

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
31 MAGGIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...Breakbulker europe 2018..." (Il Nautilus, Ferpress)

Genova:

"...leader nella movimentazione container..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto e turismo, così si coniuga il futuro ligure..."

(The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Dragaggi del canale portule..." (Corriere Marittimo)

Napoli:

"...focus Assospena Su Zes e Dogane..." (Informazioni Marittime, Seareporter, Corriere Marittimo, L'Informatore Navale)

Bari:

"...intesa Adsp Mam e Ditene su efficienza energetica..."

(Ansa)

Gioia Tauro:

"...la Calabria è pronta per lo strumento delle Zes? ..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

IL PORTO DI VENEZIA A “BREAKBULK EUROPE 2018”



BREMA – Anche quest’anno il Porto di Venezia, uno degli scali più importanti a livello europeo per i traffici breakbulk, partecipa da protagonista alla fiera internazionale Breakbulk Europe, l’evento espositivo che riunisce i più importanti player del settore e che si tiene quest’anno a Brema dopo una storica presenza ad Anversa.

“L’appuntamento per questa edizione è per noi particolarmente importante, considerati i dati positivi dovuti a importanti operazioni concluse nel corso dell’anno, in particolare nel settore dei project cargo, che ci permettono di presentarci a Brema con una crescita del 35% – ha ricordato il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino – imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200 quando i veneziani trasportarono via mare su delle galee le colonne di S.Marco e San Todaro e la quadriga della Basilica di S.Marco”.

La presenza a Breakbulk Europe è stata l’occasione perfetta per confrontarsi con le compagnie marittime, facendo il punto sulle prospettive del mercato breakbulk nell’alto Adriatico. Le compagnie sono state protagoniste anche all’incontro con la stampa internazionale di settore svoltosi oggi presso lo stand del Porto di Venezia. All’evento, coordinato da Ian Matheson, della rivista inglese Heavy Lift, oltre allo stesso Presidente Musolino, sono intervenuti Matteo Fortuna della BBC Chartering, Ulrich Ulrichs, CEO di Rickmers Line e Kai-Stefan Vogel, Charter Manager di SAL Heavy Lift. La BBC Chartering, indiscusso leader mondiale del settore, è attualmente la compagnia che più scala Venezia; la Rickmers Line da oltre due anni ha scelto Venezia per attivare un suo servizio di linea; la SAL Heavy Lift segna una presenza storica nel nostro scalo, in particolare per la movimentazione di colli eccezionali.

“Da tempo intendevamo coinvolgere direttamente gli armatori su temi che riguardano il futuro del nostro porto in una prospettiva reale di mercato – ha dichiarato il presidente Musolino –. Siamo lieti che essi oggi siano qui con noi a celebrare risultati a cui hanno contribuito, condividendo progetti e idee che ci permetteranno di individuare i futuri percorsi di crescita dello scalo veneziano”.

“L’eccellenza veneziana nel settore del breakbulk e dei carichi eccezionali deriva, oltre che dalla collocazione geografica dello scalo, anche e soprattutto dalle enormi competenze degli operatori insediati e dalla presenza di attività industriali nel retro-porto che si sono sviluppate in sinergia con i traffici marittimi. A questo proposito, – conclude Musolino – ritengo importante lavorare per attrarre nuove attività produttive a Porto Marghera, per creare nuova occupazione e per alimentare il circuito virtuoso che lega manifattura, logistica e traffici in un’ottica di sviluppo porto-centrico dell’area”.

Ad aprire i lavori, con un’introduzione sullo scenario globale la BBC Chartering: “Come BBC operiamo a Venezia da 15-20 anni con circa 30-40 chiamate ogni anno e intendiamo intensificare le chiamate perché ci troviamo bene con la grande professionalità del Porto di Venezia. Nel 2019-2020 puntiamo a incrementare le chiamate fino a 45-50 all’anno” dichiara Matteo Fortuna BBC Chartering.

Sul tema domanda e offerta è intervenuta la Rickmers Line. “Siamo ormai clienti regolari del Porto di Venezia, in particolare negli ultimi due anni abbiamo aumentato le nostre operazioni a Marghera. Apprezziamo i servizi offerti dal porto e il supporto ricevuto che costituisce un valore aggiunto che ci ha permesso di venire incontro anche ai nostri clienti. La crescita di Venezia è stata notevole nell’ultimo anno, confidiamo che continui in questo modo anche quest’anno” dichiara Ulrich Ulrichs, CEO of Rickmers Line.

Infine, un focus dedicato ai carichi eccezionali. “Riteniamo che il Porto di Venezia si trovi in una posizione speciale nel centro del Mediterraneo e che, grazie ai suoi collegamenti terrestri e alle sue industrie, sia uno dei protagonisti del settore del breakbulk e dei colli eccezionali. Siamo molto felici di lavorare insieme per continuare ad espandere le nostre attività” dichiara Kai-Stefan Vogel, Charter Manager of SAL Heavy Lift. Al termine dell’evento le tre compagnie hanno ricevuto gli attestati “Venice Breakbulk Award 2017” come riconoscimento simbolico della loro relazioni con Venezia.

Massiccia la partecipazione degli operatori veneziani alla fiera a fianco dell’Autorità di Sistema Portuale: per i terminal, Transped e Multiservice di Venezia e Sorima di Chioggia; per gli Agenti e Raccomandati, Radonich, Mirco Santi, Bassani, Columbia, Minucci, Tripovich e Team Shipping; per gli spedizionieri, Archimede Gruden, Broccardo e CTS Trasporti; per le aziende Tecnoservice.

ADSP Mare Adriatico Settentrionale: partecipa da protagonista alla fiera internazionale Breakbulk Europe

(FERPRESS) – Venezia, 30 MAG – Anche quest'anno il Porto di Venezia, uno degli scali più importanti a livello europeo per i traffici breakbulk, partecipa da protagonista alla fiera internazionale Breakbulk Europe, l'evento espositivo che riunisce i più importanti player del settore e che si tiene quest'anno a Brema dopo una storica presenza ad Anversa.

“L'appuntamento per questa edizione è per noi particolarmente importante, considerati i dati positivi dovuti a importanti operazioni concluse nel corso dell'anno, in particolare nel settore dei project cargo, che ci permettono di presentarci a Brema con una crescita del 35% – ha ricordato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino – imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200 quando i veneziani trasportarono via mare su delle galee le colonne di S.Marco e San Todaro e la quadriga della Basilica di S.Marco”.

La presenza a Breakbulk Europe è stata l'occasione perfetta per confrontarsi con le compagnie marittime, facendo il punto sulle prospettive del mercato breakbulk nell'alto Adriatico. Le compagnie sono state protagoniste anche all'incontro con la stampa internazionale di settore svoltosi oggi presso lo stand del Porto di Venezia. All'evento, coordinato da Ian Matheson, della rivista inglese Heavy Lift, oltre allo stesso Presidente Musolino, sono intervenuti Matteo Fortuna della BBC Chartering, Ulrich Ulrichs, CEO di Rickmers Line e Kai-Stefan Vogel, Charter Manager di SAL Heavy Lift. La BBC Chartering, indiscusso leader mondiale del settore, è attualmente la compagnia che più scala Venezia; la Rickmers Line da oltre due anni ha scelto Venezia per attivare un suo servizio di linea; la SAL Heavy Lift segna una presenza storica nel nostro scalo, in particolare per la movimentazione di colli eccezionali.

“Da tempo intendevamo coinvolgere direttamente gli armatori su temi che riguardano il futuro del nostro porto in una prospettiva reale di mercato – ha dichiarato il presidente Musolino –. Siamo lieti che essi oggi siano qui con noi a celebrare risultati a cui hanno contribuito, condividendo progetti e idee che ci permetteranno di individuare i futuri percorsi di crescita dello scalo veneziano”.

“L'eccellenza veneziana nel settore del breakbulk e dei carichi eccezionali deriva, oltre che dalla collocazione geografica dello scalo, anche e soprattutto dalle enormi competenze degli operatori insediati e dalla presenza di attività industriali nel retro-porto che si sono sviluppate in sinergia con i traffici marittimi. A questo proposito, – conclude Musolino – ritengo importante lavorare per attrarre nuove attività produttive a Porto Marghera, per creare nuova occupazione e per alimentare il circuito virtuoso che lega manifattura, logistica e traffici in un'ottica di sviluppo porto-centrico dell'area”.

Ad aprire i lavori, con un'introduzione sullo scenario globale la BBC Chartering: “Come BBC operiamo a Venezia da 15-20 anni con circa 30-40 chiamate ogni anno e intendiamo intensificare le chiamate perché ci troviamo bene con la grande professionalità del Porto di Venezia. Nel 2019-2020 puntiamo a incrementare le chiamate fino a 45-50 all'anno” dichiara Matteo Fortuna BBC Chartering. Sul tema domanda e offerta è intervenuta la Rickmers Line. “Siamo ormai clienti regolari del Porto di Venezia, in particolare negli ultimi due anni abbiamo aumentato le nostre operazioni a Marghera. Apprezziamo i servizi offerti dal porto e il supporto ricevuto che costituisce un valore aggiunto che ci ha permesso di venire incontro anche ai nostri clienti. La crescita di Venezia è stata notevole nell'ultimo anno, confidiamo che continui in questo modo anche quest'anno” dichiara Ulrich Ulrichs, CEO of Rickmers Line.

Infine, un focus dedicato ai carichi eccezionali. “Riteniamo che il Porto di Venezia si trovi in una posizione speciale nel centro del Mediterraneo e che, grazie ai suoi collegamenti terrestri e alle sue industrie, sia uno dei protagonisti del settore del breakbulk e dei colli eccezionali. Siamo molto felici di lavorare insieme per continuare ad espandere le nostre attività” dichiara Kai-Stefan Vogel, Charter Manager of SAL Heavy Lift. Al termine dell'evento le tre compagnie hanno ricevuto gli attestati “Venice Breakbulk Award 2017” come riconoscimento simbolico della loro relazioni con Venezia.

Massiccia la partecipazione degli operatori veneziani alla fiera a fianco dell'Autorità di Sistema Portuale: per i terminal, Transped e Multiservice di Venezia e Sorima di Chioggia; per gli Agenti e Raccomandati, Radonicich, Mirco Santi, Bassani, Columbia, Minucci, Tripovich e Team Shipping; per gli spedizionieri, Archimede Gruden, Broccardo e CTS Trasporti; per le aziende Tecnoservice.

Porti, Genova leader per movimentazione container ma il traffico complessivo sulle banchine resta stabile

Genova, con 2,62 milioni di teu movimentati nel 2017, è il primo porto container italiano, superando anche lo scalo di transhipment di Gioia Tauro. Nel complesso, però, la movimentazione dei container nei porti italiani resta stabile sui 10 milioni di teu. De Forcade pagina 14.

L'industria del mare. Studio Srm sullo shipping - Record di navi nel canale di Suez

Container, Genova leader ma il traffico non cresce

La movimentazione resta ferma sui 10 milioni di teu

Cresce il traffico merci via mare nel Mediterraneo, accompagnato dal record di transiti attraverso Suez nel 2017. E Genova diventa il primo porto container italiano con 2,62 milioni di teu (contenitori da 20 piedi), superando anche lo scalo di transshipment di Gioia Tauro, che sta vivendo un momento di palese difficoltà.

Ma se l'insieme delle banchine italiane, nel 2017, ha gestito un volume di traffico merci complessivo che ha raggiunto i 502 milioni di tonnellate (+1,8% sul 2016), per quanto attiene al settore container, il Paese, nonostante le ottime performance di alcuni porti, è fermo da anni intorno ai 10 milioni di teu (10,7 l'anno scorso, con una crescita dello 0,7%). Tutto questo a fronte di nazioni, come la Spagna, in cui il traffico container vanta numeri più alti. Una situazione che, secondo Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), dipende anche dalla minore crescita del Pil dell'Italia rispetto all'Europa.

I dati sullo shipping giungono da una ricerca di Srm (centro studi di Intesa Sanpaolo) che sarà presentata il prossimo 5 giugno. L'anno

scorso, si legge nel testo, il canale di Suez, porta di accesso delle merci da e per il Medio Oriente e l'Asia, ha registrato una crescita record. Ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento (+11% sul 2016). È aumentato del 20% il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6% del totale traffico merci del canale) mentre è praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3%).

Allargando il periodo di osservazione, risulta che negli ultimi 20 anni il traffico contenitori nel Mare nostrum è cresciuto del 500%. I primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia del 50 milioni di teu (53 in totale); nel 1995 erano 9 milioni. Inoltre, nell'area, 19 porti hanno superato la soglia del milione di teu. Dal 2008 a oggi, inoltre, quanto a container, il Nord Europa ha perso 6 punti percentuali (con una quota di mercato attuale del 40%) mentre il Mediterraneo guadagna 5 punti (quota di mercato attuale del 41%).

Venendo all'Italia, l'import-export via mare ha sorpassato, l'anno scorso, i 240 miliardi, con un aumento del 12,4% sul 2016.

Nello stesso periodo, l'insieme dei porti italiani ha gestito un volume di traffico merci che, come si è accennato, ha superato la soglia dei 500 milioni di tonnellate (+1,8%). Gli unici dati negativi, rileva Srm,

- segue

riguardano il traffico di transshipment, a causa delle perdite rilevate dai due hub di Gioia Tauro (che perde il 12,5% in un anno e scende a 2,44 milioni di teu) e Cagliari (-35,8% con 463mila teu). Nel 2013 i nostri scali di trasbordo gestivano, in valore assoluto, 4 milioni di teu, pari al 40% del traffico complessivo; nel 2017 ne hanno movimentati solo 2,9 milioni, pari al 27%.

Sono ottime, invece, le performance dei grandi gateway, quali Genova, La Spezia, Trieste, Napoli e Salerno. Genova, in particolare, è il primo porto container e segna una crescita del 14,1%. Crescita che prosegue nel 2018 e in virtù della quale, secondo Signorini, «a fine anno Genova dovrebbe chiudere con un aumento dei teu tra il 10 e il 15%».

Srm registra però come, nonostante l'andamento crescente del traffico in contenitori, l'Italia negli ultimi cinque anni abbia mantenuto la gestione complessiva sempre intorno ai 10 milioni di teu.

Il che suggerisce, si legge nello studio, che il Paese non sia riuscito «ad approfittare della sua posizione nel Mediterraneo per attrarre i crescenti flussi di merci e rafforzare la propria quota di mercato, risentendo oltre che della confermata supremazia del Northern range, che mostra un rallentamento probabilmente riconducibile anche al raggiungimento dei livelli di saturazione, ma soprattutto del rafforzamento degli altri porti del Mediterraneo». Ad esempio di quelli spagnoli: nel 2017 Barcellona ha totalizzato 3 milioni di teu (+34,4%) e Valencia 4,8 milioni (+2,1).

Il fatto che l'Italia resti ferma a 10 milioni di teu in container, afferma Paolo Signorini, «dipende a mio parere da due fattori. Il primo è il Pil. In Ue cresce più che da noi e alcuni Paesi con un prodotto interno lordo più alto del nostro, tra questi c'è la Spagna, importano ed esportano più merce di noi attraverso Suez. Il secondo motivo è che non riusciamo ancora ad aggredire con efficacia il mercato oltralpe. Serviamo più il nostro inland che non il centro Europa. La svolta potrà avvenire, ad esempio, col completamento del Terzo Valico ferroviario. E questo tema fa capire quanto il futuro dell'Italia sia attualmente in gioco».

Raoul de Forcade

I NUMERI

500% Mediterraneo Negli ultimi vent'anni il traffico contenitori nel Mare nostrum è cresciuto del 500% 240 miliardi Import-export L'import-export via mare in Italia ha sorpassato, l'anno scorso, i 240 miliardi, con un aumento del 12,4% sul 2016 500 milioni Merci L'insieme dei porti italiani ha gestito un volume di traffico merci che nel 2017 ha superato la soglia dei 500 milioni di tonnellate (+1,8%) 2,9 milioni Transshipment In calo i porti di trasbordo italiani che nel 2003 gestivano, in valore assoluto, 4 milioni di teu (unità di misura pari a un contenitore da 20 piedi), cioè il 40% del traffico complessivo; nel 2017 ne hanno movimentati solo 2,9 milioni, pari al 27% del traffico +14,1% Genova Con oltre 2,6 milioni di teu e una crescita del 14,1% nel 2017 è il primo porto container d'Italia. Secondo le previsioni dell'Autorità di sistema portuale, nel 2018 crescerà ancora tra il 10 e il 15%

Porto e turismo, così si coniuga il futuro ligure

Dal primo gennaio la parola futuro, collegata alla Liguria, alle sue città e ai temi principali che la riguardano (infrastrutture e porto, tecnologia e ricerca, industria e società) ha quasi raggiunto le 4.000 menzioni (in media 30 al giorno) su giornali, radio, Tv e social

Dal primo gennaio la parola futuro, collegata alla Liguria, alle sue città e ai temi principali che la riguardano (infrastrutture e porto, tecnologia e ricerca, industria e società) ha quasi raggiunto le 4.000 menzioni (in media 30 al giorno) su giornali, radio, Tv e social. Un' eccitazione - ma a volte preoccupazione quando emerge il pessimismo - che spinge alla mobilitazione e a una «rinnovata voglia di futuro» (Ambrosetti , 8 maggio, Palazzo Ducale).

Il termine futuro è più ricorrente quando si parla di porto e di infrastrutture (31,6%) con picchi positivi e negativi anche molto alti tutte le volte che si mette in discussione la realizzazione del terzo valico. Si tratta di un perenne tema caldo sul quale emergono contributi spontanei e appelli accorati ogni volta che la politica minaccia di tornare indietro nelle decisioni. Eccone uno del 22 maggio: «Qualcuno forse vuol vedere la Liguria soccombere tra disoccupazione e isolamento economico, ma non sarà così, la Liguria merita il posto che le spetta in Italia e in Europa, chi è contro il terzo valico è contro il progresso, contro il lavoro, contro la Liguria, contro il futuro».

Al secondo posto il futuro viene collegato alle potenzialità del settore "turismo e cultura" (25,2%). Ad un articolo dell' *Espresso* che per Genova suggeriva il modello di Barcellona ha corrisposto il tweet ironico di un giovane genovese: «Bene ... ma ci vuole anche un po' di movida!»..

Seguono "l'industria" (16%) in cui negli ultimi mesi la parola futuro appare più che altro in negativo per la preoccupazione sul caso Ilva e "tecnologia e ricerca" (15,2%). In questo caso è soprattutto l'it e il suo coinvolgimento sul territorio ligure che stimola articoli e riflessioni anche se gli *influencer* più incidenti sull'argomento, con migliaia di follower, sono stati Giovanni Toti e Marco Bucci (protocolli di intesa con Cisco digitalizzazione e altre iniziative) a conferma dell'impatto che l'uso massivo dei social ricopre nella comunicazione politica.

Lo sviluppo e il cambiamento sociale collegati con il futuro hanno coinvolto l'11,9% del buzz (traffico comunicativo) con una forte punta negativa il 19 marzo in cui viene stigmatizzato il crollo demografico: «I 18 mila posti di lavoro persi dal capoluogo ligure tra il 2008 e il 2017 sono figli di un tracollo demografico (...) Genova e la Liguria non hanno più saputo reinventarsi un futuro dopo la crisi delle partecipazioni statali».

-segue

Dall'inizio dell'anno gli interventi maggiori si sono avuti il 12 gennaio grazie al treno del futuro in piazza De Ferrari e agli articoli sulla Piaggio ("Un futuro militare?"). Il 6 marzo ha fatto breccia la presentazione della "città del futuro" agli studenti della Columbia University ("That's Genova Meravigliosa"). Il top della comunicazione si è avuta infine l'8 maggio in cui hanno coinciso il Forum Ambrosetti ("La Liguria è in cammino") e la *lectio magistralis* dell'architetto Fuskas che per Genova e Trieste vede un futuro grandioso (Via della Seta, Mediterraneo).

Mentre qualcuno di fronte a tanta complessità cita un verso surreale attribuito al poeta canadese Mark Strand: «Il futuro non è più quello di una volta», altri proclamano le proprie certezze con un tweet: «Impara il genovese. Nuova lezione: il futuro! Per essere i genovesi del nuovo millennio!».

**Presidente Words Genova (dati Monitoring Emotion)*

Livorno, Rossi: "Riprendano quanto prima i dragaggi del canale portuale"

Il governatore della Toscana, Enrico Rossi, in visita al porto di Livorno: "Dragare il canale portuale per portare il fondo a 13 metri e permettere a navi di 120 metri di lunghezza di poterlo imboccare"

LIVORNO - Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, in visita a Livorno. Durante il sopralluogo al bacino portuale, accompagnato da Stefano Corsini, presidente dell'autorità di Sistema, dal comandante della Capitaneria di porto, il contrammiraglio Giuseppe Tarzia e dal sindaco Filippo Nogarin, è intervenuto sollecitando la ripresa dei lavori nel canale portuale, e manifestando la necessità di **togliere con urgenza il tubo dell'Eni che ostruisce il canale della Darsena Toscana.**

"I lavori si sono fermati", - ha messo in evidenza il governatore regionale- "Invece è importante che riprendano per concludersi quanto prima. Il nostro obiettivo è infatti quello di poter dragare liberamente il canale così da portare il fondo a 13 metri e permettere a navi di 120 metri di lunghezza di poterlo imboccare, mentre adesso può accogliere al massimo natanti di 60 metri. Ho quindi chiesto di conoscere la data precisa entro la quale si concluderanno i lavori di rimozione del tubo dell'Eni che riduce la luce del canale. Dovevano terminare entro il mese di settembre prossimo, ma sono stati fermi per troppo tempo. Ho quindi intenzione di tornare qui periodicamente a sollecitarne una rapida effettuazione: è questione decisiva per Livorno e per il suo porto".

Informazioni Marittime

Napoli, focus Assospena su Zes e Dogane



La nuova Zes e il tema della razionalizzazione dei controlli saranno al centro della giornata di approfondimento in programma a Napoli martedì 5 giugno alle 14,30 presso l'Hotel Romeo, via Cristoforo Colombo. L'incontro si terrà in occasione dell'assemblea ordinaria dei soci Assospena, associazione presieduta da **Augusto Forges Davanzati**.

Atteso l'intervento di **Alberto Libeccio**, Direttore Interregionale dell'Agenzia delle Dogane per la Campania e la Calabria, che illustrerà la nuova organizzazione prevista per gli uffici doganali nel quadro della piena realizzazione di una Zona Economica Speciale, un'area con le sue specifiche funzioni che saranno spiegate dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Pietro Spirito**.

ASSOCOSTIERI organizza a Napoli l'Assemblea dei 35 anni e delinea il futuro "La logistica energetica punta sul green" Fra GNL, GPL e biocarburanti avanzati anche proposte sui depositi fiscali



Napoli, 29 maggio 2018 – ASSOCOSTIERI, l'Associazione italiana della logistica energetica, ha organizzato a Napoli l'Assemblea annuale dei soci, un'Assemblea con un significato particolare poiché quest'anno l'Associazione celebra i 35 anni dalla sua costituzione. L'Assemblea e questa particolare ricorrenza hanno fornito lo spunto per promuovere anche un convegno nazionale dal titolo "La logistica energetica punta sul green. Non solo adempimenti normativi ma soprattutto scelte strategiche e sostenibili", proprio per rappresentare l'evoluzione della logistica energetica e tracciare le linee di indirizzo dell'Associazione.

L'iniziativa che ha ricevuto il patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata un'occasione di confronto, fra i rappresentanti delle Istituzioni di riferimento e le imprese associate, su alcune delle tematiche cruciali per lo sviluppo della logistica energetica. Essa è stata accreditata nell' European Sustainable Development Week (ESDW) tra gli eventi che promuovono lo sviluppo sostenibile ed i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Dopo i saluti istituzionali di Mario Calabrese, Assessore alle Infrastrutture e al Trasporto del Comune di Napoli e di Pietro Spirito, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, cui ha fatto seguito il benvenuto di Diamante Menale, Vice Presidente di ASSOCOSTIERI; i lavori si sono aperti con l'intervento del Presidente di ASSOCOSTIERI, Marika Venturi. Il Presidente di ASSOCOSTIERI ha evidenziato come la logistica energetica sarà impegnata nei prossimi anni a promuovere il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ormai non più procrastinabili, per permettere al nostro Paese di raggiungere molti ambiziosi obiettivi, in particolare quelli previsti per il periodo 2013-2020 dal Pacchetto Clima ed Energia della UE e ai target che saranno inseriti nella revisione della direttiva RED II.

L'iniziativa è proseguita con quattro tavole rotonde che hanno approfondito altrettante tematiche di rilievo della logistica energetica: le infrastrutture per il GNL in Italia, il ruolo del GPL nella transizione energetica, l'IVA per i depositi fiscali e i biocarburanti avanzati.

Lo sviluppo delle infrastrutture per il GNL in Italia

Alla prima tavola rotonda hanno preso parte: Mauro Coletta, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Corrado Papa, Direttore Commerciale ADRIATIC LNG, Pierre Vergerio, Vice Presidente Esecutivo Divisione "Gas midstream Energy management & Optimization" EDISON e Alessandro Fino, Amministratore Delegato OLT Offshore LNG Toscana. Durante il confronto è emerso il ruolo strategico del GNL nella transizione energetica e la necessità di favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'utilizzo del gas liquefatto come carburante sia nel settore dei

- segue

trasporti, marittimi e terrestri, sia nel settore industriale e per gli altri usi finali, anche grazie alla recente semplificazione del procedimento autorizzativo.

Il ruolo del GPL nella transizione energetica ed ambientale

Relativamente al ruolo del GPL nella transizione energetica e ambientale sono intervenuti: Paola Barzaghi, Funzionario della Direzione Generale per la sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche del Ministero Sviluppo Economico, Giovanni Distefano, Direttore Commerciale di BUTANGAS e Diamante Menale, Presidente ENERGAS. Dal confronto fra questi attori è emersa la centralità dei combustibili gassosi, quindi anche del GPL, nella fase odierna di transizione energetica, considerato un combustibile alternativo anche all'interno della DAFI. Il GPL rappresenta circa il 5% del mercato e si ritaglia un ruolo importante sul tema dell'autotrazione; soprattutto, può contare su una logistica già esistente e consolidata a livello nazionale.

La nuova Direttiva RED II: i biocarburanti avanzati

Dal confronto fra Alessandro Caretoni, Dirigente della Divisione III della Direzione Generale per il Clima ed Energia (CLE) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Dario Soria, Direttore Generale ASSOCOSTIERI, sono emersi diversi punti di interesse che distinguono il settore; fra tutti spicca la garanzia di sostenibilità che viene certificata da enti terzi.

Dario Soria ha, altresì, avanzato una serie di proposte dell'Associazione sul tema.

1. Evitare soluzioni drastiche, come una riduzione eccessiva – sotto il 7% o addirittura il phasing out dei biocarburanti tradizionali – ai fini del raggiungimento del target di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti; valorizzando la possibilità, per tutte le tipologie di biocarburanti sostenibili, di contribuire al perseguimento degli obiettivi di energia rinnovabile nei trasporti;
2. Mantenere un buon grado di flessibilità al livello di singoli Stati Membri sulle modalità di raggiungimento dei target;
3. Sostenere la posizione del Consiglio di eliminare limiti al biodiesel prodotto da oli da cucina usati e grassi animali (categorie 1 e 2 dell'allegato IX, parte B);
4. Valorizzare la certificazione di sostenibilità della catena di produzione dei biocarburanti con un numero minore, ma più approfondito, di controlli e con un meccanismo di tipo name and shame.

Le novità in tema di IVA dei depositi fiscali

Durante l'ultima tavola rotonda Francesco Spaziantè, Funzionario dell'Agenzia delle Entrate, Giuseppe Devito, Responsabile Commerciale SAN MARCO PETROLI, Emanuele Jacorossi, Amministratore Delegato MAXCOM PETROLI e Claudio Laurora, Amministratore Unico SO.DE.CO, hanno evidenziato la centralità del tema dell'IVA per la logistica petrolifera, in particolare per quella indipendente rappresentata da ASSOCOSTIERI. È stato evidenziato come il ricorso a norme di difficile e complessa applicazione e l'utilizzo di criteri dimensionali, attraverso cui identificare i soggetti a rischio illegalità, possano non essere efficaci contro il fenomeno delle frodi ma incentivino la deformazione del mercato a scapito dei piccoli-medi operatori, fondamentali per la distribuzione su scala regionale dei prodotti. Ciò, peraltro, in linea con gli obiettivi della Strategia Energetica Nazionale di valorizzare il ruolo dei depositi costieri come hub di collegamento tra i flussi di approvvigionamento dei prodotti energetici dall'estero e la rete di distribuzione secondaria. Spaziantè, inoltre, ha preannunciato la prossima uscita di una circolare sul tema dell'anticipazione IVA.

Al termine del workshop, è intervenuto Gilberto Dialuce, Direttore Generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche, Ministero dello Sviluppo Economico, il quale ha evidenziato come GNL, GPL e Biocarburanti siano settori energetici della logistica di ambito che svolgono un ruolo significativo sul mercato, ciascuno con delle peculiarità. La sfida del prossimo futuro è di lavorare assieme – istituzioni e imprese – per delineare uno sviluppo concertato e armonizzato; per snellire, da un lato, la burocrazia e proseguire, dall'altro, sulla strada della sostenibilità.

GNL: Nuovi orizzonti dell'energia green /Intervista - Alessandro Fino

NAPOLI - Già infrastruttura strategica della filiera nazionale del gas naturale liquefatto, **OLT Offshore LNG Toscana** sta lavorando ad un'evoluzione ulteriore del business. Partito nel 2013, il **terminale galleggiante di rigassificazione** realizzato dalla riconversione della nave metaniera "Golar Frost, ancorato a 12 miglia dalla costa livornese (capacità massima autorizzata: 3,75 mld di metri cubi), punta a diventare riferimento per la distribuzione di gas su tutto l'arco nord tirrenico e la Sardegna. Ne parliamo, a margine dell'**Assemblea di Assocostieri**, con l'**amministratore delegato, Alessandro Fino**.

Quali sono gli obiettivi del nuovo progetto di OLT Offshore LNG Toscana?

Il target individuato contempla la fornitura di GNL per il trasporto marittimo e terrestre. Stiamo studiando le opportune modifiche alla struttura del terminale per rendere possibile il rifornimento diretto di bettoline, unità minori comprese nel range 1.000-7.500 metri cubi, per il collegamento con i depositi costieri costruiti sulla costa.

Diventerete punto di riferimento per il porto di Livorno?

Non solo. Il nuovo servizio ci permetterà di riconfermare la nostra posizione strategica in termini di sicurezza degli approvvigionamenti di materia prima e di alimentare la crescente richiesta di gas per la fornita di carburante per camion e, in prospettiva, navi da crociera e passeggeri **su tutto l'arco portuale del Nord Tirreno, da Genova a Civitavecchia, e in particolare, sulla Sardegna**.

Quali sono le tempistiche?

Ci sono una serie di studi, da quelli di tipo ingegneristico alla sicurezza, che stiamo portando avanti da un po' di tempo. Le previsioni riguardo questa fase di pre-fattibilità indicano la fine del 2018. Poi comincerà l'iter autorizzativo che dovrebbe concludersi in 3-4 anni. Per quella data saremo in grado di fornire un carburante che, rispondendo alle specifiche necessità del mondo dei trasporti, permette da una parte di ridurre l'inquinamento, dall'altro un'ottimale gestione economica.

Le prospettive del comparto?

Negli ultimi anni si è registrato un grande fermento di iniziative. Nella filiera della fornitura di GNL di piccola taglia è cresciuto il numero di stazioni di rifornimenti, depositi costieri, così come la collaborazione delle istituzioni verso le esigenze degli operatori, come nel caso dell'ultimo decreto ministeriale in materia (fine 2017, ndr) che facilita lo sviluppo della filiera. Siamo sulla buona strada per affrontare la transizione energetica.

Corriere Marittimo

Assocostieri, la logistica energetica punta sul green

NAPOLI- *"La logistica energetica punta sul green. Non solo adempimenti normativi ma soprattutto scelte strategiche e sostenibili"* è il titolo del **convegno organizzato** a Napoli da **Assocostieri**, l'associazione italiana della logistica energetica, che si è riunita ieri per l'**Assemblea annuale dei soci** e per ricordare i 35 anni dalla sua costituzione, parlando dell'evoluzione della logistica energetica e tracciando le linee di indirizzo dell'associazione.

L'iniziativa che ha ricevuto il patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata un'occasione di confronto, fra i rappresentanti delle Istituzioni di riferimento e le imprese associate, su alcune delle tematiche cruciali per lo sviluppo della logistica energetica. Essa è stata accreditata nell'European Sustainable Development Week (ESDW) tra gli eventi che promuovono lo sviluppo sostenibile ed i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Dopo i saluti istituzionali di **Mario Calabrese**, Assessore alle Infrastrutture e al Trasporto del Comune di Napoli e di **Pietro Spirito**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, cui ha fatto seguito il benvenuto di **Diamante Menale**, Vice Presidente di ASSOCOSTIERI; i lavori si sono aperti con l'intervento del **Presidente di ASSOCOSTIERI, Marika Venturi**. Il Presidente di ASSOCOSTIERI ha evidenziato come la logistica energetica sarà impegnata nei prossimi anni a promuovere il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ormai non più procrastinabili, per permettere al nostro Paese di traguardare molti ambiziosi obiettivi, in particolare quelli previsti per il periodo 2013-2020 dal Pacchetto Clima ed Energia della UE e ai target che saranno inseriti nella revisione della direttiva RED II.

L'iniziativa è proseguita con quattro tavole rotonde che hanno approfondito altrettante tematiche di rilievo della logistica energetica: le infrastrutture per il GNL in Italia, il ruolo del GPL nella transizione energetica, l'IVA per i depositi fiscali e i biocarburanti avanzati.

Lo sviluppo delle infrastrutture per il GNL in Italia: Alla prima tavola rotonda hanno preso parte: **Mauro Coletta**, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Corrado Papa**, Direttore Commerciale ADRIATIC LNG,

- segue

Pierre Vergerio, Vice Presidente Esecutivo Divisione “Gas midstream Energy management & Optimization” EDISON e **Alessandro Fino**, Amministratore Delegato OLT Offshore LNG Toscana. Durante il confronto è emerso il ruolo strategico del GNL nella transizione energetica e la necessità di favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'utilizzo del gas liquefatto come carburante sia nel settore dei trasporti, marittimi e terrestri, sia nel settore industriale e per gli altri usi finali, anche grazie alla recente semplificazione del procedimento autorizzativo.

Il ruolo del GPL nella transizione energetica ed ambientale: Relativamente al ruolo del GPL nella transizione energetica e ambientale sono intervenuti: **Paola Barzagli**, Funzionario della Direzione Generale per la sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche del Ministero Sviluppo Economico, **Giovanni Distefano**, Direttore Commerciale di BUTANGAS e **Diamante Menale**, Presidente ENERGAS. Dal confronto fra questi attori è emersa la centralità dei combustibili gassosi, quindi anche del GPL, nella fase odierna di transizione energetica, considerato un combustibile alternativo anche all'interno della DAFI. Il GPL rappresenta circa il 5% del mercato e si ritaglia un ruolo importante sul tema dell'autotrazione; soprattutto, può contare su una logistica già esistente e consolidata a livello nazionale.

La nuova Direttiva RED II: i biocarburanti avanzati: Dal confronto fra **Alessandro Caretoni**, Dirigente della Divisione III della Direzione Generale per il Clima ed Energia (CLE) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e **Dario Soria**, Direttore Generale ASSOCOSTIERI, sono emersi diversi punti di interesse che distinguono il settore; fra tutti spicca la garanzia di sostenibilità che viene certificata da enti terzi.

Dario Soria ha, altresì, avanzato una serie di proposte dell'Associazione sul tema.

1. Evitare soluzioni drastiche, come una riduzione eccessiva - sotto il 7% o addirittura il phasing out dei biocarburanti tradizionali - ai fini del raggiungimento del target di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti; valorizzando la possibilità, per tutte le tipologie di biocarburanti sostenibili, di contribuire al perseguimento degli obiettivi di energia rinnovabile nei trasporti;
2. Mantenere un buon grado di flessibilità al livello di singoli Stati Membri sulle modalità di raggiungimento dei target;
3. Sostenere la posizione del Consiglio di eliminare limiti al biodiesel prodotto da oli da cucina usati e grassi animali
4. Valorizzare la certificazione di sostenibilità della catena di produzione dei biocarburanti con un numero minore, ma più approfondito, di controlli e con un meccanismo di tipo *name and shame*.

- segue

Le novità in tema di IVA dei depositi fiscali: Durante l'ultima tavola rotonda **Francesco Spaziante**, Funzionario dell'Agenzia delle Entrate, **Giuseppe Devito**, Responsabile Commerciale SAN MARCO PETROLI, **Emanuele Jacorossi**, Amministratore Delegato MAXCOM PETROLI e **Claudio Laurora**, Amministratore Unico SO.DE.CO, hanno evidenziato la centralità del tema dell'IVA per la logistica petrolifera, in particolare per quella indipendente rappresentata da ASSOCOSTIERI. È stato evidenziato come il ricorso a norme di difficile e complessa applicazione e l'utilizzo di criteri dimensionali, attraverso cui identificare i soggetti a rischio illegalità, possano non essere efficaci contro il fenomeno delle frodi ma incentivino la deformazione del mercato a scapito dei piccoli-medi operatori, fondamentali per la distribuzione su scala regionale dei prodotti. Ciò, peraltro, in linea con gli obiettivi della Strategia Energetica Nazionale di valorizzare il ruolo dei depositi costieri come *hub* di collegamento tra i flussi di approvvigionamento dei prodotti energetici dall'estero e la rete di distribuzione secondaria. Spaziante, inoltre, ha preannunciato la prossima uscita di una circolare sul tema dell'anticipazione IVA.

Al termine del workshop, è intervenuto **Gilberto Dialuce**, Direttore Generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche, Ministero dello Sviluppo Economico, il quale ha evidenziato come GNL, GPL e Biocarburanti siano settori energetici della logistica di ambito che svolgono un ruolo significativo sul mercato, ciascuno con delle peculiarità. La sfida del prossimo futuro è di lavorare assieme – istituzioni e imprese – per delineare uno sviluppo concertato e armonizzato; per snellire, da un lato, la burocrazia e proseguire, dall'altro, sulla strada della sostenibilità.

La logistica energetica, con Assocostieri, punta sul green



Napoli, 30 maggio, 2018 – “*La logistica energetica punta sul green. Non solo per adempimenti normativi ma anche scelte strategiche e sostenibili*” è il titolo del **convegno organizzato** a Napoli da **Assocostieri**, l’associazione italiana della logistica energetica, che si è riunita ieri per l’Assemblea annuale dei soci e per ricordare i 35 anni dalla sua costituzione, parlando dell’evoluzione della logistica energetica e tracciando anche le future linee di indirizzo dell’associazione.

L’iniziativa, che ha il patrocinio dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata un’occasione di confronto, fra i rappresentanti delle Istituzioni di riferimento e le imprese associate, su alcuni dei tanti problemi per lo sviluppo della logistica energetica. Accreditata nell’European Sustainable Development Week (ESDW) tra gli eventi che promuovono lo sviluppo sostenibile ed i 17 Obiettivi dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Dopo i saluti istituzionali di **Mario Calabrese**, Assessore alle Infrastrutture del Comune di Napoli e di **Pietro Spirito**, nuovo Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, cui ha fatto seguito **Diamante Menale**, Vice Presidente di ASSOCOSTIERI; i lavori si sono aperti con l’intervento del **Presidente di ASSOCOSTIERI, Marika Venturi**. Il Presidente di ASSOCOSTIERI ha evidenziato come la logistica energetica sarà impegnata nei prossimi anni a promuovere il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ormai senza ritardi, per permettere al nostro Paese di trarre vantaggio da molti ambiziosi obiettivi, in particolare quelli previsti per il periodo 2013-2020 dal Pacchetto Clima ed Energia della UE e ai target che saranno inseriti nella revisione della direttiva RED II.

L’iniziativa è proseguita con 4 tavole rotonde che hanno approfondito altrettante tematiche di rilievo della logistica energetica: le infrastrutture per il GNL in Italia, il ruolo del GPL nella transizione energetica, l’IVA per i depositi fiscali e i biocarburanti avanzati.

Lo sviluppo delle infrastrutture per il GNL in Italia: Alla prima tavola rotonda hanno preso parte **Mauro Coletta**, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Corrado Papa**, Direttore Commerciale ADRIATIC LNG, **Pierre Vergerio**, Vice Presidente Esecutivo Divisione “Gas midstream Energy management & Optimization” EDISON e **Alessandro Fino**, Amministratore Delegato OLT Offshore LNG Toscana. Durante il confronto è emerso il ruolo strategico del GNL nella transizione energetica e la necessità di favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l’utilizzo del gas liquefatto come carburante sia nel settore dei trasporti, marittimi e terrestri e nel settore industriale.

- segue

Il ruolo del GPL nella transizione energetica ed ambientale: Relativamente al ruolo del GPL nella transizione energetica e ambientale sono intervenuti: **Paola Barzaghi**, Funzionario della Direzione Generale per la sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche del Ministero Sviluppo Economico, **Giovanni Distefano**, Direttore Commerciale di BUTANGAS e **Diamante Menale**, Presidente ENER GAS. Dal confronto fra questi attori è emersa la centralità dei combustibili gassosi, quindi anche del GPL, nella fase odierna di transizione energetica, considerato un combustibile alternativo anche all'interno della DAFI. Il GPL rappresenta circa il 5% del mercato e si ritaglia un ruolo importante sul tema dell'autotrazione: soprattutto, può contare su una logistica già esistente e consolidata a livello nazionale.

La nuova Direttiva RED II: i biocarburanti avanzati: Dal confronto fra **Alessandro Caretoni**, Dirigente della Divisione III della Direzione Generale per il Clima ed Energia (CLE) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e **Dario Soria**, Direttore Generale ASSOCOSTIERI, sono emersi diversi punti di interesse che distinguono il settore: fra tutti spicca la garanzia di sostenibilità che viene certificata da enti terzi.

Dario Soria ha avanzato una serie di proposte dell'Associazione sul tema:

1. Evitare soluzioni drastiche, come una riduzione eccessiva – sotto il 7% o addirittura il phasing out dei biocarburanti tradizionali – ai fini del raggiungimento del target di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti: valorizzando la possibilità, per tutte le tipologie di biocarburanti sostenibili, di contribuire al perseguimento degli obiettivi di energia rinnovabile nei trasporti;
2. Mantenere un buon grado di flessibilità al livello di singoli Stati Membri sulle modalità di raggiungimento dei target;
3. Sostenere la posizione del Consiglio di eliminare limiti al biodiesel prodotto da oli da cucina usati e grassi animali
4. Valorizzare la certificazione di sostenibilità della catena di produzione dei biocarburanti con un numero minore, ma più approfondito, di controlli e con un meccanismo di tipo *name and shame*.

Le novità in tema di IVA dei depositi fiscali: Durante l'ultima tavola rotonda **Francesco Spaziante**, Funzionario dell'Agenzia delle Entrate, **Giuseppe Devito**, Responsabile Commerciale SAN MARCO PETROLI, **Emanuele Jacorossi**, Amministratore Delegato MAXCOM PETROLI e **Claudio Laurora**, Amministratore Unico SO.DE.CO, hanno evidenziato la centralità del tema dell'IVA per la logistica petrolifera, in particolare per quella indipendente rappresentata da ASSOCOSTIERI. È stato evidenziato come il ricorso a norme di difficile e complessa applicazione e l'utilizzo di criteri dimensionali, attraverso cui identificare i soggetti a rischio illegalità, possano non essere efficaci contro il fenomeno delle frodi ma incentivino la deformazione del mercato a scapito dei piccoli-medi operatori, fondamentali per la distribuzione su scala regionale dei prodotti. Ciò, peraltro, in linea con gli obiettivi della Strategia Energetica Nazionale di valorizzare il ruolo dei depositi costieri come *hub* di collegamento tra i flussi di approvvigionamento dei prodotti energetici dall'estero e la rete di distribuzione secondaria. Spaziante, inoltre, ha preannunciato la prossima uscita di una circolare sul tema dell'anticipazione IVA.

Al termine del workshop, è intervenuto **Gilberto Dialuce**, Direttore Generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche, Ministero dello Sviluppo Economico, il quale ha evidenziato come GNL, GPL e Biocarburanti siano settori energetici della logistica di ambito che svolgono un ruolo significativo sul mercato, ognuno con una sua peculiarità. La sfida del prossimo futuro è di lavorare assieme – istituzioni e imprese – per delineare uno sviluppo concertato e armonizzato; per snellire, da un lato, la burocrazia e proseguire, dall'altro, sulla strada della sostenibilità.

Porti: intesa Adsp Mam e Ditne su efficienza energetica

Patroni Griffi, al via percorso per riduzione emissioni gas serra

(ANSA) - BARI, 30 MAG - Il miglioramento dell'efficienza energetica e l'uso delle energie rinnovabili sono tra gli obiettivi che si raggiungeranno con il "disciplinare d'incarico" siglato ieri a Brindisi dall'Autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale (Adsp Mam), e dal Distretto tecnologico nazionale sull'energia (Ditne). Il disciplinare, informa una nota, è infatti finalizzato alla "redazione del Documento di pianificazione energetica ambientale (Dpea) del sistema portuale", che è "un nuovo strumento previsto dalla riforma della legislazione portuale". A firmare l'intesa sono stati il presidente dell'Adsp Mam, Ugo Patroni Griffi, e il rappresentante legale del Ditne, Arturo De Risi. "Abbiamo scelto di avviare un percorso di studio e di ricerca pionieristico - commenta Patroni Griffi - che ci consentirà il perseguimento di importanti risultati nella riduzione delle emissioni di gas serra, visti gli ampi margini di miglioramento possibili". "La sinergia suggellata con il Ditne - prosegue - ci permetterà di fare un inventario delle emissioni di Co2 nei porti del nostro sistema, monitorandone l'andamento annuale".

Lo studio, conclude la nota, offrirà occasione per confrontarsi con tutta la comunità portuale e cittadina sulle misure da adottare per la logica dei 'green ports'.

«La Calabria è pronta per lo strumento della Zes?»

Reggio Calabria «L' Italia ha bisogno di aumentare la propria ricchezza per poterla distribuire e invertire l' attuale tendenza alla diffusione sempre più ampia e preoccupante della povertà. La Calabria a sua volta ne ha bisogno ancora di più. Molto di più».

Da qui - secondo il Consorzio Blu Calabria - «la necessità di aumentare la produttività ed il valore aggiunto delle imprese, che si traduce in ricchezza generale e occupazione. Come? Aumentando la competitività del sistema. È necessario mettere mano urgentemente al sistema dei trasporti e alla **logistica** e predisporre un piano serio ed efficace. Basta con le infrastrutture realizzate a metà, basta con le ferrovie che non si incrociano con i sistema viario, con i porti e gli aeroporti disconnessi con tutto il resto. Basta con i territori isolati, si deve puntare sulla **logistica** per far ripartire la Calabria».

«Ora, dopo l' istituzione delle aree Zes, si dovrà passare alla fase operativa - prosegue la nota del presidente del Consorzio, Innocenza Giannuzzi -. Ma perché la Zes è estesa a tutta la regione e non solo a Gioia Tauro?

Sicuramente l' obiettivo sarà tessere una rete, con epicentri retro portuali. La competizione dovrebbe essere straordinaria e metterà le ali ai piedi nelle aree interessate da Zes, sempre che vi sia una **logistica** efficiente».

L' idea è quella di «un unico sistema retro portuale calabrese, con regime fiscale semplificato, burocrazia zero e servizi **logistici** efficaci e garantiti, tutti ai blocchi di partenza, ma la **logistica** calabrese? Essa gioca una funzione strategica per assicurare la competitività dell' aziende, il legame tra Zes e **logistica** è stretto, è un settore in profonda trasformazione, non è più decisivo dove sta lo stabilimento ma sono determinanti gli strumenti per inviare la merce e che consentono di farla seguire in tempo reale».

La conclusione del Consorzio Blu Calabria: «Se ben amministrata e se istituita tenendo conto delle peculiarità specifiche del territorio in cui nascono, le Zes possono generare sinergie tra grandi imprese e piccole e medie imprese. La Calabria è pronta a questa grande sfida ed è dotata degli strumenti per la Zona economica speciale?»

Culmv, porte aperte ai 25 "carbunin"

Genova - Via libera all'ingresso di 78 portuali genovesi in Compagnia Unica. La commissione consultiva dell'Autorità sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha dato parere positivo all'entrata in Culmv di 25 soci della Compagnia Pietro Chiesa e 53 lavoratori interinali che ormai da anni lavorano in banchina

Genova - Via libera all'ingresso di 78 portuali genovesi in Compagnia Unica. La commissione consultiva dell'Autorità sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha dato parere positivo all'entrata in Culmv di 25 soci della Compagnia Pietro Chiesa e 53 lavoratori interinali che ormai da anni lavorano in banchina affianco ai camalli.

I 78 portuali saranno inquadrati come "soci speciali" e andranno a sommarsi ai 930 "soci ordinari" che attualmente formano l'organico porto della Culmv: dopo il via libera di ieri, prima che la pratica venga definitivamente chiusa, il comitato di gestione di Palazzo San Giorgio sarà chiamato oggi ad approvare l'operazione.

Il via libera pare essere scontato, ma solo dopo il benessere da parte del board dell'Authority i lavoratori potranno entrare in Compagnia come "soci speciali": a differenza dei "soci ordinari" sono pagati a giornate lavorate e non possono contare sul sostegno economico dell'Ima (indennità di mancato avviamento). «Grazie a questa operazione - spiega Enrico Poggio della Fil-Cgil di Genova - riusciamo a garantire una continuità occupazionale ai soci della Pietro Chiesa, così come ai lavoratori interinali. L'ingresso in Culmv di questi portuali - aggiunge - è giustificato dall'aumento dei traffici in porto». «Con l'approvazione di questa proposta - sottolinea Davide Traverso, responsabile ligure porti della Fit-Cisl - mettiamo al sicuro quasi 80 posti di lavoro. La speranza è che questi portuali possano presto passare da soci speciali e soci ordinari». «Da parte di tutto il sindacato - sottolinea Roberto Gulli, segretario generale Ultrasporti Liguria - c'è piena soddisfazione. Grazie ad un lavoro durato mesi, finalmente siamo riusciti a chiudere positivamente per i lavoratori questa difficile vicenda».

Nelle prossime settimane la Culmv dovrà presentare un piano triennale di riequilibrio, efficientamento e sviluppo che dovrebbe consentire ai camalli di chiudere il bilancio in pareggio a partire dal prossimo anno, evitando così di chiedere - come si è sempre verificato di recente - un intervento economico da parte dei terminalisti.

- segue

Per quanto riguarda la Pietro Chiesa invece da domani la compagnia sarà in liquidazione: resterà senza più portuali in organico mentre l'attuale console Tirreno Bianchi assumerà l'incarico di liquidatore. La compagnia dei portuali del carbone cesserà di operare in porto dopo 160 anni di attività. L'eredità della Pietro Chiesa sarà raccolta quasi certamente da un'associazione culturale.

Gas: Snam userà delle chiatte per il Gnl a Panigaglia

Camion spostati via mare fino a La Spezia per ridurre traffico

(ANSA) - GENOVA, 30 MAG - Snam sta continuando a studiare la possibilità di adattare il rigassificatore di Panigaglia (La Spezia) per la distribuzione del gas naturale liquefatto (Gnl) su piccola scala, sia via terra che via mare: anche se una decisione finale sul progetto arriverà solo nei prossimi mesi, emergono sempre maggiori dettagli circa le modalità con cui l' impianto ligure potrà essere adeguato al nuovo utilizzo. La più recente novità riguarda - secondo quanto riportato dalla Staffetta Quotidiana - la gestione del traffico di mezzi stradali che dovranno caricare il Gnl dal rigassificatore e consegnarlo ai clienti terrestri: per evitare un eccessivo traffico di camion su un tratto di costa di particolare pregio, Snam potrebbe far arrivare i mezzi a Panigaglia via mare, su chiatte in partenza da La Spezia, dove le autobotti tornerebbero sempre via chiatta cariche di gas, per poi proseguire su strada verso le destinazioni finali. Parallelamente procede la valutazione delle modalità con cui potranno essere caricate di Gnl anche le piccole navi cisterna (bettoline) che dovranno poi effettuare i rifornimenti delle navi alimentate a gas che nei prossimi anni cominceranno a solcare il Mediterraneo. Lo studio di fattibilità è stato concluso con esito positivo da oltre un anno.

L'annuncio di Corsini al convegno del Propeller Club «Pronti a distribuire energia elettrica a Piombino»

L'Autorità di Sistema Portuale si prepara a distribuire energia elettrica ad alta tensione nel porto di Piombino. Lo ha annunciato ieri sera il presidente Stefano Corsini nel corso di un convegno organizzato dal Propeller Club di Livorno.

«In quanto ente di pianificazione, abbiamo l'onere di stimare le prevedibili evoluzioni dei fabbisogni di energia elettrica nelle aree portuali» ha spiegato, aggiungendo che, se è vero che Terna rimane il gestore della rete di trasporto nazionale fino ai confini dell'ambito portuale, l'Authority può invece distribuire energia a titolo oneroso dal punto di interfaccia con l'impianto del gestore nazionale sino alle aree dei concessionari che ne facciano richiesta. Tra questi ci sarebbe sicuramente General Electric, che avrà bisogno di energia ad alta tensione per alimentare i propri impianti industriali. Sarebbe la prima volta che un'Authority portuale fornisce un servizio del genere all'utenza.

Il Nautilus

Iniziati i lavori di messa in sicurezza della Norman Atlantic nel porto di Bari



BARI – Sono iniziate questa mattina le operazioni prodromiche allo spostamento e messa in sicurezza della Norman Atlantic, la nave ormeggiata nel cuore del porto di Bari dal febbraio 2015. Il relitto verrà spostato, a giorni, presso la banchina n.30, liberando un approdo estremamente operativo per il porto.

Oggi, si è proceduto con il sollevamento della rampa, operazione che terminerà domani. Le attività sono coordinate e dirette dalla Capitaneria di Porto di Bari con il supporto operativo dell'AdSP MAM e sono effettuate dalla ditta che ha vinto l'appalto. Grande soddisfazione esprime il presidente, Ugo Patroni Griffi, che sin dal suo insediamento si è prodigato per restituire allo scalo una banchina strategica, rimuovendo un relitto la cui presenza certamente non giovava all'immagine del porto.

Raggiunto telefonicamente, il C.F. (CP) Gianvito Cassano ha spiegato: "I lavori sono, praticamente, nella parte finale, perchè abbiamo sollevato la rampa, quindi, adesso devono essere finiti tutti i lavori relativi alla chiusura della stagna e della rampa, che dovrebbero ultimarsi entro domani, dopodichè tutti i lavori fatti sono assoggettati al controllo dell'ente tecnico, non appena, immagino che per Sabato ci dicano che tutto è stato eseguito a regola d'arte, la nave dal quel momento potrà essere spostata. Il primo giorno utile per noi è Martedì, condizioni meteorologiche permettendo".

Salvatore Carruezzo