

Assoporti

Associazione Porti Italiani

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



**Speciale Transport Logistic
China 2018
16-18 maggio 2018**

«Serve più Italia nell'economia cinese» / INTERVISTA

Shanghai - Il console generale Beltrame: «La reciprocità non c'è ancora, ma le opportunità di sviluppo esistono».

Shanghai - I rapporti di forza sono evidentemente diversi, tra Cina e Italia. Per questo anche sui grandi progetti che sembrano garantire opportunità senza rischi come la Via delle Seta, è meglio fare attenzione. «Manca la reciprocità» spiega **Stefano Beltrame, console generale a Shanghai da 4 anni**. È il punto centrale per capire anche il passaggio epocale che **Pechino** sta per varare. A novembre ci sarà il "China Import Expo": tutti i paesi arriveranno a Shanghai per mettere in mostra il meglio dei propri prodotti, pronti a invadere il mercato cinese: «Un'occasione epocale che non dobbiamo mancare».

In Italia siamo convinti che la Silk road porterà una valanga di investimenti nel nostro Paese...

«Ci sono dei "però", che spesso sono gli stessi cinesi a mettere in risalto: la One Belt One Road deve essere nei due sensi. Noi compriamo, voi vendete. È quello che ci ripetono. Ma serve una reciprocità effettiva».

In che senso?

«Pensi agli investimenti industriali. I cinesi hanno comprato Pirelli, un altro accordo che rappresenta i principali investimenti cinesi in Italia è stato fatto con Ansaldo Energia. Il contrario, cioè italiani che comprano la totalità o parte di aziende in Cina, non è possibile. Per questo dico che bisogna fare attenzione».

Anche sull'apertura al mercato, la Cina potrebbe fare di più...

«Se parliamo di Via della Seta, noi negoziamo con loro anche per comprare in Paesi terzi, come il Pakistan. In questo la nostra esperienza diplomatica è molto utile».

una comunità di grande qualità».

-segue

Come state operando?

«Noi vorremmo che le aziende italiane fossero in grado di partecipare anche a gare cinesi. La realizzazione in infrastrutture in particolare, visti i grandi progetti in corso, ma anche opere pubbliche e ospedali».

Vi siete dati una scadenza per ottenere qualche apertura da Pechino?

«Ci stiamo lavorando. Ma dobbiamo discutere seriamente di questi aspetti».

A novembre la Cina lancerà la più grande fiera del mondo dedicata alle importazioni che servono al colosso asiatico per crescere...

«È il nuovo stile di vita cinese, orientato molto di più alla qualità, come ha spiegato il presidente Xi Jinping. Festeggiano con questa esposizione la loro apertura al mercato».

Un po' limitata...

«Si coglie meglio l'apertura non guardando agli stock, ma ai flussi degli ultimi trent'anni. È un fatto rivoluzionario, anche se questa apertura è molto distante ancora dalla nostra».

Ma una volta ottenuta la reciprocità?

«Qualche analista dice che saranno sempre avvantaggiati i cinesi per le economie di scala».

Oggi l'Italia importa molto di più dalla Cina di quanto non esporti. Lei si è dato l'obiettivo di riportare la bilancia in equilibrio...

«È un obiettivo ambizioso e di lungo periodo. Però deve spronarci a crescere a doppia cifra in alcuni comparti che potrebbero prendere il volo».

Quali ad esempio?

«C'è il mobile che sta andando molto bene, con una crescita del 20%; poi i prodotti industriali tecnologicamente avanzati. E l'agroalimentare che oggi in Cina è carente e che avrebbe grandi prospettive, anche se è necessario conoscere il mercato: un cinese medio pranza bevendo the, non riusciremo mai a fargli bere vino tutti i giorni durante i pasti».

La comunità italiana a Shanghai è numerosa?

«Rispetto a francesi e inglesi, no. Parigi conta 20 mila connazionali, noi arriviamo a 3.500. La Francia ha una concessione da 200 anni, qui sono arrivati per primi. Ma noi abbiamo

Traffici cinesi, la Spagna cerca il derby con l'Italia / REPORTAGE

Shanghai - «Le nostre infrastrutture? Le migliori, arriviamo ovunque». Signorini: «Dicono tutti così, ma i favoriti sono i nordeuropei».

Shanghai - «Più veloci e più convenienti». Gli spagnoli ci credono e spiegano ai cinesi di essere la vera porta dell'Europa. A Shanghai sbarcano tutti i porti controllati da Madrid, e poco importa che Barcellona giochi ancora all'autonomismo con uno stand a poca distanza fisica che diventa notevole sotto il profilo politico. Perché **Puertos del Estado**, l'organo statale che governa gli scali, è presente in forze, a cominciare dal presidente **Josè Llorca Ortega** che annuncia ai cinesi: «Saremo i leader del traffico dall'Asia verso l'Europa nei prossimi anni».

L'attacco è all'Italia, **la grande concorrente nel Mediterraneo**: il piano della Spagna è rubare il traffico merci che viaggia dalla Cina al centro dell'Europa. Geograficamente è più vicina l'Italia, ma logisticamente, ne sono convinti a Madrid, è più conveniente che i container sbarchino sulla costa iberica: «Garantiamo quattro giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa - spiega Ortega - Con il corridoio Mediterraneo possiamo arrivare ovunque. I migliori porti della sponda Sud sono i nostri e garantiamo la migliore efficienza di tutto il continente». Le frecce del grande disegno logistico di Madrid partono da **Valencia, Barcellona, Algeciras e Bilbao** e si dirigono verso i mercati che interessano a Pechino: Francia, Svizzera, poi indicano la Germania e persino Slovenia, sino quasi alla Russia. Solo marketing? Non proprio. Per dare forza all'offensiva contro l'Italia e il resto dei porti europei, gli spagnoli fanno parlare anche le imprese. Quei 2,5 trilioni di dollari di investimenti che la Cina ha complessivamente stanziato per la Via della Seta fanno gola a tutti. E **Maersk Line** lancia una "cooperazione sino-spagnola" perché nel mercato iberico «continuiamo a crescere» e anche se ci sono stati degli scioperi che hanno bloccato i porti di Madrid per giorni «ora è tutto risolto». Anche Msc conferma: la compagnia di **Gianluigi Aponte** ha investito sul trasporto ferroviario in Spagna e ora è attirata anche dall'export verso la Cina, in quella che è già stata chiamata la "Via della Seta di ritorno": «Stiamo incrementando i servizi East bound», diretti cioè verso i porti di Pechino e del mercato asiatico.

-segue

I terminalisti di Barcellona (il Best di Hutchison) stupiscono i cinesi con la semi-automatizzazione: qui a Shanghai è totale, sono i robot a gestire le banchine, ma vedere che c'è qualcuno anche in Europa del Sud che ha cominciato, li stupisce. E poi Cosco, il braccio armato sul mare di Pechino, in Spagna già c'è con Noatum, un operatore portuale di cui detiene la maggioranza.

Genova sullo scacchiere

L'Italia si difende dall'offensiva con Trieste. Ieri il numero uno dello scalo Zeno D'Agostino ha continuato le trattative riservate con diversi investitori. Genova è in mezzo. E il rischio di essere tagliati fuori dai giochi è il primo pensiero: «Non sarà così - spiega **Paolo Signorini, numero uno degli scali di Genova e Savona**, arrivato ieri a Shanghai e pronto a ripartire domani per Pechino - E poi tutti i porti del mondo dicono di essere il vero terminal della Via della Seta». L'analisi di Signorini si concentra sul realismo: «Nel Mediterraneo i volumi dalla Cina saranno minori rispetto a quelli che andranno al Nord Europa. In Italia ci sono solo due scali che sono in grado di intercettare quel traffico, Genova e Trieste. Se tra il capoluogo e Savona riusciamo a prendere anche solo una minima parte della grande massa di container, magari un milione e mezzo in più, per i cinesi non cambia nulla, ma per noi vuol dire un salto notevole di qualità». In fondo l'impatto della Via della Seta nel Mediterraneo «non sarà così grande come in altre aree del mondo» ammette Signorini «anche per colpa di una situazione geopolitica instabile. Quando le cose miglioreranno, aumenteranno anche i volumi». La "Silk Road al ribasso" però per Genova - e Trieste - vale ancora molto: «Prevedo in quattro anni un aumento di 1,5-2 milioni di teu per effetto della strategia di Pechino». Sempre che la Spagna non vinca la gara a chi la racconta meglio ai cinesi.

L'export ad alto valore aggiunto attira i traffici italiani in Cina / IL REPORTAGE

Shanghai - Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente. Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale **Transport Logistic China**, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c'era nulla, o quasi.

Shanghai - Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente. Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale **Transport Logistic China**, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c'era nulla, o quasi.

Ma la cifra di questa megalopoli da quasi 25 milioni di abitanti è la replica: venti, forse trenta, enormi palazzoni tutti uguali, circondati dal verde e da strade infinite, mentre all'orizzonte bucano la foschia gru gigantesche che testimoniano la nascita di interi quartieri. La city avveniristica tutta di vetro contrasta però con gli altri grattacieli che portano male quei 20 anni dalla costruzione e rendono Shanghai, in alcuni scorci, persino una città già invecchiata. Ma tutto cambia velocemente, non solo nell'edilizia. **Per fortuna anche il peso dell'Italia è mutato.** In positivo. L'export del nostro Paese verso la Cina è cresciuto del 26,2% nel 2017. Lo indica la ricerca realizzata da Ice e dal Consolato italiano e presentata ieri ai cinesi durante l'evento organizzato da Assoporti, l'associazione degli scali italiani, alla fiera di Shanghai. Significa che gli oltre 11 miliardi di export del 2016 sono cresciuti di oltre 2,5 miliardi di dollari. È un regime sostenuto, considerando che l'export italiano nello stesso periodo è aumentato del 7,5%. Ed è tutto ad alto valore aggiunto: verso la Cina parte il meglio del made in Italy: dai vestiti alla manifattura, sino all'agroalimentare, la nuova frontiera. È una rivoluzione, anche per i porti: dalle nostre banchine partivano verso l'Asia in prevalenza rottami ferrosi e plastica, ma **la Cina non vuole più essere la discarica del mondo** e punta a saziare la crescente classe media con prodotti di qualità. «È la prima volta che i porti italiani si presentano a Shanghai uniti», dice il **console generale Stefano Beltrame**, sottolineando l'importanza del brand nazionale per un mercato «da 1,5 miliardi di persone, con una massa sterminata».

-segue

La porta d'Italia

La rotta principale rimane comunque quella delle importazioni. E per facilitare il lungo viaggio delle merci dall'Asia all'Europa, i cinesi hanno deciso di realizzare il più grande investimento infrastrutturale nella storia dell'uomo: la nuova **Via della Seta**. I porti italiani sono in gara, anche quelli del Sud. Se al Nord fa gola la vicinanza ai mercati dell'Europa centrale, nel Meridione il jolly è rappresentato dalle zone economiche speciali. A Shanghai e Pechino piace sapere che esistono scali dove ci sono condizioni più favorevoli per far sbarcare la merce. Ecco perché Taranto (spiegata agli investitori **dal segretario generale Fulvio Lino Di Blasio**) e la Campania puntano anche sulle Zes: «Importiamo dalla Cina 1,5 miliardi di dollari di merce, ma esportiamo solamente 121 milioni», spiega Pietro Spirito, il numero uno dei porti di Napoli e Salerno, scali centrali nel Mediterraneo.

Anche la Sardegna, con il proprio sistema portuale, è in grado di offrire opportunità ai cinesi, come ha detto il presidente Massimo Deiana. Bari e la Puglia con il presidente Ugo Patroni Griffi, puntano sull'appeal del mix tra infrastrutture e territorio. Venezia invece vuole tornare all'antico: cancellato il progetto offshore di Paolo Costa che pure aveva coinvolti un'azienda cinese, **Pino Musolino** ha in mente una rivoluzione: «**Puntiamo al Fondaco 4.0**» spiega alla platea di cinesi attirati dal brand della città storicamente terminale della Via della Seta. «Riportiamo la produzione nelle aree portuali, così come è sempre stato sin dai tempi del Medioevo», dice il presidente veneziano che sta preparando un piano di radicale cambiamento degli spazi portuali. Il Tirreno si sta preparando alla battaglia: **Carla Roncallo**, numero uno del porto della Spezia, annuncia che entro fine anno «partiranno i lavori per l'ampliamento del Molo Garibaldi e del Terminal del Golfo, così potremo portare la capacità totale dello scalo a 2,5 milioni di teu» e invoglia i cinesi anche sulle crociere, auspicando «un coinvolgimento di tutte le principali compagnie per la gestione dei servizi e la realizzazione di un nuovo terminal».

A **Msc e Royal Caribbean** che avevano presentato l'istanza, potrebbe aggiungersi anche Costa Crociere, riunendo così in consorzio e in pace tutti gli operatori.

D'Agostino: «Siamo noi la piattaforma ideale per l'Asia» / INTERVISTA

Shanghai - Il presidente di Assoporti: «Oggi possiamo offrire un sistema logistico completo».

Shanghai - Genova è il termine di paragone per tutti. Anche per i cinesi. Ma Pechino sugli investimenti ha gli occhi puntati su Trieste. **Zeno D'Agostino** è l'uomo della Via della Seta in Italia. Guida lo scalo adriatico, ma anche l'associazione dei porti italiani: «Per questo dico che ci sono opportunità per tutti. Anche per i porti del Sud».

Però pare che a Shanghai interessi solo Trieste...

«Non è vero. Certo noi abbiamo continue richieste e trattative, ma è il sistema portuale italiano ad essere coinvolto».

Anche il Sud?

«Guardi, i cinesi hanno commesso un errore con l'acquisto del Pireo. Se ne sono resi conto e ora stanno rimediando. L'Italia ne esce rafforzata anche in termini di credibilità».

Anche i cinesi sbagliano?

«Pensavano che mettendo un piede in Grecia avrebbero potuto raggiungere agevolmente via ferrovia, i mercati europei. Non è andata così e per noi è un bene. Per questo vengono in Italia e vogliono investire molto».

Sino ad oggi però non ci sono state mosse eclatanti...

«Nei prossimi mesi ci saranno tante novità...Entro fine anno, quando arriveranno a conclusione diverse trattative, il quadro sarà cambiato. E di molto».

-segue

E i porti del Sud?

«Ai cinesi interessa molto l'area mediterranea. I nostri scali si trovano in una posizione migliore rispetto al Pireo e possono offrire di più. Se poi la situazione geopolitica si ristabilisse, avremmo un quadro molto positivo. Magari potremmo tornare all'idea di una vastissima zona di libero scambio dell'**area del Mediterraneo**. Era una buona idea. Così l'Italia completerebbe il proprio ruolo: non più solo piattaforma logistica per l'Europa centrale, ma detentrica di un ruolo fondamentale anche per l'area Sud del Vecchio continente e del Nord Africa».

Torniamo agli investimenti: rischiamo la svendita di aziende o asset del Paese?

«No. Il nostro atteggiamento è molto diverso: abbiamo continue richieste da parte degli investitori cinesi. Vogliono comprare, diventare soci, entrare nel capitale. Ma svendita mai: è un atteggiamento paesi a rischio default. E noi per fortuna non lo siamo».

Ma cosa offriamo agli investitori cinesi?

«Un sistema logistico ad alto valore. Stiamo cambiando anche noi: non proponiamo più solo la visione della banchina, ma di tutto un sistema logistico completo. E questo ai cinesi piace molto. Altro che riduttivo ministero del Mare: capacità di fare sistema a tutto campo. Non parliamo solo di infrastrutture, ma di opportunità e condizioni favorevoli. In questo senso le zone economiche speciali sono una grande carta che possiamo giocare».

I porti italiani uniti alla fiera **Transport Logistic di Shanghai** / **REPORTAGE**

Shanghai - L'Italia si presenta agli investitori cinesi. Assoportì, l'associazione degli scali italiani, ha inaugurato la propria presenza alla fiera **Transport Logistic di Shanghai**, con un evento rivolto agli operatori cinesi

Shanghai - L'Italia si presenta agli investitori cinesi. Assoportì, l'associazione degli scali italiani, ha inaugurato la propria presenza alla fiera **Transport Logistic di Shanghai**, con un evento rivolto agli operatori cinesi.

«L'Italia è un fondamentale attore nel progetto della Via della Seta» ha spiegato il **presidente Zeno D'Agostino**, annunciando che «è nata una nuova era dei porti italiani che si presentano in Cina uniti per la prima volta».

Assoportì ha puntato sul brand Italia che «è un dovere morale» come ha ribadito il Console Generale a Shanghai **Stefano Beltrame**. Taranto, gli scali sardi e Napoli hanno presentato le proprie caratteristiche e opportunità di investimento puntando anche sulla creazione delle Zes (Puglia e Campania), mentre il presidente sardo Deiana chiede di accelerare sul fronte della zona economica speciale proprio per conquistare nuovi traffici. **Venezia annuncia grandi novità nello scalo**, oltre ad una propensione sempre meno marcata verso i container, con uno sguardo agli altri traffici: break bulk e special cargo. La Spezia è pronta per il piano di sviluppo: entro fine anno partiranno i lavori per l'ampliamento del molo Garibaldi e del Terminal del Golfo così da raggiungere una capacità di 2,5 milioni di teu.

Nello spazio italiano di Assoportì, dove in un grande schermo scorrono le immagini di tutti gli scali italiani a cominciare da Genova e Savona, sono cominciati presto gli incontri tra le Authority e i diversi operatori cinesi interessati alle banchine e al sistema logistico retrostante. Alla tavola rotonda di questa mattina, **coordinata dal Secolo XIX/TheMediTelegraph**, hanno partecipato: Zeno D'Agostino, presidente di Assoportì, il Console Generale italiano Stefano Beltrame, il segretario generale di Taranto Fulvi Lino di Blasio, **il presidente dei porti della Sardegna Massimo Deiana**, il presidente del porto di Venezia Pino Musolino, il numero uno di Napoli e Salerno Pietro Spirito, la presidente della Spezia Carla Roncallo e il presidente di Bari Ugo Patroni Griffi.

PARLA IL CONSOLE A SHANGHAI. «L'OBIETTIVO È PORTARE QUI LE NOSTRE AZIENDE»

«Serve più Italia nell'economia cinese»

Beltrame: «La reciprocità non c'è ancora, ma le opportunità di sviluppo esistono»

L'INTERVISTA

dal nostro inviato

SIMONE GALLOTTI

SHANGHAI. I rapporti di forza sono evidentemente diversi, tra Cina e Italia. Per questo anche sui grandi progetti che sembrano garantire opportunità senza rischi come la Via delle Seta, è meglio fare attenzione. «Manca la reciprocità» spiega Stefano Beltrame, console generale a Shanghai da 4 anni. È il punto centrale per capire anche il passaggio epocale che Pechino sta per varare. A novembre ci sarà il "China Import Expo": tutti i paesi arriveranno a Shanghai per mettere in mostra il meglio dei propri prodotti, pronti a invadere il mercato cinese: «Un'occasione epocale che non dobbiamo mancare».

In Italia siamo convinti che la Silk road porterà una valanga di investimenti nel nostro Paese...

«Ci sono dei "però", che spesso sono gli stessi cinesi a mettere in risalto: la One Belt One Road deve essere nei due sensi. Noi compriamo, voi vendete. È quello che ci ripetono. Ma serve una reciprocità effettiva».

In che senso?

«Pensi agli investimenti industriali. I cinesi hanno comprato Pirelli, un altro accordo

che rappresenta i principali investimenti cinesi in Italia è stato fatto con Ansaldo Energia. Il contrario, cioè italiani che comprano la totalità o parte di aziende in Cina, non è possibile. Per questo dico che bisogna fare attenzione».

Anche sull'apertura al mercato, la Cina potrebbe fare di più...

«Se parliamo di Via della Seta, noi negoziamo con loro anche per comprare in Paesi terzi, come il Pakistan. In questo la nostra esperienza diplomatica è molto utile».

Come state operando?

«Noi vorremmo che le aziende italiane fossero in grado di partecipare anche a gare cinesi. La realizzazione in infrastrutture in particolare, visti i grandi progetti in corso, ma anche opere pubbliche e ospedali».

Vi siete dati una scadenza per ottenere qualche apertura da Pechino?

«Ci stiamo lavorando. Ma dobbiamo discutere seriamente di questi aspetti».

A novembre la Cina lancerà la più grande fiera del mondo dedicata alle importazioni che servono al colosso asiatico per crescere...

«È il nuovo stile di vita cinese, orientato molto di più alla qualità, come ha spiegato il presidente Xi Jinping. Festeggiano con questa esposizione la loro apertura al mercato».

Un po' limitata...

«Si coglie meglio l'apertura non guardando agli stock, ma ai flussi degli ultimi trent'anni. È un fatto rivoluzionario, anche se questa apertura è molto distante ancora dalla nostra».

Ma una volta ottenuta la reciprocità?

«Qualche analista dice che saranno sempre avvantaggiati i cinesi per le economie di scala».

Oggi l'Italia importa molto di più dalla Cina di quanto non esporti. Lei si è dato l'obiettivo di riportare la bilancia in equilibrio...

«È un obiettivo ambizioso e di lungo periodo. Però deve spronarci a crescere a doppia cifra in alcuni comparti che potrebbero prendere il volo».

Quali ad esempio?

«C'è il mobile che sta andando molto bene, con una crescita del 20%; poi i prodotti industriali tecnologicamente avanzati. E l'agroalimentare che oggi in Cina è carente e che avrebbe grandi prospettive, anche se è necessario conoscere il mercato: un cinese medio pranza bevendo the, non riusciremo mai a fargli bere vino tutti i giorni durante i pasti».

La comunità italiana a Shanghai è numerosa?

«Rispetto a francesi e inglesi, no. Parigi conta 20 mila connazionali, noi arriviamo a 3.500. La Francia ha una concessione da 200 anni, qui sono arrivati per primi. Ma noi abbiamo una comunità di grande qualità».

Da Transport Logistic China un messaggio alle economie

La partecipazione dei porti italiani e le preoccupazioni per i venti di protezionismo innescati dagli Usa - La "Via della seta" e le reti europee

SHANGHAI - Si è chiusa da qualche giorno l'ottava edizione della fiera Transport Logistic China cui hanno partecipato, come già abbiamo scritto, ben dieci sistemi portuali italiani nella collettiva cura-

ta da Assoport. Mercoledì scorso il salone che si è svolto presso il nuovo centro fieristico internazionale di Shanghai (SNIEC) ha visto molto impegno dall'Italia con le relazioni del presidente di Assoport Zeno

D'Agostino e del presidente del "sistema" del mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini sulle prospettive di Genova e Savona anche in relazione alla "Via della seta", quest'ultima in un meeting

organizzato da Intermed.

Transport Logistic China ha assunto da tempo un ruolo leader nel continente asiatico, come confermano i record delle varie edizioni biennali (nel 2016 ci sono stati 602 espositori provenienti da 48 paesi).

(segue a pagina 10)

Da Transport Logistic China

oltre 22.000 visitatori da 65 paesi: numeri che sembrano addirittura superati nell'edizione appena conclusa) e l'alto livello del programma conferenze, definito dagli stessi organizzatori come "l'appuntamento

congressuale più completo per la logistica in Cina".

Da Shanghai è arrivata anche la conferma - se ce ne fosse stato bisogno - dello spostamento dell'asse mondiale della logistica verso il Far East: ma anche la conferma che le pre-

occupazioni del mondo dello shipping rispetto alla stretta protezionistica della politica Usa del presidente Trump vengono prese molto sul serio. Nuovi rischi, minacce di ritorsioni incrociate ed esibizioni "muscolari" nel campo dell'economia - è stato ribadito a

Shanghai - non aiutano la crescita equilibrata del commercio e lo sviluppo di paesi che faticosamente cercano di emergere dal sotto-sviluppo. Tutti temi che saranno portati a breve anche alla valutazione dei governi occidentali, compreso quello (si spera in arrivo) dell'Italia.

I porti italiani alla conquista del mercato cinese / VIDEO

Shanghai - L'Italia dei porti si presenta agli investitori asiatici alla fiera Transport&Logistic, tra le più importanti al mondo. I piani e le offerte dei presidenti delle Authority nelle video interviste realizzate durante l'evento.

Genova - Si è conclusa la fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. La manifestazione biennale a cui partecipano 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo, in particolare dal Far East, è uno degli appuntamenti più importanti del settore.

Come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale. Il padiglione italiano promosso e coordinato da **Assoport** ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, **Pechino e Shanghai**.

Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai **Stefano Beltrame** insieme al presidente di Assoport, **Zeno D'Agostino**, con la partecipazione di tutti i rappresentanti degli scali.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori cinesi presenti in Fiera.

«Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano» ha spiegato D'Agostino a margine di alcuni incontri «le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e l'interlocuzione con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti».

Messaggero Marittimo

Spezia e Marina di Carrara presentati a Shanghai

Roncallo: gli operatori cinesi si sono dimostrati molto interessati

SHANGHAI – I porti di Spezia e Marina di Carrara sono stati presentati al Transport Logistic di Shanghai, la più importante fiera internazionale dedicata al settore dello shipping e della Logistica.

All'interno del padiglione "Italian Ports Association" curato da Assoporti, sotto lo slogan "One country, all the logistics", è stato presentato il sistema portuale italiano e le potenzialità del suo network nei confronti della Cina e dei mercati dell'intero Far East.

Alla presentazione dei porti italiani, tra cui quello di La Spezia e Marina di Carrara da parte della Presidente AdSp Carla Roncallo, era presente il Console generale d'Italia a Shanghai, Stefano Beltrame, il quale ha sottolineato quanto sia importante oggi presentarsi come sistema italiano di fronte agli operatori cinesi che in conseguenza dell'iniziativa One Belt One Road stanno guardando con sempre maggiore interesse al nostro Paese.

Il porto della Spezia, già oggi può contare su quattro servizi settimanali da/per i principali porti cinesi (Shanghai, Hong Kong, Xiamen, Qingdao, Ningbo).

Per lo scalo ligure, il mercato cinese rappresenta circa il 12% del traffico totale in export e circa il 50% in import.

"Gli operatori incontrati durante le giornate della manifestazione fieristica – ha dichiarato la presidente dell'AdSp, Carla Roncallo – si sono dimostrati fortemente interessati al nostro sistema portuale, pur chiedendo certezze sui tempi necessari ad attuare gli ampliamenti e gli adeguamenti dei fondali previsti dal Piano regolatore portuale, condizione ritenuta indispensabile per mantenere la centralità del porto, e hanno accolto con favore gli sforzi in campo per assicurare il raggiungimento degli obiettivi predetti".

Quanto al porto di Marina di Carrara, la delegazione della AdSp ha dato appuntamento agli operatori all'imminente appuntamento fieristico dedicato al Break bulk di fine mese a Brema, dove saranno presentati gli ultimi programmi di sviluppo del porto toscano ed il futuro assetto organizzativo che si spera possa introdurre significative crescite di traffici.

Spezia rinsalda il legame con la Cina al Transport Logistic Shanghai

Spezia, il mercato cinese rappresenta circa il 12% del traffico totale in export e circa il 50% in import.

SHANGHAI Giornata conclusiva del **Transport Logistic di Shanghai**, la più importante fiera internazionale dedicata al settore dello shipping e della Logistica.

I porti di La Spezia e Marina di Carrara sono presenti alla fiera nel padiglione "Italian Ports Association" sotto lo slogan "One country, all the logistics", è stato presentato il sistema portuale italiano e le potenzialità del suo network nei confronti della Cina e dei mercati dell'intero Far East.

Alla presentazione dei porti italiani, tra cui quello di La Spezia e Marina di Carrara da parte della presidente ADSP **Carla Roncallo**, era presente il console generale d'Italia a Shanghai, **Stefano Beltrame**, il quale ha sottolineato quanto sia importante oggi presentarsi come sistema italiano di fronte agli operatori cinesi che in conseguenza dell'iniziativa One Belt One Road stanno guardando con sempre maggiore interesse al nostro Paese. Il porto della Spezia, già oggi può contare su 4 servizi settimanali da/per i principali porti Cinesi (Shanghai, Hong Kong, Xiamen, Qingdao, Ningbo).

Per il porto della Spezia, il mercato cinese rappresenta circa il 12% del traffico totale in export e circa il 50% in import.

"Gli operatori incontrati durante le giornate della manifestazione fieristica – ha dichiarato la presidente Roncallo – si sono dimostrati fortemente interessati al nostro sistema portuale, pur chiedendo certezze sui tempi necessari ad attuare gli ampliamenti e gli adeguamenti dei fondali previsti dal PRP, illustrati durante la presentazione, condizione ritenuta indispensabile per mantenere la centralità del nostro porto, e hanno accolto con favore gli sforzi in campo per assicurare il raggiungimento degli obiettivi predetti".

Quanto al porto di Marina di Carrara, la delegazione della AdSP ha dato appuntamento agli operatori all'imminente appuntamento fieristico dedicato al Break bulk di fine mese a Brema, dove saranno presentati gli ultimi programmi di sviluppo del porto toscano ed il futuro assetto organizzativo che si spera possa introdurre significative crescite di traffici.

Augusta| I porti di Augusta e Catania a Shangai

Augusta| I porti di Augusta e Catania a ShangaiAttualità0I porti di Augusta e Catania, che fanno parte dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale, presieduta da Andrea Annunziata, sono presenti alla Fiera " Trasport Logistic China ", uno degli eventi internazionali più importanti dedicati alla logistica e ai trasporti, che si sta svolgendo a Shangai dal 16 maggio e che si concluderà oggi, al quale hanno assicurato la propria adesione 602 espositori provenienti da 48 nazioni, i cui stand espositivi saranno visitati da oltre 22.000 operatori specializzati del settore provenienti da 65 Paesi.I porti siciliani si confrontano con i grandi "player" mondiali, forti delle nuove progettualità riguardanti l' ammodernamento delle infrastrutture portuali, che costituiscono gli "asset" strategici per connettersi alla cosiddetta nuova " via della seta" e competere, alla pari, con i più importanti scali del Mediterraneo. La " mission " strategica assegnata dal "Tycoon " Annunziata alla delegazione del management portuale è quella di promuovere i due scali, per attrarre nuove quote di traffico marittimo commerciale, e soprattutto investimenti nell' area del nostro Sud- Est. "Stiamo di fatto, già scrivendo la storia futura della Sicilia,- afferma il presidente Annunziata - "mirando ad una inedita combinazione tra mare, ferro, aria e strada, che rappresenta una preziosa opportunità, sia in termini logistici ed economici, oltre che di rispetto ambientale". A Shangai sono state presentate i progetti cantierabili di nuovi piazzali, la cui superficie complessiva è di oltre 100.000 mq, le cui gare sono bandite entro l' anno, mentre i lavori riguardanti la realizzazione di nuove banchine portuali lunghe 600 metri saranno avviati nel prossimo mese di giugno.Il porto di Catania ha presentato la nuova darsena tragetti, specializzata per il traffico " ro-ro" e " ro-pax", diventato uno dei più importanti poli delle cosiddette "autostrade del mare" del nostro Paese, e dove è presente inoltre, un terminal container che movimentata il maggiore traffico containerizzato della Sicilia, rilasciato in concessione all' impresa portuale EST presente in fiera con un proprio stand espositivo."La Sicilia, come l' Irlanda, la Polonia, e altri Paesi dove sono stata istituite le Zes (Zone Economiche Speciali), ritiene il presidente Annunziata, "potrà offrire nuove opportunità di sviluppo agli Operatori economici che vogliono investire nelle aree delimitate dal redigendo piano strategico promosso dalla Regione Siciliana, grazie al credito di imposta fino a 50 milioni di euro, alla semplificazione ed alla velocizzazione delle procedure previste dalla speciale legislazione".Un valore aggiunto, per rendere ancora più appetibile non solo i nostri porti, ed i loro retro porti, ma l' intero distretto industriale produttivo della Sicilia orientale, ed in particolare il nostro punto di forza: l' agroalimentare, che con le sue eccellenze possono fare la differenza per trainare l' economia della nostra regione in un mercato che è sempre più globale e fortemente competitivo.Visualizzazioni: 12.

CON LA POSSIBILITÀ OFFERTA DALLO SVILUPPO DI PORTO MARGHERA

Un Fondaco 4.0 a Venezia per la nuova Via della Seta

L'intervento con la proposta del presidente Musolino dalla fiera Transport Logistic China di Shanghai



Nella foto: Pino Musolino al TLC di Shanghai.

SHANGHAI - Un "Fondaco 4.0" a Venezia e Porto Marghera per cogliere le opportunità offerte dalla strategia cinese della Nuova Via della Seta e garantire uno sviluppo porto-centrico dello scalo veneziano. È quanto ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, partecipando all'evento "A natural connection for China in Europe", organizzato da Assoport alla fiera Transport Logistic China di Shanghai.

Venezia è infatti al centro della strategia della Nuova via della Seta - sottolinea una nota dell'AdSP veneziana - non solo per quanto concerne il trasporto container ma anche per quanto riguarda i prodotti siderurgici e i Project Cargo per i quali il porto lagunare è leader indiscusso a livello

nazionale. Oggi, grazie all'essenza multipurpose del porto di Venezia, che si traduce nella possibilità di importare varie materie prime a sostegno della produzione del tessuto manifatturiero del Nordest e dell'Italia ed esportare prodotti ad alto o altissimo valore aggiunto, è possibile guardare ad uno sviluppo sostenibile e concreto di Porto Marghera, luogo dove i traffici marittimi si affiancano e sostengono la produzione. Un luogo in cui tornare a investire e insediare attività produttive in virtù di un circolo virtuoso che lega insieme manifattura e logistica.

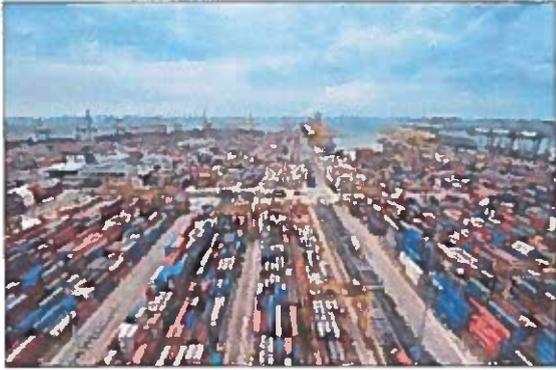
"Da molto tempo sostengo la visione porto-centrica", ha dichiarato il presidente Pino Musolino, "secondo cui sono il consumo e la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica.

Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all'iper-trofia infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesci un automatico aumento dei traffici".

Da qui l'idea di replicare il modello vincente che fece di Venezia la Regina dei Mari. La zona di Rialto infatti era il cuore pulsante del commercio e fu lo sviluppo del commercio a espandere le rotte marittime da un lato e la realizzazione dei "Fondaci" - veri e propri centri riservati ai principali partner commerciali della Serenissima - nell'area realtina. Da qui l'idea di realizzare un "Fondaco 4.0", a Venezia e a Porto Marghera, per far incontrare da un lato i partner commerciali del Porto di Venezia e dall'altro produzione e manifattura.

"La via della Seta è una straordinaria opportunità", conclude il presidente, "ma è necessario interloquire pazientemente con la Cina e con gli altri Paesi interessati dalla strategia del colosso asiatico facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea (italiana in primis), le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l'accrecimento del know-how tecnologico nel settore dei trasporti. E tutto questo, non per ottenere finanziamenti ma accordi di natura commerciale; non per elemosinare facili accessi a strumenti finanziari ma per sviluppare e ottimizzare le nostre catene logistiche; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità".

Delegazione Assoportì a Shanghai: Presidente Spirito presenta ZES Campania



Napoli, 17 maggio 2018 – Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell'ambito del Transport Logistic China 2018, Pietro Spirito, Presidente dell' Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

“Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l'obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro”, ha dichiarato Pietro Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a novembre prossimo una fiera sull'import export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoportì di essere il referente organizzativo per tale evento. “Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l'interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese” ha dichiarato Zeno D'Agostino, Presidente di Assoportì.

Corriere Marittimo

Shanghai, Assporti al Transport&Logistic

Shanghai: Si conclude domani la Fiera **Transport&Logistic** a **Shanghai**, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. La manifestazione è biennale e vede circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo, in particolare dal Far East. Come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assporti ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al Presidente di Assporti, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

“Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano,” ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, “le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e l'interlocuzione con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti.”

I porti italiani alla fiera di Shanghai -Tre giorni di attività intensa nel corso del Salone della Logistica in Cina

Shanghai: Si conclude oggi la Fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. Una manifestazione biennale che vede circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo e in particolare il Far East, come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al Presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

"Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano," ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, "le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e le interlocuzioni con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti."

"Grande attenzione per l'hub portuale del mare Adriatico meridionale- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. È stata particolarmente apprezzata la brochure in cinese e il focus sul sistema logistico (con le connessioni intermodali dalla Puglia per il mondo intero) e sulle ZES di cui gli investitori hanno chiesto informazioni sui vantaggi fiscali e amministrativi."

Informazioni Marittime

Transport&Logistic di Shanghai: scali italiani porta del Med



Si è conclusa la fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. Il padiglione italiano, promosso e coordinato da Assoporti, ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

"Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano," ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, "le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e le interlocuzioni con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti".

"Grande attenzione per l'hub portuale del mare Adriatico meridionale - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. È stata particolarmente apprezzata la brochure in cinese e il focus sul sistema logistico (con le connessioni intermodali dalla Puglia per il mondo intero) e sulle Zes di cui gli investitori hanno chiesto informazioni sui vantaggi fiscali e amministrativi".

Assoporti: presentate alla Fiera Transport&Logistic a Shanghai le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East

(FERPRESS) – Roma, 17 MAG – Si conclude domani la Fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. La manifestazione è biennale e vede circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo, in particolare dal Far East. Come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al Presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

“Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano,” ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, “le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e l'interlocuzione con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti.”

I porti italiani alla fiera di Shanghai. Tre giorni di attività intensa nel corso del Salone della Logistica in Cina



Shanghai. Si conclude domani la Fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. La manifestazione è biennale e vede circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo, in particolare dal Far East. Come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al Presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

“Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano,” ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, “le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e l'interlocuzione con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti.”

Porti: Authority Sardegna a Shangai per promuovere scali

Incontro con operatore internazionale Sipg su traffico container

(ANSA) - CAGLIARI, 18 MAG - Anche i porti sardi a Shanghai per il rilancio dei traffici merci e container. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - rappresentata dal presidente Massimo Deiana, dal segretario generale, Natale Ditel e dalla responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti - sta partecipando in questi giorni alla vetrina Italia, all'interno della Transport Logistic di Shanghai, fiera mondiale dedicata al settore portuale e della logistica. Obiettivo: promuovere le potenzialità degli scali sardi e le novità derivanti dall'istituzione delle Zone Economiche Speciali.

Fondamentale, per i porti sardi, oltre ai diversi meeting business-to-business con gli operatori di settore, l'incontro, con Ding Xiangming, vicepresidente del Gruppo Shanghai International Port (SIPG), realtà il cui traffico container, con 45 milioni di TEU, è tra i più rilevanti al mondo. Nel corso dell'appuntamento, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna ha illustrato le potenzialità dei porti sardi.

Una presentazione che è stata molto apprezzata dal SIPG, invitata in Sardegna per una visita agli scali e per valutare le potenzialità di investimento. "Quello di Shanghai è il nostro primo appuntamento fieristico internazionale dedicato alla trasporto merci - spiega Deiana - Un evento che si è confermato strategico per il sistema italiano e, soprattutto, per i porti sardi che sono stati presentati e promossi come sistema unico nei numerosi incontri con gli attori del settore. Sono fiducioso che questo lavoro potrà contribuire ad attrarre investimenti sul sistema portuale e a generare nuovi traffici che vedranno la Sardegna ancora una volta attore principale nel Mediterraneo".

Il Nautilus

I porti italiani alla fiera di Shanghai



SHANGHAI – Si conclude oggi la Fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. Una manifestazione biennale che vede circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo e il particolare il Far East, come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoport ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al Presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti. Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

“Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano,” ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, “le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e la interlocuzioni con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti.”

“Grande attenzione per l'hub portuale del mare Adriatico meridionale- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. È stata particolarmente apprezzata la brochure in cinese e il focus sul sistema logistico (con le connessioni intermodali dalla Puglia per il mondo intero) e sulle ZES di cui gli investitori hanno chiesto informazioni sui vantaggi fiscali e amministrativi.”

I porti pugliesi piacciono agli investitori orientali Successo in fiera a Shanghai



● Anche Brindisi, insieme agli altri porti dell'Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale, ha partecipato alla Fiera Transport&Logistic di Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency di Roma, Pechino e Shanghai. Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei porti ha attirato l'interesse dei mol-

teplici operatori e potenziali investitori presenti in fiera.

«Grande attenzione» ha commentato il presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi *(nella foto)* - per il hub portuale del mare Adriatico meridionale. È stata particolarmente apprezzata la brochure in cinese e il focus sul sistema logistico (con le connessioni intermodali dalla Puglia per il mondo intero) e sulle Zes di cui gli investitori hanno chiesto informazioni sui vantaggi fiscali e amministrativi».

Il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino ha spiegato invece: «Stanno lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano. Le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e la interlocuzioni con i cinesi fossero numerosi e sostanziali».

I porti di Augusta e Catania presenti alla Fiera "Trasport Logistic China"

Postato da Economia Sicilia il 17/05/18 I porti di Augusta e Catania, facenti parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, presieduta dall' Avv. Andrea Annunziata, sono presenti alla Fiera " Trasport Logistic China ", uno degli eventi internazionali più importanti dedicati alla logistica ed ai trasporti che si sta svolgendo a Shanghai dal 16 al 18 maggio, al quale hanno assicurato la propria adesione 602 espositori provenienti da 48 Nazioni, i cui stand espositivi saranno visitati da oltre 22.000 operatori specializzati del settore provenienti da 65 Paesi. I porti siciliani si confrontano con i grandi " player" mondiali, forti delle nuove progettualità riguardanti l' ammodernamento delle infrastrutture portuali, che costituiscono gli " asset " strategici per connettersi alla c.d. nuova " via della seta" e competere, alla pari, con i più importanti scali del Mediterraneo. La " mission " strategica assegnata dal " Tycoon " Annunziata alla delegazione del management portuale è quella di promuovere i due scali, per attrarre nuove quote di traffico marittimo commerciale, e soprattutto investimenti nell' area del nostro Sud- Est. " Stiamo di fatto, già scrivendo la storia futura della Sicilia, afferma il Presidente Annunziata, " mirando ad una inedita combinazione tra mare, ferro, aria e strada, che rappresenta una preziosa opportunità, sia in termini logistici ed economici, oltre che di rispetto ambientale". A Shanghai sono state presentate i progetti cantierabili di nuovi piazzali, la cui superficie complessiva è di oltre 100.000 mq , le cui gare sono bandite entro l' anno, mentre i lavori riguardanti la realizzazione di nuove banchine portuali lunghe 600 metri saranno avviati nel prossimo mese di giugno. Il porto di Catania ha presentato la nuova darsena tragetti, specializzata per il traffico " ro-ro" e " ro-pax", diventato uno dei più importanti poli delle c.d. " autostrade del mare" del nostro Paese, e dove è presente inoltre, un terminal container che movimentata il maggiore traffico containerizzato della Sicilia, rilasciato in concessione all' impresa portuale EST presente in fiera con un proprio stand espositivo. " La Sicilia, come l' Irlanda, la Polonia, ed altri Paesi dove sono stata istituite le Z.E.S. (Zone Economiche Speciali), ritiene il Presidente Annunziata, "potrà offrire nuove opportunità di sviluppo agli Operatori economici che vogliono investire nelle aree delimitate dal redigendo piano strategico promosso dalla Regione Siciliana , grazie al credito di imposta fino a 50 milioni di euro, alla semplificazione ed alla velocizzazione delle procedure previste dalla speciale legislazione". Un valore aggiunto, per rendere ancora più appetibile non solo i nostri porti, ed i loro retro porti, ma l' intero distretto industriale produttivo della Sicilia orientale, ed in particolare il nostro punto di forza: l' agroalimentare, che con le sue eccellenze possono fare la differenza per trainare l' economia della nostra regione in un mercato che è sempre più globale e fortemente competitivo.

Informazioni Marittime

Assoporti a Shanghai. E Spirito presenta Zes Campania

Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell'ambito del Transport Logistic China 2018, Pietro Spirito, presidente della Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

"Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l'obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro", ha dichiarato Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a novembre prossimo una fiera sull'import export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoporti di essere il referente organizzativo per tale evento. "Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l'interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese", ha spiegato Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti.

ADSP Tirreno Centrale: a Transport Logistic China 2018 Pietro Spirito ha presentato la nascita della ZES Campania

(FERPRESS) – Roma, 16 MAG – Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell’ambito del Transport Logistic China 2018, Pietro Spirito, Presidente della Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

“Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l’obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro”, ha dichiarato Pietro Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a novembre prossimo una fiera sull’import export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoport di essere il referente organizzativo per tale evento. “Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l’interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese” ha dichiarato Zeno D’Agostino, Presidente di Assoport.

Venezia presente a “Transport Logistic Chi- na”

A Shanghai la fiera più importante nel campo della logistica

VENEZIA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale partecipa all’ottava edizione della fiera Transport Logistic China nell’ambito della collettiva italiana coordinata da Assoport.

Quest’anno nel centro espositivo Shanghai New International Expo Center, a conferma della riconosciuta rilevanza acquisita tra i più importanti player mondiali del settore, saranno 492 gli espositori presenti, con provenienze da 47 paesi di tutto il mondo.

Per il Porto di Venezia si tratta di un’ulteriore occasione per rafforzare le relazioni con la Cina e con l’ASEAN più in generale, consolidando la riconosciuta posizione di porto strategico nell’ambito della strategia BRI.

Nell’ambito della Fiera, con la collaborazione di ITA – Italian Trade Agency, è prevista la conferenza di presentazione dell’offerta portuale italiana a cui interverrà, per l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, il Presidente, Pino Musolino.

I porti italiani a Transport&Logistic

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti

SHANGHAI – Si conclude oggi la Fiera Transport&Logistic a Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. Una manifestazione biennale che vede circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo e in particolare il Far East, come l'omonima fiera di Monaco raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano promosso e coordinato da Assoporti ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai. Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai Stefano Beltrame insieme al Presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

“Stiamo lavorando tutti insieme per il sistema portuale italiano, ” ha commentato D'Agostino a margine di alcuni incontri, “le nuove vie della seta e le iniziative connesse hanno fatto sì che quest'anno l'interesse e le interlocuzioni con i cinesi fossero numerosi e sostanziali. Con tutti i miei colleghi presidenti abbiamo dato massima disponibilità a fornire collaborazione per lo sviluppo del traffico e l'attrazione degli investimenti. Stiamo lavorando su accordi specifici insieme agli uffici dell'Italian Trade Agency in Cina per dare concretezza ai nostri progetti. ”

A Transport&Logistic “Grande attenzione per l'hub portuale del mare Adriatico meridionale- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. È stata particolarmente apprezzata la brochure in cinese e il focus sul sistema logistico (con le connessioni intermodali dalla Puglia per il mondo intero) e sulle ZES di cui gli investitori hanno chiesto informazioni sui vantaggi fiscali e amministrativi. ”

I porti italiani uniti alla fiera **Transport Logistic di Shanghai / REPORTAGE**

Shanghai - L'Italia si presenta agli investitori cinesi. Assoport, l'associazione degli scali italiani, ha inaugurato la propria presenza alla fiera **Transport Logistic di Shanghai**, con un evento rivolto agli operatori cinesi



Shanghai - L'Italia si presenta agli investitori cinesi. Assoport, l'associazione degli scali italiani, ha inaugurato la propria presenza alla fiera **Transport Logistic di Shanghai**, con un evento rivolto agli operatori cinesi.

«L'Italia è un fondamentale attore nel progetto della Via della Seta» ha spiegato il **presidente Zeno D'Agostino**, annunciando che «è nata una nuova era dei porti italiani che si presentano in Cina uniti per la prima volta».

Assoport ha puntato sul brand Italia che «è un dovere morale» come ha ribadito il Console Generale a Shanghai **Stefano Beltrame**. Taranto, gli scali sardi e Napoli hanno presentato le proprie caratteristiche e opportunità di investimento puntando anche sulla creazione delle Zes (Puglia e Campania), mentre il presidente sardo Deiana chiede di accelerare sul fronte della zona economica speciale proprio per conquistare nuovi traffici. **Venezia annuncia grandi novità nello scalo**, oltre ad una propensione sempre meno marcata verso i container, con uno sguardo agli altri traffici break bulk e special cargo. La Spezia è pronta per il piano di sviluppo: entro fine anno partiranno i lavori per l'ampliamento del molo Garibaldi e del Terminal del Golfo così da raggiungere una capacità di 2,5 milioni di teu.

Nello spazio italiano di Assoport, dove in un grande schermo scorrono le immagini di tutti gli scali italiani a cominciare da Genova e Savona, sono cominciati presto gli incontri tra le Authority e i diversi operatori cinesi interessati alle banchine e al sistema logistico retrostante. Alla tavola rotonda di questa mattina, **coordinata dal Secolo XIX/TheMediTelegraph**, hanno partecipato: Zeno D'Agostino, presidente di Assoport, il Console Generale italiano Stefano Beltrame, il segretario generale di Taranto Fulvi Lino di Blasio, **il presidente dei porti della Sardegna Massimo Deiana**, il presidente del porto di Venezia Pino Musolino, il numero uno di Napoli e Salerno Pietro Spirito, la presidente della Spezia Carla Roncallo e il presidente di Bari Ugo Patroni Griffi.

The Medi Telegraph

L'export ad alto valore aggiunto attira i traffici italiani in Cina / IL REPORTAGE

Shanghai - Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente. Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale **Transport Logistic China**, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c'era nulla, o quasi.



Shanghai - Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente. Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale **Transport Logistic China**, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c'era nulla, o quasi.

Ma la cifra di questa megalopoli da quasi 25 milioni di abitanti è la replica: venti, forse trenta, enormi palazzoni tutti uguali, circondati dal verde e da strade infinite, mentre all'orizzonte bucano la foschia gru gigantesche che testimoniano la nascita di interi quartieri. La city avveniristica tutta di vetro contrasta però con gli altri grattacieli che portano male quei 20 anni dalla costruzione e rendono Shanghai, in alcuni scorcio, persino una città già invecchiata. Ma tutto cambia velocemente, non solo nell'edilizia. **Per fortuna anche il peso dell'Italia è mutato.** In positivo. L'export del nostro Paese verso la Cina è cresciuto del 26,2% nel 2017. Lo indica la ricerca realizzata da Ice e dal Consolato italiano e presentata ieri ai cinesi durante l'evento organizzato da Assoport, l'associazione degli scali italiani, alla fiera di Shanghai. Significa che gli oltre 11 miliardi di export del 2016 sono cresciuti di oltre 2,5 miliardi di dollari. È un regime sostenuto, considerando che l'export italiano nello stesso periodo è aumentato del 7,5%. Ed è tutto ad alto valore aggiunto: verso la Cina parte il meglio del made in Italy: dai vestiti alla manifattura, sino all'agroalimentare, la nuova frontiera. È una rivoluzione, anche per i porti, dalle nostre banchine partivano verso l'Asia in prevalenza rottami ferrosi e plastica, ma **la Cina non vuole più essere la discarica del mondo** e punta a soziare la crescente classe media con prodotti di qualità «È la prima volta che i porti italiani si presentano a Shanghai uniti», dice il **console generale Stefano Beltrame**, sottolineando l'importanza del brand nazionale per un mercato «da 1,5 miliardi di persone, con una massa sterminata».

La porta d'Italia

La rotta principale rimane comunque quella delle importazioni. E per facilitare il lungo viaggio delle merci dall'Asia all'Europa, i cinesi hanno deciso di realizzare il più grande investimento infrastrutturale nella storia dell'uomo: la nuova **Via della Seta**. I porti italiani sono in gara, anche quelli del Sud. Se al Nord fa gola la vicinanza ai mercati dell'Europa centrale, nel Meridione il jolly è rappresentato dalle zone economiche speciali. A Shanghai e Pechino piace sapere che esistono scali dove ci sono condizioni più favorevoli per far sbarcare la merce. Ecco perché Taranto (spiegata agli investitori dal **segretario generale Fulvio Lino Di Blasio**) e la Campania puntano anche sulle Zes: «Importiamo dalla Cina 1,5 miliardi di dollari di merce, ma esportiamo solamente 121 milioni», spiega Pietro Spirito, il numero uno dei porti di Napoli e Salerno, scali centrali nel Mediterraneo.

Anche la Sardegna, con il proprio sistema portuale, è in grado di offrire opportunità ai cinesi, come ha detto il presidente Massimo Deiana. Bari e la Puglia con il presidente Ugo Patroni Griffi, puntano sull'appeal del mix tra infrastrutture e territorio. Venezia invece vuole tornare all'antico: cancellato il progetto offshore di Paolo Costa che pure aveva coinvolti un'azienda cinese, **Pino Musolino** ha in mente una rivoluzione: «**Puntiamo al Fondaco 4.0**» spiega alla platea di cinesi attirati dal brand della città storicamente terminale della Via della Seta. «Riportiamo la produzione nelle aree portuali, così come è sempre stato sin dai tempi del Medioevo», dice il presidente veneziano che sta preparando un piano di radicale cambiamento degli spazi portuali. Il Tirreno si sta preparando alla battaglia: **Carla Roncallo**, numero uno del porto della Spezia, annuncia che entro fine anno «partiranno i lavori per l'ampliamento del Molo Garibaldi e del Terminal del Golfo, così potremo portare la capacità totale dello scalo a 2,5 milioni di teu» e invoglia i cinesi anche sulle crociere, auspicando «un coinvolgimento di tutte le principali compagnie per la gestione dei servizi e la realizzazione di un nuovo terminal». A **Msc e Royal Caribbean** che avevano presentato l'istanza, potrebbe aggiungersi anche Costa Crociere, riunendo così in consorzio e in pace tutti gli operatori.

Informazioni Marittime

Assoporti a Shanghai. E Spirito presenta Zes Campania



Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell'ambito del Transport Logistic China 2018, Pietro Spirito, presidente della Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

"Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l'obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro", ha dichiarato Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a novembre prossimo una fiera sull'import export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoporti di essere il referente organizzativo per tale evento. "Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l'interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese", ha spiegato Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti.

Il Secolo XIX

«Noi, la piattaforma ideale per l' Asia»

SHANGHAI. Raccontano tutti la stessa storia: Shanghai cambia pelle molto velocemente.

Chi ha già partecipato alla più grande fiera di logistica del mondo, la biennale Transport Logistic China, si stupisce ancora quando trova un gruppo di enormi grattacieli dove solo due anni prima non c' era nulla, o quasi.

Ma la cifra di questa megalopoli da quasi 25 milioni di abitanti è la replica: venti, forse trenta, enormi palazzoni tutti uguali, circondati dal verde e da strade infinite, mentre all' orizzonte bucano la foschia gru gigantesche che testimoniano la nascita di interi quartieri. La city avveniristica tutta di vetro contrasta però con gli altri grattacieli che **portano** male quei 20 anni dalla costruzione e rendono Shanghai, in alcuni scorci, persino una città già invecchiata. Ma tutto cambia velocemente, non solo nell' edilizia. Per fortuna anche il peso dell' Italia è mutato. In positivo. L' export del nostro Paese verso la Cina è cresciuto del 26,2% nel 2017. Lo indica la ricerca realizzata da Ice e dal Consolato **italiano** e presentata ieri ai cinesi durante l' evento organizzato da Assoport, l' associazione degli scali **italiani**, alla fiera di Shanghai. Significa che gli oltre 11 miliardi di export del 2016 sono cresciuti di oltre 2,5 miliardi di dollari. È un regime

sostenuto, considerando che l' export **italiano** nello stesso periodo è aumentato del 7,5%. Ed è tutto ad alto valore aggiunto: verso la Cina parte il meglio del made in Italy: dai vestiti alla manifattura, sino all' agroalimentare, la nuova frontiera. È una rivoluzione, anche per i **porti**: dalle nostre banchine partivano verso l' Asia in prevalenza rottami ferrosi e plastica, ma la Cina non vuole più essere la discarica del mondo e punta a saziare la crescente classe media con prodotti di qualità. «È la SHANGHAI. Genova è il termine di paragone per tutti. Anche per i cinesi. Ma Pechino sugli investimenti ha gli occhi puntati su Trieste. Zeno D' Agostino è l' uomo della Via della Seta in Italia. Guida lo scalo adriatico, ma anche l' associazione dei **porti italiani**: «Per questo dico che ci sono opportunità per tutti. Anche per i **porti del Sud**».

Però pare che a Shanghai interessi solo Trieste...

«Non è vero. Certo noi abbiamo continue richieste e trattative, ma è il sistema **portuale italiano** ad essere coinvolto».

Anche il Sud?

«Guardi, i cinesi hanno commesso un errore con l' acquisto del Pireo. Se ne sono resi conto e ora stanno rimediando. L' Italia ne esce rafforzata anche in termini di credibilità».

- segue

Anche i cinesi sbagliano?

«Pensavano che mettendo un piede in Grecia avrebbero potuto raggiungere agevolmente via ferrovia, i mercati europei. Non è andata così e per noi è un bene.

Per questo vengono in Italia e vogliono investire molto».

Sino ad oggi però non ci sono state mosse eclatanti...

«Nei prossimi mesi ci saranno tante novità...Entro fine anno, quando arriveranno a conclusione diverse trattative, il quadro sarà cambiato. E di molto».

E i porti del Sud?

«Ai cinesi interessa molto l' area mediterranea. I nostri scali si trovano in una posizione migliore rispetto al Pireo e possono offrire di più. Se poi la situazione geopolitica si ristabilisse, avremmo un quadro molto positivo. Magari potremmo tornare all' idea di una vastissima zona di libero scambio dell' area del Mediterraneo. Era una buona idea. Così l' Italia completerebbe il proprio ruolo: non più solo piattaforma logistica per l' Europa centrale, ma detentrica di un ruolo fondamentale anche per l' area Sud del Vecchio continente e del Nord Africa».

Tomiamo agli investimenti: rischiamo la svendita di aziende o asset del Paese?

«No. Il nostro atteggiamento è molto diverso: abbiamo continue richieste da parte degli investitori cinesi. Vogliono comprare, diventare soci, entrare nel capitale. Ma svendita mai: è un atteggiamento paesi a rischio default. E noi per fortuna non lo siamo».

Ma cosa offriamo agli investitori cinesi?

«Un sistema logistico ad alto valore. Stiamo cambiando anche noi: non proponiamo più solo la visione della banchina, ma di tutto un sistema logistico completo. E questo ai cinesi piace molto. Altro che riduttivo ministero del Mare: capacità di fare sistema a tutto campo. Non parliamo solo di infrastrutture, ma di opportunità e condizioni favorevoli. In questo senso le zone economiche speciali sono una grande carta che possiamo giocare».

Il Secolo XIX

L' export verso la Cina sostiene i porti italiani

Nel 2017 la crescita è stata del 26,2%. E la maggioranza dei traffici è ad alto valore aggiunto

prima volta che i **porti italiani** si presentano a Shanghai uniti», dice il console generale Stefano Beltrame, sottolineando l'importanza del brand nazionale per un mercato «da 1,5 miliardi di persone, con una massa sterminata».

La **porta d' Italia** La rotta principale rimane comunque quella delle importazioni. E per facilitare il lungo viaggio delle merci dall' Asia all' Europa, i cinesi hanno deciso di realizzare il più grande investimento infrastrutturale nella storia dell' uomo: la nuova Via della Seta. I **porti italiani** sono in gara, anche quelli del Sud. Se al Nord fa gola la vicinanza ai mercati dell' Europa centrale, nel Meridione il jolly è rappresentato dalle zone economiche speciali. A Shanghai e Pechino piace sapere che esistono scali dove ci sono condizioni più favorevoli per far sbarcare la merce. Ecco per che Taranto (spiegata agli investitori dal segretario generale Fulvio Lino Di Blasio) e la Campania puntano anche sulle Zes: «Importiamo dalla Cina 1,5 miliardi di dollari di merce, ma esportiamo solamente 121 milioni», spiega Pietro Spirito, il numero uno dei **porti** di Napoli e Salerno, scali centrali nel Mediterraneo. Anche la Sardegna, con il proprio sistema **portuale**, è in grado di offrire

opportunità ai cinesi, come ha detto il presidente Massimo Deiana. Bari e la Puglia con il presidente Ugo Patroni Griffi, puntano sull' appeal del mix tra infrastrutture e territorio.

Venezia invece vuole tornare all' antico: cancellato il progetto offshore di Paolo Costa che pure aveva coinvolti un' azienda cinese, Pino Musolino ha in mente una rivoluzione: «Puntiamo al Fondaco 4.0» spiega alla platea di cinesi attirati dal brand della città storicamente terminale della Via della Seta.

«Riportiamo la produzione nelle aree **portuali**, così come è sempre stato sin dai tempi del Medioevo», dice il presidente veneziano che sta preparando un piano di radicale cambiamento degli spazi **portuali**. Il Tirreno si sta preparando alla battaglia: Carla Roncallo, numero uno del **porto** della Spezia, annuncia che entro fine anno «partiranno i lavori per l' ampliamento del Molo Garibaldi e del Terminal del Golfo, così potremo **portare** la capacità totale dello scalo a 2,5 milioni di teu» e invoglia i cinesi anche sulle crociere, auspicando «un coinvolgimento di tutte le principali compagnie per la gestione dei servizi e la realizzazione di un nuovo terminal». A Msc e Royal Caribbean che avevano presentato l' istanza, potrebbe aggiungersi anche Costa Crociere, riunendo così in consorzio e in pace tutti gli operatori.

Spirito presenta ZES Campania a Shanghai

Una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici

SHANGHAI – Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell'ambito del Transport Logistic China 2018, nello stand allestito da Assoport, Pietro Spirito, presidente della Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

“Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l'obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro”, ha dichiarato Pietro Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a Novembre prossimo una fiera sull'import e-export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoport di essere il referente organizzativo per tale evento. “Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l'interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese” ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente di Assoport.

Assoportri va in Cina con dieci dei “sistemi”

ROMA – Stanno partendo da dieci sedi di Autorità portuali di sistema italiane gli inviati che parteciperanno, da mercoledì a venerdì prossimo, al grande appuntamento di Shanghai nell’ambito di “Transport Logistic China”. La rassegna si svolge nella sede del New International Export Center dove Assoportri ha organizzato anche uno stand con la documentazione dei dieci “sistemi” portuali italiani che hanno aderito. In particolare mercoledì prossimo il presidente Zeno D’Agostino terrà una conferenza per la presentazione agli operatori della logistica convenuti nella fiera sia dell’offerta portuale italiana, sia delle possibilità di investimenti sui nostri scali.

Il calendario della rassegna è ricco di appuntamenti anche per terminalisti e imprese portuali. Sono annunciati incontri con il prevedibile focus della Silk Road mentre l’assistenza locale sarà assicurata dall’ambasciata italiana a Shanghai e dagli addetti commerciali dei consolati. La partecipazione internazionale è già un record: gli organizzatori parlano di 492 espositori da 47 paesi e prevedono almeno 200 mila visitatori.

Il Nautilus

UN FONDACO 4.0 A VENEZIA E PORTO MARGHERA PER LE OPPORTUNITA' DELLA NUOVA VIA DELLA SETA



SHANGHAI – Un “Fondaco 4.0” a Venezia e Porto Marghera per cogliere le opportunità offerte dalla strategia cinese della Nuova Via della Seta e garantire uno sviluppo porto-centrico dello scalo veneziano. È quanto ha annunciato il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, partecipando all’evento “A NATURAL CONNECTION FOR CHINA IN EUROPE”, organizzato oggi da Assoport alla fiera Transport Logistic China di Shanghai.

Venezia è infatti al centro della strategia della Nuova via della Seta, non solo per quanto concerne il trasporto container ma anche per quanto riguarda i prodotti siderurgici e i Project Cargo per i quali il porto lagunare è leader indiscusso a livello nazionale. Oggi, grazie all’essenza multipurpose del Porto di Venezia, che si traduce nella possibilità di importare varie materie prime a sostegno della produzione del tessuto manifatturiero del Nordest e dell’Italia ed esportare prodotti ad alto o altissimo valore aggiunto, è possibile guardare ad uno sviluppo sostenibile e concreto di Porto Marghera, luogo dove i traffici marittimi si affiancano e sostengono la produzione. Un luogo in cui tornare a investire e insediare attività produttive in virtù di un circolo virtuoso che lega insieme manifattura e logistica.

“Da molto tempo sostengo la visione porto-centrica”, ha dichiarato il Presidente Pino Musolino, “secondo cui sono il consumo e la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica. Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all’ipertrofia infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesca un automatico aumento dei traffici”.

Da qui l’idea di replicare il modello vincente che fece di Venezia la Regina dei Mari. La zona di Rialto infatti era il cuore pulsante del commercio e fu lo sviluppo del commercio a espandere le rotte marittime da un lato e la realizzazione dei “Fondaci” – veri e propri centri riservati ai principali partner commerciali della Serenissima – nell’area realtina. Da qui l’idea di realizzare un “Fondaco 4.0”, a Venezia e a Porto Marghera, per far incontrare da un lato i partner commerciali del Porto di Venezia e dall’altro produzione e manifattura.

“La via della Seta è una straordinaria opportunità”, conclude il Presidente, “ma è necessario interloquire pazientemente con la Cina e con gli altri Paesi interessati dalla strategia del colosso asiatico facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea (italiana in primis), le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l’accrescimento del know-how tecnologico nel settore dei trasporti. E tutto questo, non per ottenere finanziamenti ma accordi di natura commerciali; non per elemosinare facili accessi a strumenti finanziari ma per sviluppare e ottimizzare le nostre catene logistiche; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità”.

UN FONDACO 4.0 A VENEZIA E PORTO MARGHERA PER COGLIERE LE OPPORTUNITA' DELLA NUOVA VIA DELLA SETA

L'intervento del Pres. Musolino dalla fiera Transport Logistic China di Shanghai

Shanghai, 16 maggio 2018 – Un **“Fondaco 4.0”** a Venezia e Porto Marghera per cogliere le opportunità offerte dalla strategia cinese della **Nuova Via della Seta** e garantire uno **sviluppo portocentrico dello scalo veneziano**. È quanto ha annunciato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, **Pino Musolino**, partecipando all'evento **“A NATURAL CONNECTION FOR CHINA IN EUROPE”**, **organizzato oggi da Assoporti alla fiera Transport Logistic China di Shanghai**. Venezia è infatti al centro della strategia della Nuova via della Seta, non solo per quanto concerne il trasporto container ma anche per quanto riguarda i prodotti siderurgici e i Project Cargo per i quali il porto lagunare è leader indiscusso a livello nazionale. Oggi, grazie all'**essenza multipurpose del Porto di Venezia**, che si traduce nella possibilità di importare varie materie prime a sostegno della produzione del tessuto manifatturiero del Nord-est e dell'Italia ed esportare prodotti ad alto o altissimo valore aggiunto, è possibile guardare ad uno sviluppo sostenibile e concreto di **Porto Marghera**, luogo dove i traffici marittimi si affiancano e sostengono la produzione. Un **luogo in cui tornare a investire e insediare attività produttive in virtù di un circolo virtuoso che lega insieme manifattura e logistica**.

“Da molto tempo sostengo la visione porto-centrica”, ha dichiarato il Presidente Pino Musolino, “secondo cui **sono il consumo e la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica. Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all'ipertrofia infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesca un automatico aumento dei traffici”**.”

Da qui l'idea di replicare il modello vincente che fece di Venezia la Regina dei Mari. La zona di Rialto infatti era il cuore pulsante del commercio e fu lo sviluppo del commercio a espandere le rotte marittime da un lato e la realizzazione dei **“Fondaci” – veri e propri centri riservati ai principali partner commerciali della Serenissima – nell'area realtina**. Da qui l'idea di realizzare un **“Fondaco 4.0”**, a Venezia e a Porto Marghera, per far incontrare da un lato i partner commerciali del Porto di Venezia e dall'altro produzione e manifattura.

“**La via della Seta è una straordinaria opportunità**”, conclude il Presidente, **“ma è necessario interloquire pazientemente con la Cina e con gli altri Paesi interessati dalla strategia del colosso asiatico facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea (italiana in primis), le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l'accrescimento del know-how tecnologico nel settore dei trasporti**. E tutto questo, non per ottenere finanziamenti ma accordi di natura commerciali; non per elemosinare facili accessi a strumenti finanziari ma per sviluppare e ottimizzare le nostre catene logistiche; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità”.”

Un "Fondaco 4.0" a Venezia e Porto Marghera

Musolino: per cogliere le opportunità della nuova Via della Seta

SHANGHAI – Un "Fondaco 4.0" a Venezia e Porto Marghera per cogliere le opportunità offerte dalla strategia cinese della Nuova "Via della Seta" e garantire uno sviluppo porto-centrico dello scalo veneziano. È quanto ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, Pino Musolino, partecipando all'evento "A Natural connection for China in Europe" organizzato nello stand allestito e ben curato da Assoporti alla fiera Transport Logistic China di Shanghai.

Venezia è infatti al centro della strategia della Nuova "Via della Seta", non solo per quanto concerne il trasporto container ma anche per quanto riguarda i prodotti siderurgici e i project cargo per i quali il porto lagunare è leader indiscusso a livello nazionale. Oggi, grazie all'essenza multipurpose del porto di Venezia, che si traduce nella possibilità di importare varie materie prime a sostegno della produzione del tessuto manifatturiero del Nordest e dell'Italia ed esportare prodotti ad alto o altissimo valore aggiunto, è possibile guardare ad uno sviluppo sostenibile e concreto di Porto Marghera, luogo dove i traffici marittimi si affiancano e sostengono la produzione. Un luogo in cui tornare a investire e insediare attività produttive in virtù di un circolo virtuoso che lega insieme manifattura e logistica.

"Da molto tempo sostengo la visione porto-centrica", ha dichiarato il presidente Pino Musolino, "secondo cui sono il consumo e la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica. Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all'ipertrofia infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesca un automatico aumento dei traffici".

Da qui l'idea di replicare il modello vincente che fece di Venezia la Regina dei mari. La zona di Rialto infatti era il cuore pulsante del commercio e fu lo sviluppo del commercio a espandere le rotte marittime da un lato e la realizzazione dei "Fondaci" – veri e propri centri riservati ai principali partner commerciali della Serenissima – nell'area realtina. Da qui l'idea di realizzare un "Fondaco 4.0", a Venezia e a Porto Marghera, per far incontrare da un lato i partner commerciali dello scalo lagunare e dall'altro produzione e manifattura.

"La Via della Seta è una straordinaria opportunità", conclude il presidente, "ma è necessario interloquire pazientemente con la Cina e con gli altri Paesi interessati dalla strategia del colosso asiatico facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea (italiana in primis), le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l'accrescimento del know-how tecnologico nel settore dei trasporti. E tutto questo, non per ottenere finanziamenti ma accordi di natura commerciali; non per elemosinare facili accessi a strumenti finanziari ma per sviluppare e ottimizzare le nostre catene logistiche; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità".

Porti: Venezia 'Fondaco 4.0' per commercio su via della seta

Annunciato da presidente sistema portuale Adriatico

(ANSA) - VENEZIA, 16 MAG - Un "Fondaco 4.0" a Venezia e Porto Marghera per cogliere le opportunità offerte dalla strategia cinese della Nuova Via della Seta e garantire uno sviluppo porto-centrico dello scalo veneziano. È quanto ha annunciato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, partecipando all'incontro "A natural connection for China in Europe", organizzato oggi da Assoporti alla fiera Transport Logistic China di Shanghai.

Venezia è infatti al centro della strategia della Nuova via della Seta, non solo per quanto concerne il trasporto container ma anche per quanto riguarda i prodotti siderurgici e i Project Cargo per i quali il porto lagunare è leader indiscusso a livello nazionale. Oggi, grazie all'essenza multipurpose del Porto di Venezia - secondo Musolino -, che si traduce nella possibilità di importare varie materie prime a sostegno della produzione del tessuto manifatturiero del Nordest e dell'Italia ed esportare prodotti ad alto o altissimo valore aggiunto, è possibile guardare ad uno sviluppo sostenibile e concreto di Porto Marghera, luogo dove i traffici marittimi si affiancano e sostengono la produzione. Un luogo in cui tornare a investire e insediare attività produttive in virtù di un circolo virtuoso che lega insieme manifattura e logistica.

"Da molto tempo sostengo la visione porto-centrica - ha detto Musolino - secondo cui sono il consumo e la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica".

L' **Autorità di sistema portuale di Sicilia orientale** parteciperà a Transport logistic China I porti di Catania e Augusta saranno in vetrina a Shangai

Dal 16 al 18 maggio una fiera internazionale con 602 espositori di 48 Paesi

L' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale** parteciperà alla manifestazione fieristica "Transport logistic China", che si terrà a Shangai dal 16 al 18 maggio 2018. Si tratta di una delle più importanti fiere internazionali della logistica e dei trasporti. La fiera ospiterà 602 espositori provenienti da 48 nazioni e 22.000 visitatori da 65 Paesi.

Con il suo boom economico senza precedenti degli ultimi decenni e un' impressionante crescita del sette per cento del prodotto interno lordo, la Cina offre straordinarie opportunità di business. La continua e massiccia espansione delle infrastrutture della Cina e un cambiamento di rotta verso un' economia più orientata al consumo e ai servizi, rendono la Repubblica popolare cinese notevolmente attraente per gli operatori nel settore dei trasporti e della logistica.

Al fine di promuovere i collegamenti e la cooperazione tra la Repubblica popolare cinese e il resto dell' Eurasia, il governo cinese ha sviluppato le direttrici terrestri "Silk Road Economic Belt", la cintura economica della via della seta e la via della Seta **marittima** del XXI secolo. Queste iniziative, note anche come One Belt, One Road (OBOR), servono a facilitare il flusso delle merci e includono la costruzione e il miglioramento di strade, ferrovie, spedizioni, rotte, porti e centri logistici, soprattutto nell' entroterra.

Tutto ciò rappresenta ulteriori opportunità per l' economia lungo la nuova via della seta.

L' **Autorità di sistema portuale** sarà presente alla manifestazione fieristica per promuovere i porti di Catania ed Augusta ed i loro servizi relativi alla logistica.

Il porto di Catania, con la nuova darsena ed i suoi 1.100 metri lineari di banchine, i suoi 120.000 metri quadrati di piazzali, cinque nuovi approdi, fondali adeguati, la sua vicinanza alla rete autostradale ed all' aeroporto, rappresenta un cardine per lo stoccaggio e la movimentazione di merci, container e traffico Ro -Ro e Ro -Pax. Gli spazi guadagnati con la costruzione della nuova darsena, rappresentano un' offerta che in futuro potrebbe raggiungere e superare i 60.000 TEUS per anno e la movimentazione di

-segue

600.000 veicoli.

Il porto di Augusta è la più ampia baia naturale del basso Mediterraneo ed ospita un porto petrolifero che è il più importante nel bacino Mediterraneo. Augusta ha all' interno della sua baia un porto commerciale ed uno industriale, entrambi sede di grande movimentazione di merci e prodotti.

Il porto ha grandi possibilità di espansione, potenzialità che passano attraverso un' imponente opera di infrastrutturazione per rendere possibili le centinaia di migliaia di metri quadrati di piazzali.

Di seguito alcuni lavori che verranno effettuati: Augusta - Diga foranea per la totale protezione del porto.

- Terminal container per circa 300.000 mq.

- Raccordo ferroviario, circa 3 Km, dai nuovi piazzali alla linea Siracusa -Catania.

- Nuovo piano regolatore dei due porti - Viadotto di accesso al porto, entro il 2018 andrà tutto in gara.

Catania - Approfondimento fondali - Rifacimento piazzali - Consolidamento e potenziamento delle banchine.

IL REPORTAGE

Cinesi più ricchi, ecco come l'Italia può farlo diventare un vantaggio

dal nostro inviato **SIMONE GALLOTTI**

Per quanto gli imprenditori italiani del vino si dannino l'anima per strappare quote di mercato ai francesi in Cina, alla fine sono costretti a fare i conti con due difficoltà quasi insormontabili. I vo-

lumi aumentano, ma la nostra produzione non potrà mai soddisfare una richiesta potenzialmente infinita, come quella del mercato cinese. E poi a Shanghai e dintorni, il vino si beve solo in occasioni speciali. **L'ARTICOLO >> 10**

IL MADE IN ITALY OCCUPA GIÀ IL QUARTO POSTO. MA LA DOMANDA È DESTINATA AD AUMENTARE NEI PROSSIMI ANNI

Cinesi più ricchi, un vantaggio per l'Italia

La crescita di stipendi e consumi favorisce l'export di lusso, alimentare di qualità e costruzioni

IL REPORTAGE

dal nostro inviato

SIMONE GALLOTTI

SHANGHAI. Per quanto gli imprenditori italiani del vino si dannino l'anima per strappare quote di mercato ai francesi in Cina, alla fine sono costretti a fare i conti con due difficoltà quasi insormontabili. I volumi aumentano, probabile lo faranno anche nel futuro, ma la nostra produzione non potrà mai soddisfare una richiesta potenzialmente infinita, come quella del mercato cinese. E poi a Shanghai e dintorni, il vino si beve in occasioni speciali: a pranzo e a cena, nei giorni normali, in tavola c'è il the.

La parabola del vino, raccolta da un commerciante e produttore del piacentino, spiega bene quali sono le opportunità - e i limiti - per le aziende italiane. C'è una barriera naturale costruita dai volumi: il nostro agroalimentare, ad esempio, anche se battesse la concorrenza dei principali concor-

renti europei, avrebbe difficoltà a confrontarsi con i numeri di quel mercato. E poi c'è una differenza culturale che si sta riducendo, ma che rimane figlia di due mondi così distanti anche geograficamente. Eppure qualcosa sta cambiando e l'apertura di Xi Jinping sull'import è un segnale che le imprese italiane ed europee salutano come storico, con la speranza che diminuiscano le barriere agli investimenti esteri.

Il ruolo dell'Italia

Ai cinesi il tricolore piace. I numeri della ricerca di Ita (l'italian trade agency) presentati al convegno di Assoportri a Shanghai durante la fiera Transport & Logistic, lo confermano. Il marchio Italia è cresciuto sino al quarto posto, sopra gli Stati Uniti, la Spagna, il Giappone e il Canada. Tra gli europei ci superano solo i francesi. I salari dei cinesi, intanto, stanno crescendo e il *made in Italy*, sostenuto da lusso e agroalimentare, è la punta, più evidente, della nostra offerta. Il salario dei cinesi è cresciuto e il governo intende aumentare la qualità della vita. In pochi

anni lo stipendio degli operai dei cantieri navali è raddoppiato. Più disponibilità economica significa maggiore propensione all'acquisto di beni di consumo. Per le nostre aziende è un vantaggio; per la competitività della Cina, che garantisce costi bassi non solo nella navalmeccanica, può rappresentare un ostacolo: il problema comunque si porrà solo tra qualche anno. Nel frattempo Pechino cresce a ritmi vertiginosi. L'Italia, e l'Europa, possono approfittarne solo offrendo l'unico vero valore aggiunto rimasto in questa parte del mondo: il *know how*. È la trincea che ci permette di competere ancora in diversi settori. La cantieristica navale, ad esempio: Fincantieri ha una joint venture in Cina per realizzare le prime navi cinesi da crociera. Pechino non le sa fare e chiama aziende che sappiano realizzarle. Lo stesso schema sarà replicato nel settore delle infrastrutture. Troppe speculazioni e una montagna di denaro finito nei bilanci di soggetti privati cinesi che non sono in grado di progettare, realizzare e gestire autostrade,

-segue

porti aeroporti e ferrovie, rischia di affossare la modernizzazione del Paese. Toccherà agli europei e su questo gli italiani possono giocare carte interessanti e una pesante esperienza internazionale come general contractor: da Astaldi a Salini Impregilo. L'Italia però può sfondare anche in altri settori: siamo tra i migliori al mondo nella produzione di componenti elettroniche, di equipment per i trasporti e cibo lavorato. La Cina su questi fronti è indietro, noi siamo sul podio del mondo. Qui c'è lo spazio reale per entrare nello sterminato mercato asiatico, come spiega l'analisi dell'Italian Trade Agency.

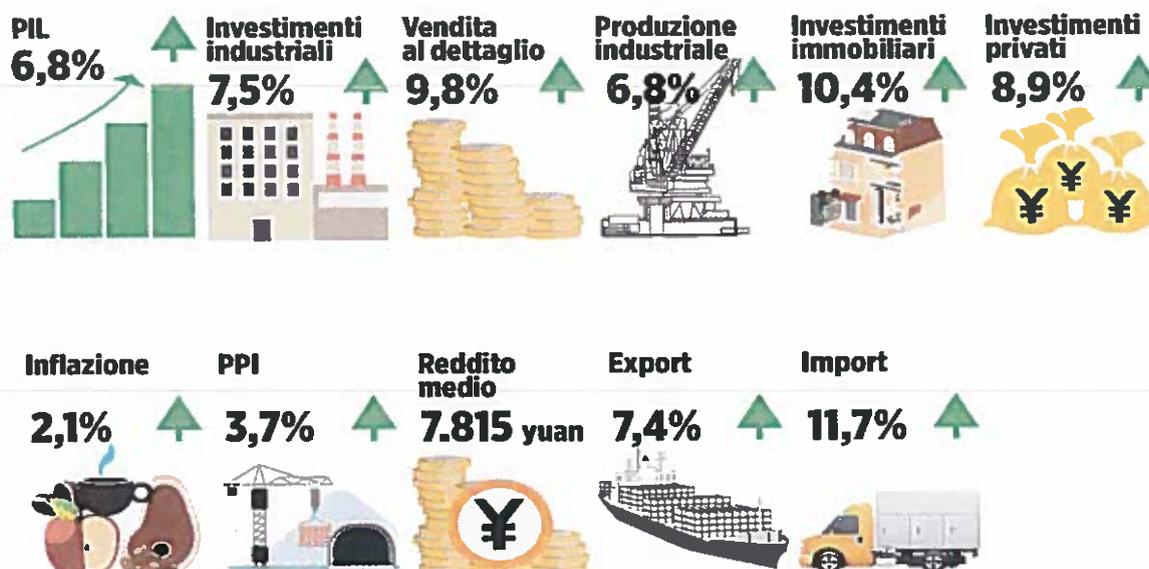
La Liguria e la logistica

Genova ha raccolto uno tra i primi dieci investimenti cinesi effettuati in Italia. L'ingresso in Ansaldo Energia di Shanghai Electric, è il più evidente e vale 400 milioni. Pechino ha messo un piede in Liguria, mentre è difficile che le dimensioni delle aziende della regione possano sostenere la reciprocità. Il porto però potrebbe diventare protagonista: la Cina, dopo aver trovato il terminal per l'arrivo delle proprie merci, ora cerca il punto di partenza per i prodotti che inonderanno il mercato interno. Genova, La Spezia e Savona, almeno nel Mediterraneo, possono vincere la sfida.



Uno dei terminal container del porto cinese di Shanghai

L'economia cinese tra gennaio e aprile 2018



I cinesi sono più ricchi: è un vantaggio anche per l'Italia / IL REPORTAGE

Shanghai - La crescita di stipendi e consumi favorisce l'export di lusso, alimentare di qualità e costruzioni.

Shanghai - Per quanto gli imprenditori italiani del vino si dannino l'anima per strappare quote di mercato ai francesi in Cina, alla fine sono costretti a fare i conti con due difficoltà quasi insormontabili. I volumi aumentano, probabile lo faranno anche nel futuro, ma la nostra produzione non potrà mai soddisfare una richiesta potenzialmente infinita, come quella del mercato cinese. **E poi a Shanghai e dintorni, il vino si beve in occasioni speciali: a pranzo e a cena, nei giorni normali, in tavola c'è il the.** La parabola del vino, raccolta da un commerciante e produttore del piacentino, spiega bene quali sono le opportunità - e i limiti - per le aziende italiane. C'è una barriera naturale costruita dai volumi: il nostro agroalimentare, ad esempio, anche se battesse la concorrenza dei principali concorrenti europei, avrebbe difficoltà a confrontarsi con i numeri di quel mercato. E poi c'è una differenza culturale che si sta riducendo, ma che rimane figlia di due mondi così distanti anche geograficamente. Eppure qualcosa sta cambiando e l'apertura di Xi Jinping sull'import è un segnale che le imprese italiane ed europee salutano come storico, con la speranza che diminuiscano le barriere agli investimenti esteri.

Il ruolo dell'Italia

Ai cinesi il tricolore piace. I numeri della ricerca di Ita (l'italian trade agency) presentati al convegno di **Assoporti a Shanghai durante la fiera Transport & Logistic**, lo confermano. Il marchio Italia è cresciuto sino al quarto posto, sopra gli Stati Uniti, la Spagna, il Giappone e il Canada. Tra gli europei ci superano solo i francesi. I salari dei cinesi, intanto, stanno crescendo e il *made in Italy*, sostenuto da lusso e agroalimentare, è la punta, più evidente, della nostra offerta. Il salario dei cinesi è cresciuto e il governo intende aumentare la qualità della vita. In pochi anni lo stipendio degli operai dei cantieri navali è raddoppiato. Più disponibilità economica significa maggiore propensione all'acquisto di beni di consumo. Per le nostre aziende è un vantaggio; per la competitività della Cina, che garantiva costi bassi non solo nella navalmeccanica, può rappresentare un ostacolo: il problema comunque si porrà solo tra qualche anno. Nel frattempo Pechino cresce a ritmi vertiginosi.

-segue

L'Italia, e l'Europa, possono approfittarne solo offrendo l'unico vero valore aggiunto rimasto in questa parte del mondo: il know how. È la trincea che ci permette di competere ancora in diversi settori. La cantieristica navale, ad esempio: **Fincantieri ha una joint venture in Cina per realizzare le prime navi cinesi da crociera**. Pechino non le sa fare e chiama aziende che sappiano realizzarle. Lo stesso schema sarà replicato nel settore delle infrastrutture. Troppe speculazioni e una montagna di denaro finito nei bilanci di soggetti privati cinesi che non sono in grado di progettare, realizzare e gestire autostrade, porti aeroporti e ferrovie, rischia di affossare la modernizzazione del Paese. Toccherà agli europei e su questo gli italiani possono giocare carte interessanti e una pesante esperienza internazionale come general contractor: da Astaldi a Salini Impregilo. L'Italia però può sfondare anche in altri settori: siamo tra i migliori al mondo nella produzione di componenti elettroniche, di equipment per i trasporti e cibo lavorato. La Cina su questi fronti è indietro, noi siamo sul podio del mondo. Qui c'è lo spazio reale per entrare nello sterminato mercato asiatico, come spiega l'analisi dell'Italian Trade Agency.

La Liguria e la logistica

Genova ha raccolto uno tra i primi dieci investimenti cinesi effettuati in Italia. **L'ingresso in Ansaldo Energia di Shanghai Electric**, è il più evidente e vale 400 milioni. Pechino ha messo un piede in Liguria, mentre è difficile che le dimensioni delle aziende della regione possano sostenere la reciprocità. Il porto però potrebbe diventare protagonista: la Cina, dopo aver trovato i terminal per l'arrivo delle proprie merci, ora cerca il punto di partenza per i prodotti che inonderanno il mercato interno. Genova, La Spezia e Savona, almeno nel Mediterraneo, possono vincere la sfida.

Anita in Cina: viaggio di studio e business

Delegazione alla scoperta di soluzioni innovative per trasporto e logistica

ROMA – Si è concluso con successo il viaggio di studio e business della delegazione degli imprenditori di Anita in Cina, guidata dal segretario generale dell'Associazione, Giuseppina Della Pepa. I rappresentanti di oltre 30 aziende di autotrasporto e logistica associate ad Anita hanno preso parte alla 7 giorni che ha toccato alcune delle realtà imprenditoriali più innovative e all'avanguardia del settore nel panorama cinese.

Il programma di viaggio è stato inaugurato con una visita al container terminal di Zhen-dong, società del gruppo Shanghai International Port che gestisce il porto più trafficato del mondo, con oltre 37 milioni di contenitori movimentati. Il terminal gestisce più di 18.000 teu al giorno su un'area di oltre 1,5 milioni di metri quadri, mediante sofisticati sistemi tecnologici che garantiscono un'elevata efficienza delle operazioni.

La visita tecnica si è conclusa con un meeting presso la Pudong Transportation Company, che si occupa dei traffici interportuali per lo stoccaggio dei container e ottimizza le soluzioni di intermodalità all'interno del porto.

Il giorno seguente la delegazione si è recata ad Hangzhou nella sede centrale di Alibaba, colosso del commercio elettronico a livello mondiale, dove, alla presenza dei responsabili degli affari internazionali e della logistica del gruppo, gli imprenditori di Anita hanno avuto la possibilità di illustrare le qualità e le potenzialità delle aziende italiane, per lo sviluppo di partnership con il gruppo cinese per l'import e l'export da e per la Cina. La giornata è terminata con la visita alla società pubblica Logink, che gestisce un'innovativa piattaforma IT per il raccordo delle informazioni e la sinergia delle operazioni logistiche legate all'intermodalità all'interno della Cina.

Dopo aver esplorato le più recenti novità del settore alla fiera Transport Logistic China di Shanghai, gli imprenditori di Anita hanno visitato il magazzino logistico Alog, che gestisce gli ordini per Tmall (portale di e-commerce del gruppo Alibaba), e il warehouse di JD.com, dove le nostre aziende hanno avuto il privilegio di visionare uno dei primi magazzini completamente automatizzati al mondo.

Il viaggio è proseguito con un incontro istituzionale con rappresentanti della Camera di Commercio di Shenzhen, in occasione del quale Anita ha presentato le realtà aziendali associate, che hanno potuto creare importanti contatti forieri di opportunità di business in Italia e in Cina. Prima del rientro in Italia la delegazione si è anche recata alla Mertile Logistics Group, dove si sono svolti incontri di scambio e visite tecniche al magazzino di Shenzhen.

Il Nautilus

Adsp del Mar Ionio al Trasport Logistic China



TARANTO – L’Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio ha partecipato – 16/18 maggio 2018 – alla rassegna Transport Logistic China, che anche quest’anno ha riunito a Shanghai il mondo dello shipping e della logistica in un prestigioso evento internazionale.

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – che già da qualche anno ha avviato una mirata attività di promozione per lo sviluppo di rapporti commerciali con la Cina che hanno portato, tra l’altro, a gemellarsi con i porti di Shenzhen, Ningbo, Yingkou, Guangzhou e Xiamen – ha partecipato all’evento avvalendosi di un proprio desk a Shanghai curato dallo Shanghai International Shipping Institute, del cui Expert Committee il Presidente prof. Avv. Sergio Prete è membro dal 2012.

Nel corso dell’exhibition il porto di Taranto è stato rappresentato da Fulvio Lino Di Blasio, Segretario Generale dell’Autorità di Sistema Portuale, il quale negli incontri con operatori del settore ha illustrato lo scalo ionico in termini di servizi, infrastrutture disponibili e i progetti avviati e in corso di realizzazione.

“Abbiamo presentato il Porto e le sue principali novità” dichiara il Segretario. “Siamo uno dei primi porti europei che si incontra nel Mediterraneo, lungo la rotta Med-Far East che ha fatto registrare negli ultimi anni un aumento della sua market share anche nei confronti dei porti del Northern Range. Il nostro porto negli ultimi anni ha lavorato molto per migliorare la competitività e l’attrattività dello scalo, sia a livello infrastrutturale che intermodale, con cantieri importanti che si sono ultimati e altri in fase di completamento. Un elemento di interesse è senz’altro stato il nuovo Molo Polisettoriale, la cui banchina è stata ampliata per accogliere le navi di ultima generazione e dove i lavori di dragaggio che saranno ultimati a breve, porteranno entro l’anno i fondali a una profondità di -16,5 mt.

Sul piano dell’attrattività, anche a livello internazionale, abbiamo enfatizzato l’inclusione del porto di Taranto nella istituenda nuova Zona Economica Speciale che vede il territorio di Taranto in partnership con la Basilicata, con un nuovo ruolo del porto e delle aree ad esso collegate come di luoghi in cui fare più facilmente impresa, grazie a sgravi fiscali e a procedure amministrative semplificate. Il tutto, naturalmente, va collocato in un processo di coinvolgimento dell’intero cluster portuale al fine di rendere Taranto un porto particolarmente attrattivo nei confronti degli investitori. Possiamo ritenerci soddisfatti della nostra partecipazione alla Transport Logistic, che ci ha permesso di avere incontri con operatori specializzati e di scoprire nuove occasioni di business con i grandi attori del settore dell’e-commerce in cerca di nuovi spazi per la logistica”.

L'Authority del mar Ionio a Shanghai

Illustrate in Fiera le infrastrutture del porto di Taranto

TARANTO – L'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio ha partecipato alla rassegna Transport Logistic China, che anche quest'anno ha riunito a Shanghai il mondo dello shipping e della logistica in un evento internazionale.

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio – che già da qualche anno ha avviato una mirata attività di promozione per lo sviluppo di rapporti commerciali con la Cina che hanno portato, tra l'altro, a gemellarsi con i porti di Shenzhen, Ningbo, Yingkou, Guangzhou e Xiamen – ha partecipato all'evento avvalendosi di un proprio desk a Shanghai curato dallo Shanghai International Shipping Institute, del cui Expert Committee il presidente Sergio Prete è membro dal 2012.

Nel corso dell'exhibition il porto di Taranto è stato rappresentato da Fulvio Lino Di Blasio, segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale, il quale negli incontri con operatori del settore ha illustrato lo scalo ionico in termini di servizi, infrastrutture disponibili e i progetti avviati e in corso di realizzazione.

“Abbiamo presentato il porto e le sue principali novità” dichiara il segretario. “Siamo uno dei primi scali europei che si incontra nel Mediterraneo, lungo la rotta Med-Far East che ha fatto registrare negli ultimi anni un aumento della sua market share anche nei confronti dei porti del Northern Range. Il nostro porto negli ultimi anni ha lavorato molto per migliorare la competitività e l'attrattività dello scalo, sia a livello infrastrutturale che intermodale, con cantieri importanti che si sono ultimati e altri in fase di completamento.

Un elemento di interesse è senz'altro stato il nuovo molo Polisettoriale, la cui banchina è stata ampliata per accogliere le navi di ultima generazione e dove i lavori di dragaggio che saranno ultimati a breve, porteranno entro l'anno i fondali a una profondità di -16,5 metri. Sul piano dell'attrattività, anche a livello internazionale, abbiamo enfatizzato l'inclusione del porto di Taranto nella istituenda nuova Zona economica speciale (Zes) che vede il territorio di Taranto in partnership con la Basilicata, con un nuovo ruolo del porto e delle aree ad esso collegate come di luoghi in cui fare più facilmente impresa, grazie a sgravi fiscali e a procedure amministrative semplificate.

Il tutto, naturalmente, va collocato in un processo di coinvolgimento dell'intero cluster portuale al fine di rendere Taranto un porto particolarmente attrattivo nei confronti degli investitori. Possiamo ritenerci soddisfatti della nostra partecipazione alla Transport Logistic, che ci ha permesso di avere incontri con operatori specializzati e di scoprire nuove occasioni di business con i grandi attori del settore dell'e-commerce in cerca di nuovi spazi per la logistica”.