

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
14 Marzo 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa

## INDICE



### Primo Piano:

**"...Porti e armatori, nasce il tavolo sull'Lng..."** (The Medi Telegraph, Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo, Trasporto Europa, Corriere Marittimo)

### Dai Porti:

#### Genova:

**"...In porto nulla sarà più come oggi..."** (The Medi Telegraph)

**"...Scuola Logistico Portuale. La presentazione il 22..."** (Ferpress)

#### Livorno:

**"...Si riunisce a Livorno il tavolo di coordinamento delle attività in ambito portuale..."** (Corriere Marittimo)

**"...Sequestrati 200 kg di cocaina dentro un container proveniente dal Cile..."** (Corriere Marittimo)

**"...Livorno story tra ricorsi e crisi portuali..."** (La Gazzetta Marittima)

#### Civitavecchia:

**"...I terminalisti aumentano i traffici..."** (The Medi Telegraph)

#### Bari:

**"...Focus in commissione sulle Zes in Puglia..."** (Ansa)

**"...Porto e città sono oggi in ostaggio di un privato..."** (Gazzetta del Mezzogiorno)

#### Brindisi:

**"...Norman, vertice in Procura..."** (Gazzetta del Mezzogiorno)

**"...Bat, nuovo boom dell'export..."** (Gazzetta del Mezzogiorno)

**Assoporti**

Associazione Porti Italiani

Data  
14 marzo 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE

---



**Altre notizie di porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

# Porti e armatori, nasce il tavolo sull'Lng

Roma - L'accordo di collaborazione è stato firmato oggi a Roma dalle associazioni.



Roma - È stato siglato oggi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del Ministro Graziano Delrio, un protocollo di collaborazione tra le associazioni Assoport, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Assarmatori, per l'utilizzo del Gas naturale liquido nei porti italiani.

La direttiva "Dafi" sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl, gas naturale liquido, tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto e il trasporto marittimo rappresenta un mercato di riferimento importante in termini di volumi e di utilizzo del Gnl quale carburante per la propulsione delle navi e per la gestione dei servizi di bordo.

**Le principali associazioni di categoria degli armatori e del settore Gnl, coinvolte al tavolo con il coordinamento dell'Associazione dei Porti Italiani, metteranno a disposizione le specifiche competenze. Il tavolo istituito oggi mira ad uno studio approfondito di tipo strategico, giuridico-amministrativo, di indirizzo, di formazione del personale e operativo dei temi riguardanti l'utilizzo del Gnl in ambito portuale.**

«Questo accordo - ha dichiarato il Ministro Delrio - che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta di alto livello tra le associazioni coinvolte».

## - segue

---

«Si tratta di un accordo storico in materia - hanno dichiarato congiuntamente tutti i Presidenti delle associazioni firmatarie - Per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assoport. Finalmente avremo occasione di approfondire necessità e criticità in collaborazione diretta con le istituzioni, che ringraziamo per la disponibilità».

Con l'istituzione di specifici gruppi di lavoro, i firmatari del protocollo affronteranno tutti gli aspetti legati all'uso del Gnl, e potranno sottoporre specifiche proposte e indicazioni al Tavolo istituito. Assoport, che raggruppa le Autorità di Sistema di Portuale, oltre a fornire il supporto tecnico e know-how, si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di lavoro.

## Porti: sottoscritto un accordo tra le principali associazioni per l'uso del Gnl. Presente Delrio

(FERPRESS) – Roma, 13 MAR – E' stato siglato oggi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del Ministro Graziano Delrio, un protocollo di collaborazione tra le associazioni Assoporti, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Assarmatori, per l'utilizzo del Gas naturale liquido nei porti italiani.

La direttiva "Dafi" sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl, gas naturale liquido, tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto e il trasporto marittimo rappresenta un mercato di riferimento importante in termini di volumi e di utilizzo del Gnl quale carburante per la propulsione delle navi e per la gestione dei servizi di bordo.



Le principali associazioni di categoria degli armatori e del settore Gnl, coinvolte al tavolo con il coordinamento dell'Associazione dei Porti Italiani, metteranno a disposizione le specifiche competenze. Il tavolo istituito oggi mira ad uno studio approfondito di tipo strategico, giuridico-amministrativo, di indirizzo, di formazione del personale e operativo dei temi riguardanti l'utilizzo del Gnl in ambito portuale.

“Questo accordo – ha dichiarato il Ministro Delrio – che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta di alto livello tra le associazioni coinvolte”.



“Si tratta di un accordo storico in materia – hanno dichiarato congiuntamente tutti i Presidenti delle associazioni firmatarie – Per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assoporti. Finalmente avremo occasione di approfondire necessità e criticità in collaborazione diretta con le istituzioni, che ringraziamo per la disponibilità”.

Con l'istituzione di specifici gruppi di lavoro, i firmatari del protocollo affronteranno tutti gli aspetti legati all'uso del Gnl, e potranno sottoporre specifiche proposte e indicazioni al Tavolo istituito. Assoporti, che raggruppa le Autorità di Sistema di Portuale, oltre a fornire il supporto tecnico e know-how, si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di lavoro.

## Porti sostenibili, firmata al Mit intesa per uso Gnl

Presenti associazioni di armatori e operatori settore gas



(ANSA) - GENOVA, 13 MAR - Accordo sull'utilizzo del gas naturale liquefatto in ambito portuale. Lo hanno sottoscritto le associazioni degli armatori, Confitarma e AssArmatori, e quelle del settore del gas, Federchimica/Assogasliquidi e Assocostieri - con il coordinamento di Assoport - al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del Ministro Graziano Delrio. La direttiva europea Dafi sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl tra i carburanti su cui puntare per ridurre le emissioni inquinanti nel settore del trasporto, e in questo contesto il trasporto marittimo è un mercato di riferimento per l'utilizzo di tale combustibile per la propulsione navale.

Le associazioni che hanno siglato l'intesa metteranno a disposizione le specifiche competenze per studiare i profili strategici, giuridico-amministrativi, di indirizzo, di formazione del personale e operativi dell'utilizzo del Gnl in ambito portuale, con la creazione di specifici gruppi di lavoro.

Assoport fornirà supporto tecnico e si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di lavoro.

"Questo accordo - ha detto Delrio - che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile". I presidenti delle associazioni coinvolte hanno definito l'intesa "un accordo storico". (ANSA).

## LNG, Assoportori, armatori e gestori lanciano task force



Armatori, autorità portuali e operatori energetici uniscono le forze per sviluppare il mercato del gas naturale liquefatto, il combustibile proiettato, seguendo la direttiva europea **DAFI**, verso un sensibile incremento della distribuzione nei prossimi anni. Martedì è stato siglato al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del capo del dicastero Graziano Delrio, un protocollo di collaborazione tra Assoportori, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Assarmatori, per l'utilizzo del gas naturale liquefatto (liquid natural gas, LNG) nei porti italiani. Verranno tutti coinvolti da Assoportori per avviare uno studio strategico, giuridico-amministrativo, didattico e operativo. Gruppi di lavoro andranno a formulare proposte per il tavolo. Assoportori, che raggruppa le Autorità di sistema di portuale (Adsp), oltre a fornire supporto tecnico e know-how, porterà le istanze prodotte al Partenariato della logistica e dei trasporti e alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp.

### Lo stato dell'arte dell'LNG

«È una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta di alto livello tra le associazioni coinvolte», commenta Delrio. «Un accordo storico in materia», si legge in una nota congiunta delle associazioni, «per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del ministero dei Trasporti e di Assoportori. Finalmente avremo occasione di approfondire necessità e criticità in collaborazione diretta con le istituzioni, che ringraziamo per la disponibilità». Sono otto i porti italiani che ospiteranno nei prossimi anni prioritariamente un centro costiero di approvvigionamento. Napoli ha lanciato da poco una manifestazione d'interesse, mentre Ravenna sarà il primo scalo dove verrà realizzato. La direttiva DAFI sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua l'LNG tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto. Quello marittimo, in particolare, rappresenta un mercato di riferimento importante tanto per la distribuzione globale del prodotto che per il suo stesso consumo con future navi alimentate ad LNG. Le potenzialità ci sono, ma gli stessi armatori frenano su una prospettiva a breve termine. Alcune previsioni indicano che nel 2040 un terzo dell'energia mondiale provverrà dall'LNG.

## Accordo per l'utilizzo di Gnl nei porti italiani

Intesa storica Ministero, Assoportisti e Associazioni di categoria



ROMA – E' stato siglato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del ministro Graziano Delrio, un protocollo di collaborazione tra le associazioni Assoportisti, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Assarmatori, per l'utilizzo del Gas naturale liquido – Gnl nei porti italiani.

La direttiva "Dafi" sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl, gas naturale liquido, tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto e il trasporto marittimo rappresenta un mercato di riferimento importante in termini di volumi e di utilizzo del Gnl quale carburante per la propulsione delle navi e per la gestione dei servizi di bordo.

Le principali associazioni di categoria degli armatori e del settore Gnl, coinvolte al tavolo con il coordinamento dell'Associazione dei porti italiani (Assoportisti), metteranno a disposizione le specifiche competenze. Il tavolo istituito mira ad uno studio approfondito di tipo strategico, giuridico-amministrativo, di indirizzo, di formazione del personale e operativo dei temi riguardanti l'utilizzo del Gnl in ambito portuale.

"Questo accordo – ha dichiarato il ministro Delrio – che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta di alto livello tra le associazioni coinvolte".

"Si tratta di un accordo storico in materia – hanno dichiarato congiuntamente tutti i presidenti delle associazioni firmatarie – Per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assoportisti. Finalmente avremo occasione di approfondire necessità e criticità in collaborazione diretta con le istituzioni, che ringraziamo per la disponibilità".

Con l'istituzione di specifici gruppi di lavoro, i firmatari del protocollo affronteranno tutti gli aspetti legati all'uso del Gnl, e potranno sottoporre specifiche proposte e indicazioni al Tavolo istituito. Assoportisti, che raggruppa le Autorità di Sistema portuale, oltre a fornire il supporto tecnico e know-how, si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di lavoro.

## TRASPORTO EUROPA

### Accordo per gas naturale liquefatto nei porti italiani

Martedì 13 Marzo 2018 17:41



Il 13 marzo 2018, al ministero dei Trasporti è stato firmato un protocollo tra le associazioni interessate all'uso del gas naturale negli scali marittimi come carburante per navi e camion.

Le associazioni che hanno firmato l'accordo sono Assoport, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Assarmatori, alla presenza del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Nasce così un Tavolo dove le associazioni degli operatori porteranno le proprie competenze per realizzare uno studio approfondito di tipo strategico, giuridico-amministrativo, d'indirizzo, di formazione del personale e operativo dei temi riguardanti l'utilizzo del Gnl in ambito portuale.

Il primo passo sarà l'istituzione di alcuni gruppi che affronteranno i vari aspetti connessi all'uso del gas naturale liquefatto, portando proposte al Tavolo. Assoport, che rappresenta le Autorità di Sistema Portuale, fornirà supporto tecnico e competenze e potrà le proposte sia nel Partenariato della logistica e dei trasporti, sia nella Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Una nota firmata dai presidenti delle associazioni dichiara che "si tratta di un accordo storico in materia. Per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del ministero dei Trasporti e di Assoport".

## MIT, Porti: Sottoscritto un accordo tra le associazioni per l'uso del Gnl

**ROMA - E' stato siglato al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del ministro Graziano Delrio, un protocollo di collaborazione tra le associazioni Assoport, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e AssArmatori, per l'utilizzo del Gas naturale liquido nei porti italiani.**

La direttiva "Dafi" sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl, gas naturale liquido, tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto e il trasporto marittimo rappresenta un mercato di riferimento importante in termini di volumi e di utilizzo del Gnl quale carburante per la propulsione delle navi e per la gestione dei servizi di bordo.

Le principali associazioni di categoria degli armatori e del settore Gnl, coinvolte al tavolo con il coordinamento dell'Associazione dei Porti Italiani, metteranno a disposizione le specifiche competenze. Il tavolo istituito oggi mira ad uno studio approfondito di tipo strategico, giuridico-amministrativo, di indirizzo, di formazione del personale e operativo dei temi riguardanti l'utilizzo del Gnl in ambito portuale.

*"Questo accordo - ha dichiarato il ministro Delrio - che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta di alto livello tra le associazioni coinvolte".*

*"Si tratta di un accordo storico in materia - hanno dichiarato congiuntamente tutti i presidenti delle associazioni firmatarie - Per la prima volta questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assoport. Finalmente avremo occasione di approfondire necessità e criticità in collaborazione diretta con le istituzioni, che ringraziamo per la disponibilità".*

Con l'istituzione di specifici gruppi di lavoro, i firmatari del protocollo affronteranno tutti gli aspetti legati all'uso del Gnl, e potranno sottoporre specifiche proposte e indicazioni al Tavolo istituito. Assoport, che raggruppa le Autorità di Sistema di Portuale, oltre a fornire il supporto tecnico e know-how, si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di lavoro.

# The Medi Telegraph

---

A Tangeri arrivano le gru più grandi del mondo

Rabat - Tre delle più grandi gru portuali al mondo sono state installate nel porto di Tangeri, dove aprirà il prossimo anno un nuovo terminal, progettato per movimentare le mega-portacontainer lungo la rotta dello Stretto di Gibilterra

**Rabat - Tre delle più grandi gru portuali al mondo sono state installate nel porto di Tangeri, dove aprirà il prossimo anno un nuovo terminal, progettato per movimentare le mega-portacontainer lungo la rotta dello Stretto di Gibilterra. Ognuna di queste macchine dispone di un doppio carrello, pesa 2.500 tonnellate e misura 144 metri di altezza, potranno operare unità con capacità fino a 22 mila teu.**

**Ogni anno attraversano lo Stretto tra Europa e Africa più di 60 mila navi: il Medport di Tangeri, operato dal terminalista olandese Apm (gruppo Ap Moeller-Maersk), gestisce oltre 200 unità.**

**Ora, con l'introduzione delle nuove gru, la struttura potrà facilitare e incrementare le operazioni di trasbordo della compagnia del gruppo, la Maersk Line - primo operatore mondiale nel settore del trasporto container - e delle compagnie che con questa operano in accordo commerciale.**

# The Medi Telegraph

---

**Nel 2017 traffico container +5% in Spagna**

**Madrid - In tutto il 2017, il sistema portuale spagnolo ha movimentato 15,9 milioni di teu (+5% rispetto al 2016). Di questi 8,4 milioni di teu sono risultati in transito (+10,9%), mentre 7,4 milioni risultano traffico in importazione-esportazione (+3,1%)**

**Madrid - In tutto il 2017**, il sistema portuale spagnolo ha movimentato 15,9 milioni di teu (+5% rispetto al 2016). Di questi 8,4 milioni di teu sono risultati in transito (+10,9%), mentre 7,4 milioni risultano traffico in importazione-esportazione (+3,1%). Di questi ultimi, più concretamente, 1,9 milioni sono stati generati dal traffico nazionale (+3,5%), mentre 5,4 milioni (+3,5%) derivano dal traffico internazionale. La crescita più alta si sono registrate presso gli scali di Santander (+443,7%, 6.800 teu essenzialmente in import-export) e Huelva (58 mila teu, +392%), grazie soprattutto all'import-export nazionale (+1247%). Il primo porto spagnolo è Valencia, con 4,8 milioni di teu (+2,1%), di cui 2,6 milioni in transito (+4,6%) e 2,2 in import-export (-0,5%).

**Al secondo posto c'è Algeciras (4,3 milioni di teu)** con traffici in calo del 7,9%, dovuto proprio a un arretramento del transhipment (3,9 milioni, -8,7%) in minima parte compensato dalla crescita dell'import-export (382 mila teu, +1,1%).

**Terza Barcellona con tre milioni di teu (+34,4%)**, di cui un milione in transito (+149%,5%), quarta Las Palmas con 1,1 milioni di teu (+24,1%) e il record di traffici nazionali (463 mila teu).

# The Medi Telegraph

---

Genova, «in porto nulla sarà più come oggi»

Genova - La chiesa non fa politica ma - forte dell'esortazione di papa Francesco ai cattolici perché si impegnino in modo diretto nelle istituzioni - i cappellani del lavoro della Curia genovese continuano il loro impegno sottotraccia per trovare convergenze in vista del bene laicamente più prezioso: l'occupazione

Genova - La chiesa non fa politica ma - forte dell'esortazione di papa Francesco ai cattolici perché si impegnino in modo diretto nelle istituzioni - i cappellani del lavoro della Curia genovese continuano il loro impegno sottotraccia per trovare convergenze in vista del bene laicamente più prezioso: l'occupazione.

E a Genova nascono così strane sintonie. Ieri sera all'incontro di formazione socio-politica presso la sede dell'Apostolato liturgico il relatore era Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità portuale, invitato a parlare delle potenzialità del porto e delle criticità che ne impediscono il pieno sviluppo. Ma tra il pubblico si è presentato anche, in prima fila, il neo deputato pentastellato Marco Rizzone, eletto nel collegio uninominale di Genova - Bargagli. Per lui, prima dell'inizio dei lavori, la stretta di rito con don Moretti e Signorini. «Vengo solo per ascoltare e non per intervenire - premette - oggi sono ancora un libero cittadino, la comunicazione ufficiale del mio insediamento non è ancora arrivata».

## I CAPPELLANI E GLI ELETTI

Rizzone aveva già preso parte all'incontro promosso dall'arcidiocesi con tutti i candidati alla vigilia del 4 marzo, "benedetto" anche dal vescovo vicari Nicolò Anselmi. E il suo ritorno a un appuntamento della Curia è l'ennesimo attestato di legittimità della Chiesa - se ce ne fosse bisogno, in una società sempre laica - ai nuovi assetti del dopo voto, iniziato con le parole del cardinale Angelo Bagnasco: «Non bisogna aver paura del cambiamento ma è necessario capirlo».

«Abbiamo sempre avuto contatti con i parlamentari eletti, di ogni partito e stiamo incontrando chi rappresenterà la nostra terra a Roma - racconta don Massimiliano Moretti, il braccio destro dello storico responsabile dei cappellani di fabbrica, monsignor Luigi Molinari - perché sono loro i rappresentanti degli elettori. E se una persona su tre ha scelto i Cinque stelle, allora sono a pieno titolo legittimati». Finita una legislatura, si cambia.

## IL PORTO E LA SCENA POLITICA

Il porto che disegna Signorini non è poi così diverso dalla scena politica: in continuo mutamento: «Gli operatori portuali di oggi sono sicuramente bravi, da 10 anni i traffici tengono - dice l'uomo dell'Authority - ma già oggi non è più la stessa comunità e, ben presto, non avrà più nulla di ciò a cui siamo abituati».

## Scuola Italiana Logistico Portuale. La presentazione a Genova il 22 marzo

(FERPRESS) – Roma, 14 MAR – Il prossimo 22 marzo si terrà a Genova un incontro pubblico per la presentazione della Scuola Italiana Logistico Portuale. L'evento sarà animato da esperti, studiosi ed operatori ed affronterà il tema del lavoro quale asset strategico per lo sviluppo competitivo del cluster logistico portuale italiano.

# Corriere Marittimo

---

## Si riunisce a Livorno il tavolo di coordinamento delle attività in ambito portuale

**Tavolo di coordinamento attività in ambito portuale: Primo incontro a Livorno - E' lo strumento attraverso il quale l'Authority coordina le attività amministrative delle amministrazioni pubbliche in ambito porti e demanio marittimo.**

**LIVORNO** - Si è riunito stamani a Livorno per la prima volta il tavolo di coordinamento delle attività in ambito portuale, strumento previsto dall'articolo 8 della legge 84/94 tramite il quale l'Autorità di Sistema Portuale coordina le attività amministrative esercitate da altre amministrazioni pubbliche nell'ambito dei porti e del demanio marittimo.

Alla riunione hanno partecipato la Prefettura e la Questura di Livorno, la Capitaneria di Porto, i comandi provinciali dei vigili del fuoco, della Guardia di Finanza e dei Carabinieri, la Polizia di Stato, l'Agenzia delle Dogane, l'Arpat, gli Uffici Veterinari per gli adempimenti comunitari e gli uffici di sanità marittima.

Si è trattato di un primo incontro interlocutorio cui seguiranno altre riunioni, anche con gruppi più ristretti, per condividere iniziative o affrontare problematiche comuni in ambito portuale.

# Corriere Marittimo

---

## Porto di Livorno, sequestrati 200 kg di cocaina dentro un container proveniente dal Cile

**LIVORNO - 200 kg di cocaina sono stati sequestrati nel porto di Livorno, erano nascosti dentro un container sbarcato da una nave proveniente dal Sud America.** L'operazione è stata condotta nell'ambito delle attività di controllo sui traffici riguardanti l'area portuale di Livorno, programmate dalla **Guardia di Finanza** e dalle altre amministrazioni: la locale Procura della Repubblica, i funzionari dell'Ufficio delle Dogane di Livorno e i finanziari del Comando Provinciale che hanno selezionato e ispezionato, fra i numerosi container sbarcati in porto, uno ritenuto sospetto e che in effetti all'interno conteneva il maxi carico di cocaina.

La droga, confezionata in 200 panetti, era stata occultata in alcuni borsoni posizionati dentro ad un container proveniente da San Antonio (Cile) che trasportava materiale scenografico destinato alla Spagna. La cocaina sequestrata, una volta lavorata ed immessa sul mercato con la vendita al dettaglio, **avrebbe fruttato circa 45 milioni di euro.**

Il sequestro è frutto di un'analisi dei rischi svolta dai funzionari doganali e dai finanziari, che procedono a un'accurata selezione delle merci che destano sospetti per la provenienza, la destinazione o il tipo di carico, nell'ottica di intercettare eventuali traffici illeciti. Sono in corso indagini, sotto la direzione del procuratore capo della Repubblica di Livorno – cons. Ettore Squillace Greco - e del sostituto procuratore Massimo Mannucci, volte a individuare i responsabili e a stabilire il mercato di destinazione della sostanza stupefacente.

## Livorno story tra ricorsi e crisi portuali

Filippo Nogarín

*LIVORNO – Forse non c'entra niente: ma il dopo elezioni ha visto maturare parecchie novità che riguardano l'Autorità di sistema portuale di Livorno e Piombino. La prima è nazionale: come scritto in questa stessa pagina, il sindaco Nogarín è entrato nell'organo nazionale di controllo delle Autorità portuali. Lasciamo ad altri il commento: da parte sua il sindaco ha già reso noto che la vicenda della sua presenza nel comitato di gestione dell'AdSP è tutt'altro che chiusa.*

*Altra novità, peraltro largamente scontata: la demolizione delle navi militari farcite di amianto non si terrà a Piombino, come era stato scritto negli accordi di programma. La decisione è di comune accordo tra Ministero della Difesa e PIM (Piombino Industrie Marittime) che con i costi stabiliti dal ministero ci avrebbero rimesso l'osso del collo. Si apre un altro capitolo per PIM e per Piombino.*

*Andiamo avanti: la società LTT di Barbera e Palumbo ha presentato ricorso al TAR della Toscana contro la concessione della radice della sponda Est della Darsena Toscana al TCO di Alberti. Motivazione del ricorso: non sarebbero stati forniti all'inizio della comparazione i criteri di legge sui dettagli usati dalla commissione dell'AdSP per la comparazione stessa. Il ricorso non ha chiesto la sospensiva, quindi per ora si va avanti. Ma è un'altra zeppa in una zona che è già piena di tensioni, comprese quelle interne che si dice stiano interessando di questi tempi la Seatrag.*

## -segue

---

*Last but not least, come dicono gli inglesi, c'è il dibattito tutto interno tra Clp e Cilp, sul quale è stato posto da entrambe le parti il silenziatore: ma che ha visto anche di recente assemblee dei portuali tutt'altro che serene. Stiamo lavorando per vendere il Faldo, dicono i dirigenti dei portuali, e la trattativa con un fondo internazionale d'investimenti sarebbe in corso. Ma la conclusione ancora non c'è. E si va avanti navigando a vista, nella comune volontà di non creare sconquassi ma con i problemi tutt'altro che risolti.*

**Antonio Fulvi**

«I terminalisti aumentino i traffici» / INTERVISTA  
Civitavecchia - «Nonostante il notevole incremento del numero complessivo di container movimentati - risponde il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, Francesco Maria di Majo - tale tipologia di traffico rimane, comunque, molto contenuta, ben al di sotto del potenziale»

Civitavecchia - Il traffico container nel porto di Civitavecchia è cresciuto con il terminal Rtc del 27,2 per cento nel 2017, ma rimane una parte marginale del totale complessivo. Che ruolo svolgerà durante il suo mandato questa tipologia di merce?

«Nonostante il notevole incremento del numero complessivo di container movimentati - risponde il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, Francesco Maria di Majo - tale tipologia di traffico rimane, comunque, molto contenuta, ben al di sotto del potenziale cui potrebbe far fronte, oggi, il sistema di infrastrutture dedicate già esistenti nel terminal. Questa AdSP intende favorire la crescita di tale segmento di traffico attraverso il potenziamento degli accessi ferroviari e viari e dei collegamenti con le direttrici nazionali ed europee e con gli interporti. Tale obiettivo costituisce una delle priorità dell'Autorità».

Quale futuro avrà il terminal grandi masse di Gavio?

«Il progetto del Terminal energetico e grandi masse, la cui concessione risale al 2006, non è stato, fino ad oggi, ancora realizzato. L'Autorità Portuale in passato si era anche resa disponibile a valutare un adattamento del progetto volto a consentire alle banchine di riferimento di accogliere le navi porta-container di ultima generazione. Siffatta modifica era, però, subordinata all'ottenimento entro l'ottobre 2016 di un contributo pubblico di circa 200 milioni. Non essendo pervenuto tale contributo, è oggi venuto meno questo progetto di adattamento. L'AdSP da mesi sta lavorando attivamente affinché questa area strategica per il porto di Civitavecchia diventi finalmente operativa, sollecitando il concessionario a prendere una decisione finale. Tale area, oltre ad essere strategica per lo sviluppo delle operazioni (oggi molto ridotte) di bunkeraggio di olio combustibile delle navi che accostano nel porto di Civitavecchia, potrà accogliere depositi criogenici per il gas naturale liquefatto per il rifornimento delle navi».

## Consiglio: focus in commissione sulle Zes in Puglia

Due le Zone economiche speciali previste, Adriatica e Ionica

(ANSA) - BARI, 12 MAR - 09 NOV - Le agevolazioni, le speciali condizioni per gli investimenti, le semplificazioni e quanto previsto a vantaggio delle aziende e dello sviluppo territoriale con l'istituzione delle Zone economiche speciali (Zes) è stato al centro dei lavori della commissione Industria e Commercio del Consiglio regionale della Puglia, con l'audizione dell'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano. In Puglia è emerso sono previste due Zes, l'Adriatica (con Foggia, Barletta, Bari e Brindisi-Lecce) e la Ionica (con Taranto ed una dimensione interregionale con la Basilicata).

"Si tratta di una grande opportunità" ha sostenuto in commissione l'assessore sottolineando "la necessità di realizzare presto l'infrastrutturazione delle aree, sollecitando tutte le istituzioni interessate". Mazzarano si è anche soffermato sulla necessità di riformare le Aree per lo sviluppo industriale evidenziando "lo stato comatoso in cui versano le Asi, con il prevalere di una gestione parassitaria". In Commissione è inoltre emerso che la Zona Ionica interregionale presenterà per la parte pugliese due snodi principali con il porto di Taranto e l'aeroporto di Grottole, legato al centro intermodale di Francavilla Fontana. La Zes adriatica farà riferimento ai poli di Foggia, Barletta, Bari e Brindisi-Lecce.

Il primo si baserà sulla piattaforma logistica di Incoronata, sull'aeroporto di Foggia e sul porto di Manfredonia. Il polo di Barletta sul porto e sul centro intermodale. Quella di Bari avrà snodi logistici il porto, l'interporto, l'aeroporto e la piattaforma di Giovinazzo. Brindisi-Lecce si baserà principalmente su porto ed aeroporto di Brindisi. Le Zes avranno una durata compresa tra i 4 e i 14 anni. L'audizione di Mazzarano, su richiesta del presidente della commissione Donato Pentassuglia (Pd) e del consigliere Domenico Damascelli (Fi), è stata ritenuta "proficua" dallo stesso forzista che ha sottolineato "la necessità definite una volta per tutte le situazioni di aree tippizzate come industriali".

## «Porto e città sono oggi in ostaggio di un privato»

La rabbia del presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi



### AL BAR

Per mesi il titolare e i clienti hanno dovuto convivere con il cattivo odore

**AL BAR** Dal 14 febbraio del 2016 il «Norman Atlantic» è sempre lì, ormeggiato, nella banchina San Vito, vicino al terminal crociera e presidato 24 ore su 24. Neppure Rocco, il titolare del bar di fronte, si lamenta più. Per mesi lui e i suoi clienti sono stati costretti a convivere con il cattivo odore che proveniva dalla nave bruciata. Dopo le operazioni di smassamento, cioè di pulizia del relitto, l'aria è tornata respirabile ma una cosa è certa: i resti di quel traghetto sono un pugno nello stomaco. L'Authority del sistema portuale del mare Adriatico meridionale sta affrontando una battaglia per farlo spostare. Per il presidente Ugo Patroni Griffi è un vero impedimento alla crescita portuale e della città.

«Se avessi il potere di spostarla coattivamente l'avrei già fatto», spiega il presidente - faremo valere le nostre ragioni a tutto tondo: investiremo il Ministero e chiederemo a tutte le autorità che possano essere interpellate perché non è possibile lasciare il porto di Bari e l'intera città in ostaggio a un privato che impedisce un servizio pubblico come quello della fruizione di una banchina. Noi abbiamo una crescita di traffico sia nel settore dei traghetti, sia in quello delle crociere. L'Authority registra l'incremento maggiore di tutta l'Italia nel settore della crocieristica con un quasi un 60% in più dal 2017 al 2018», continua Patroni Griffi - abbiamo delle prospettive d'incremento del traffico dei traghetti praticamente geometrico perché i corridoi propiziati, cioè il corridoio 8 (da Durazzo a Burgas) e il corridoio che si è sviluppato sulla via Egnazia portano nuovi traffici sui porti di Bari e Brindisi. Questo diventa utile anche per alimentare le zone economiche speciali delle quali tanto si parla - aggiunge il presidente - ma crea anche dei problemi perché il nuovo traffico va gestito in maniera ef-

ficiente. Bari ha un porto molto compresso perché, come è noto, i lavori sul Marisabella sono rimasti bloccati per molto tempo e finalmente in questa primavera riprenderanno ma ci vogliono anni per ultimarli. Noi stiamo investendo sul miglioramento della struttura esistente. Ma è evidente che le banchine non possiamo moltiplicarle. Se a questa situazione aggiungiamo il fatto che una di queste viene occupata da una nave inoperosa lo non riesco a garantire un utilizzo efficiente del porto, non riesco ad assecondare la crescita e di conseguenza non riesco a risolvere il problema derivante dall'incremento del traffico con i Paesi extra Schengen, principalmente l'Albania».

**IL VERO DANNO** «Oltre a tutto questo c'è un danno d'immagine non indifferente»

### IL FENOMENO

In principio i crocieristi si fermavano per il «selfie dell'orrore». Ora non più

ribatte Patroni Griffi - abbiamo compagnie che hanno lasciato Bari per trasferirsi a Taranto perché il turista non sopportava la vista di una nave naufragata e abbiamo compagnie che ci hanno chiesto garanzie sullo spostamento della nave. Già da quest'anno avremo la presenza di tre navi da crociera simultaneamente a partire da maggio e quindi stiamo parlando di un flusso di circa 15.000 passeggeri». E ancora: «L'anno prossimo aumentano le navi con le loro stazze: proprio oggi Costa mi ha annunciato che sposteranno una nave dall'Asia nel porto di Bari. Siamo contenti che l'opera di promozione fatta stia portando i suoi frutti però dobbiamo fare i conti con questa situazione. Devo dire che ho riscontrato una disponibilità ampia da parte della Procura della Repubblica che ha compreso il problema. Non la stessa disponibilità da parte del custode armatore. I nostri esperti ritengono assolutamente risibili le contestazioni fatte dal custode circa lo spostamento, infondate. Sicuramente non ci sono motivazioni tecniche, a nostro parere, che possano ostare allo spostamento di questa nave».

## Norman, vertice in Procura «La nave va spostata. Però...»

Scontro tra necessità investigative, interessi dell'armatore, esigenze turistiche

### LA SCHEDA

### Tutti i numeri della tragedia sul traghetto



INTERIM Tecnici al lavoro

«Dal tubo antincendio esce fumo, non acqua. E la notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014. A bordo del «Norman Atlantic», partito da Patrasso e diretto ad Ancona si sviluppa un incendio. Le scintille nere registrano le preoccupate conversazioni tra i membri dell'equipaggio. Quando si trova al largo delle coste albanesi le fiamme avvolgono il traghetto. Il mare è in burrasca. Fa molto freddo. Solo la professionalità del comandante evita che il bilancio possa essere ancora più grave: 29 vit-

GIOVANNI LONGO

● Hercules Haralambides, l'ex presidente dell'Autorità portuale di Brindisi, aveva previsto tutto. Ci sarà stata pure una ragione se allora si fece in quattro perché il Norman Atlantic ancora fumante andasse via il prima possibile. Destinazione Bari, ultimo riaggio. Forse sapeva ciò che sarebbe accaduto. E che accade ancora. Nel complesso «risiko» tra autorizzazioni e prescrizioni: esigenze giudiziarie e di sicurezza nel porto: veti e diffide incrociate, a rimetterci, per ora, questa sì è l'unica certezza, sono gli operatori del porto di Bari. Eppure, ma questa è un'altra storia, a Brindisi avrebbe forse creato meno problemi per conferma dello scalo e numero di banchine. Basti pensare che lo stallò dura ormai da oltre tre anni, da quando, era il 14 febbraio 2015, il Norman attraccò alla banchina numero 12. Per provare a superarlo, ieri si è tenuta una importante riunione in Procura, dove ognuno dei soggetti coinvolti ha detto la sua, nel tentativo, difficile, di trovare una soluzione.

Attorno allo stesso tavolo i pm Rittore Cardinali e Federico Perrone Capano. I magistrati titolari dell'inchiesta ormai a un passo dalla chiusura, la Capitaneria di Porto con il contrammiraglio Giuseppe Meli e il capitano di fregata Gianvito Cassano, l'Autorità Portuale con il presidente Ugo Patroni Griffi, i legali dell'armatore Visentini, non nella sua veste di indagato, ma di custode giudiziario. Oggetto: come superare le ultime prescrizioni previste dal Rina. Registro italiano navale per la messa in sicurezza di Norman giunte dopo che l'Autorità Portuale aveva diffidato l'armatore-custode giudiziario a trasferire la nave da ormeggiare sulla banchina 30?

● **IN ALTO MARE** Lo diciamo subito: la riunione, durata due ore, non è stata decisiva. Del resto, le questioni tecniche e giuridiche sono complesse e mettere tutti d'accordo, non è impresa semplice. Specie quando gli interessi economici in campo sono rilevanti.

Proviamo a riassumere. Da un lato c'è la Procura che da mesi ha dato il suo nulla osta al trasferimento da una banchina all'altra del porto di Bari. La stessa Procura ha anche detto «no», invece, all'istanza di dissequestro di Visentini. Sì è vero è il ragionamento - che con l'incidente probatorio l'inchiesta di fatto è chiusa da tempo. Ma dal momento che l'elenco degli indagati, strada facendo, si

è allungato, c'è qualcuno che non ha potuto rinunciare propri consulenti, quando nel contraddittorio è stata cristallizzata la situazione. In astratto, insomma, c'è chi potrebbe chiedere in qualsiasi momento di potere salire a bordo. Ci sono esigenze probatorie non ancora terminate. Norman, insomma, potrebbe rimanere lì dove si trova sino al giudizio in Cassazione o giù di lì.

● **IL NODO DELLA SICUREZZA** Ma la Procura, non da oggi, ha ben compreso l'esigenza dell'Autorità portuale. E cerca di venire incontro. Quella banchina serve come il pane. Di qui l'ok: se viene rispettato il codice della navigazione e non ci sono problemi di sicurezza, che Norman si sposti. Musica per le orecchie per l'Autorità portuale. Fosse facile. Come la mettiamo con la sicurezza nel porto? La massima autorità competente in materia è la Capitaneria che ha già detto la sua. In un primo momento sembrava che fluisse tutto liscio come l'olio. Poi qualcosa si è inceppato. Non lo dice nessuno, ma la questione, come spesso accade, è di carattere economico. A chi spettano i costi per mettere in sicurezza trasporto e ancoraggio nella nuova casa di Norman? In teoria all'armatore-custode giudiziario.

**IL RISCHIO**  
C'è chi teme che il traghetto possa rimanere lì fino al giudizio in Cassazione

● **LA DIFFIDA** - L'Autorità a un certo punto alza la voce. E, siamo alle scorse settimane, diffida Visentini, avvertito 15 giorni di tempo per trasferire Norman. La finalità è limitare il disagio e gli ingenti danni economici lamentati dagli operatori del porto e dalla stessa Autorità, nonché le difficoltà operative legate al fatto di non avere a disposizione un ormeggio prezioso, specie per uno scalo che soffre per la mancanza di spazi. Che l'armatore, dunque, si attivi per il dissequestro, lo spostamento e il nuovo ormeggio sempre all'interno del porto, «con l'avvertenza che, in mancanza, si renderà necessaria l'esecuzione d'ufficio delle manovre a spese della Società armatrice».

Ma a questo punto diciamo, si inserisce il Rina. Anzitutto c'è da sistemare il portellone di poppa. La banchina 30 è più esposta ai venti di maestrale e grecale. Il rischio è che possa imbarcare acqua e affondare. Ma l'autorità ha già sistemato la banchina e le soluzioni tecniche non mancano per garantire la sicurezza: da un sistema di pompe per aspirare l'acqua alla chiusura ermetica del finestrino. Ci sarebbe da dedicare al Norman i moli di Bari pronti a intervenire. Ma su quel molo, sostiene l'Autorità, sono state attrac-



cate navi messe peggio e non sono mai affondate.

● **LA DIFESA** Di diverso avviso, Visentini e la Visemar «La Procura della Repubblica - fanno sapere in una nota gli avvocati Pilloberto Palumbo, Pietro Palandrì, Gaetano Castellano, Aldo Morduga - ha, a suo tempo, condizionato il proprio consenso allo spostamento della nave, richiesto dall'Autorità di sistema portuale, alla circostanza che fosse scrupolosamente garantita la sicurezza del nuovo ormeggio. L'Autorità Marittima era quindi stata richiesta di fornire all'armatore le prescrizioni idonee al rispetto delle condizioni di sicurezza e, in conseguenza di tanto, ha consultato il Rina, organismo tecnico riconosciuto ed a ciò deputato. Quest'ultimo ha, di recente, comunicato agli organi sopra indicati e all'armatore il suo parere sfavorevole in ordine al mantenimento della nave in sicurezza presso il nuovo ormeggio. Di ciò si è discusso in occasione dell'incontro, che si è tenuto presso gli uffici della Procura della Repubblica di Bari, in esito al quale l'Autorità Marittima si è riservata di valutare nuove e diverse misure e prescrizioni. L'armatore concorda con la Procura della Repubblica sulla necessità che sia garantita la sicurezza del nuovo ormeggio e sostiene che affatta necessità debba prevalere su esigenze di ogni altra natura, tipo quelle di carattere economico, evidenziate e sostenute dall'Autorità di sistema portuale».

Aveva ragione Haralambides.

# Bat, nuovo boom dell'export

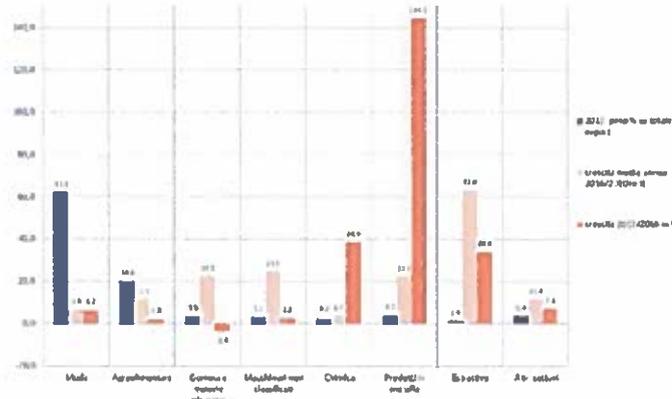
Nel 2017 è stata la Provincia pugliese più dinamica sul mercato internazionale

di EMMANUELE DALLUSO \*

**S**ono stati diffusi ieri dall'ISTAT i dati relativi all'export delle regioni e province italiane nel quarto trimestre 2017, che evidenziano, in un contesto di consolidamento della crescita economica e del commercio mondiali, l'incremento delle esportazioni della BAT su base annua pari al +8,4%, più alto dell'incremento medio nazionale (+7,4%). La BAT va meglio della Puglia che ha registrato un incremento del +4,1%. Vediamo nel dettaglio i trend dell'economia internazionale e i trend delle esportazioni italiane e della BAT.

**LO SCENARIO** Dopo un leggero rallentamento della crescita economica a livello mondiale nel biennio 2015-2016, il Fondo Monetario Internazionale, nel suo World Economic Outlook dello scorso ottobre, ha previsto una crescita più sostenuta nel 2017. Tale previsione è confermata dalla nota di gennaio 2018. Il World Economic Outlook Update, che stima la crescita del Pil 2017 al +3,7%. Il consolidamento dovrebbe continuare anche nel 2018 e 2019, con una stima di crescita al +3,9%. Il WEO Update del

**L'EUROPA CHIAMA**  
I principali mercati di riferimento in Francia, Germania, Uk e Spagna



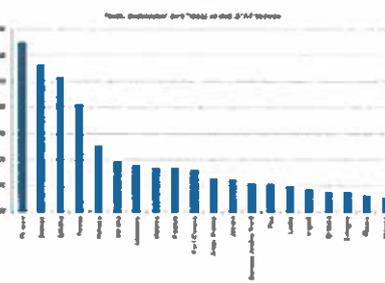
**DATI ISTAT COWEB**  
La composizione e la crescita (in percentuale) dell'export dei principali settori della BAT

L'export verso l'UE continua, comunque, a rappresentare circa la metà dell'export provinciale, e riguarda soprattutto Francia (17%), Germania (10,6%), Spagna (4,9%) e Regno Unito (4,6%). Tra i mercati extra UE emergono quelli del Medio Oriente (1,8%), Stati Uniti (1,8%), Svizzera (1,6%).

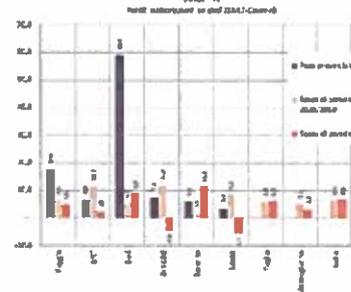
**ANCHE LE IMPORTAZIONI**  
SU - Un dato importante da sottolineare è l'aumento delle importazioni passate da 310 milioni di euro nel 2010 a 592 milioni di euro nel 2017. L'aumento delle importazioni è un tipico segnale che si associa a una ripresa economica. Infatti, in una fase di crescita economica la maggiore domanda interna tende a provocare un aumento delle importazioni. Anche la BAT dunque mostra un importante segnale di ripresa dell'economia locale.

Pur a fronte dei positivi risultati già esposti, l'export della BAT presenta dei punti di criticità che in una prospettiva futura di medio-lungo periodo, non possono essere sottovalutati. A livello mondiale diventa sempre più importante la capacità di crescita dei settori a maggiore contenuto tecnologico, gran parte della sfida innovativa è proprio sulle nuove tecnologie. Non a ca

I principali distretti calabaresi italiani per valore delle esportazioni nel 2017



L'export dell'agroalimentare delle province pugliese

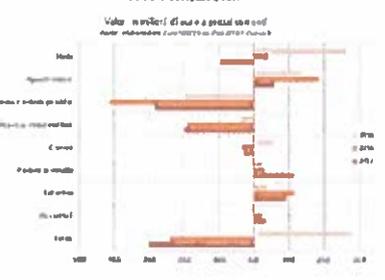


**IL LIMITE**  
Ma l'export è ancora troppo legato a beni a basso contenuto tecnologico

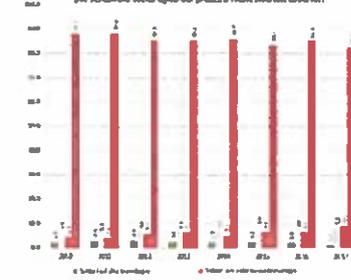
Fondo Monetario Internazionale di gennaio scorso conferma che la crescita maggiore nel 2017 ha riguardato i paesi emergenti e in via di sviluppo (+4,7%), a fronte di un modesto +2,3% dei paesi avanzati. La crescita della Zona Euro per il 2017 è fissata a +2,4% e quella italiana a +1,6%.

**QUALE GLOBALIZZAZIONE?** Il processo di globalizzazione dell'economia mondiale, dopo la crisi del 2008-2009, si va evolvendo in misura meno intensa rispetto al periodo pre-crisi. Il commercio internazionale, che a partire dalla costituzione dell'Organizzazione Mondiale del Commercio, negli anni '90 del secolo scorso, aveva rappresentato il principale motore della crescita economica mondiale, ha smesso questo ruolo negli anni più recenti. Dal 2010 al 2016 il commercio mondiale, in media annua, è infatti cresciuto di appena il 2% rispetto al 6,9% registrato fra il 2001 e il 2008. Anche i paesi emergenti e in via di sviluppo, in primis la Cina, che con l'Organizzazione Mondiale del Commercio hanno visto crescere il loro peso economico proprio grazie al commercio internazionale, ora stanno marciando a un ritmo più blando rispetto al passato. Questi paesi per gli accordi raggiunti tra i paesi del G20 ora stanno puntando maggiormente sulla crescita dei propri mercati interni piuttosto che sull'export. Inoltre, i recenti dazi introdotti dagli Stati Uniti rischiano di innescare

Valori in milioni di euro e a parità di potere d'acquisto



Quota % dell'export di BAT per settore merceologico



nuove guerre commerciali dagli esiti imprevedibili. In questo scenario di fondo di consolidamento della ripresa dell'economia mondiale, pur con un ruolo meno pronunciato rispetto al passato del commercio mondiale, le stime dello scorso gennaio da parte del Fondo Monetario Internazionale fissano la crescita del commercio mondiale nel 2017 al +4,7%, contro il +2,5% del 2016, e dovrebbe attestarsi al +4,8 nel 2018 e al +4,4 nel 2019. Nel 2017 e i successivi 2018 e 2019, in buona sostanza, mostrano di essere complessivamente un triennio in cui il commercio mondiale torna, seppur in termini più blandi rispetto al passato, a essere un volano per la crescita economica.

**LA CRESITA DELL'EXPORT** In questo scenario mondiale di consolidamento della crescita economica sui ritmi più blandi del passato, che quindi crea un contesto meno favorevole alla crescita del commercio internazionale e, dunque, un contesto internazionale più competitivo, la BAT anche nel 2017 mostra segnali positivi di presenza sui mercati esteri. Nel quarto trimestre del 2017 la crescita dell'export è stata pari al +7,6% rispetto al trimestre precedente, ma pari al +8,4% su base annua, oltre la media nazionale (+7,4%) e quella pugliese (+4,1%). In termini assoluti il valore dell'export della BAT nel

quarto trimestre 2017 è stato pari a 149 milioni di euro, il più alto valore trimestrale registrato dal 2010. Il valore relativo all'intero 2017 è stato pari a 529 milioni di euro. È l'industria manifatturiera a contribuire fundamentalmente all'export provinciale, nella misura di oltre il 90%. Circa il 37% dell'export provinciale proviene dal comparto calzaturiero, seguito dai comparti dell'abbigliamento e del tessile che pesano per oltre il 21%. Il 82% circa dell'export provinciale proviene dunque dal sistema moda e la BAT rappresenta uno dei principali distretti calzaturieri italiani, collocandosi al 13° posto delle province italiane. Rilevante è anche il comparto agroalimentare, che complessivamente pesa per circa il 50%. Altri comparti sono quelli dei prodotti in metallo (4,2%), della gomma e materie plastiche (3,5%), dei macchinari non altrimenti classificati (3,1%), della chimica (2,7%), dell'estrattivo (1,4%).

**LE AREE GEOGRAFICHE** La crescita meno intensa delle economie avanzate e della zona euro, come dicevo in precedenza, ha spinto anche la BAT a guardare in termini sempre più consistenti ai mercati in via di sviluppo. Il primo mercato di riferimento per l'export della BAT è l'Albania (34,5%), dove sono delocalizzate imprese locali del settore moda.

una delle politiche europee più rilevanti è proprio quella del sostegno alle attività di Ricerca e Sviluppo. La BAT a questo riguardo mostra tutta la sua debolezza. Oltre l'80% dell'export provinciale è infatti legato a settori considerati a basso contenuto tecnologico, più esposti alla concorrenza dei paesi in via di sviluppo, che possono contare sul costo della manodopera più basso. Qualcosa comunque sembra muoversi: i settori a medio-alta tecnologia tra il 2010 e il 2017 hanno mostrato un trend di lieve crescita. Sono passati dal 7,9% al 9% del totale export provinciale.

**SI PUÒ FARE DI PIÙ** Nel complesso, comunque, l'apertura internazionale della BAT rimane modesta: in termini di export per abitante è infatti pari al 15% della media nazionale. L'incremento del peso dell'export sul prodotto interno lordo e la crescita dell'export legato a settori con maggiore contenuto tecnologico sono dunque tra i principali obiettivi che l'economia della BAT dovrebbe perseguire per dare anche un contributo a migliorare il tasso di occupazione. Questi obiettivi dovrebbero diventare l'essenza di una nuova strategia di sviluppo territoriale, con il protagonismo delle istituzioni locali e della rappresentanza delle organizzazioni imprenditoriali e sindacali.

\* Vice Presidente EuroDEES Brindisi, Membro dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali