



Dai Porti:

Venezia:

"...Grandi navi Veloci..." (Corriere Marittimo)

Genova:

"...Salone Nautico 2018..." (Press Mare, Ansa, Informazioni Marittime)

"...L'ammiraglio Pettorino, continui nella sua opera..."
(Corriere Marittimo)

"...Crollo del Ponte..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...petizione per la Darsena Europa..." (Corriere Marittimo)

Bari:

"...porti del Sud esclusi dalla via della Seta..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, La Sicilia, Giornale di Puglia, The Medi Telegraph)

"...Sciopero dei traghetti in grecia..."
(I Like Puglia, Ansa, Gazzetta Online)

Gioia Tauro:

"...Cma Cgm rinnova collegamento tra Nord Europa e sub-continente indiano..." (Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Inquinamento acustico nei porti, progetto dell'ateneo..."
(Ansa)

Augusta:

"...Saline del Mulinello no cementificazione..." (La Sicilia)

Focus:

- **Zone Economiche Specilai**
- **Naples Shipping Week 2018**

Altre notizie dai porti Italiani e esteri

Shipping e Logistica

Informare

Mensile Messaggero Marittimo

Grandi navi a Venezia, non è mai tempo per decidere

di Elvio Bordignon

VENEZIA - La nuova ridda di opinioni espresse negli scorsi giorni da esponenti del governo gialloverde e le immediate repliche di alcuni protagonisti della laguna veneta hanno riaperto i riflettori sul **"tema dei temi"** che affligge Venezia ormai da troppo tempo: la **presenza delle Grandi Navi**. La cosa purtroppo non stupisce, soprattutto fino a quando si adotta un approccio ideologico che serve solo a contrapporre due fazioni e a non risolvere in maniera pragmatica e definitiva un problema esistenziale per la città dei Dogi.

Era il 2017 quando il Comune di Venezia approvava il progetto "Strategia per il turismo sostenibile di Venezia e la sua Laguna: gestione, mitigazione, sensibilizzazione", finanziato dal MiBACT (ministero per i Beni e le attività culturali), ai sensi della Legge 77/2006, destinata a sostenere progetti dei piani di gestione dei siti Unesco italiani (dopo la minaccia di essere inseriti nella black list dei siti a rischio). Il progetto aveva l'obiettivo di sviluppare una strategia metropolitana per il turismo sostenibile, comprendente una serie di strumenti e azioni da implementare nel medio lungo periodo che favorissero forme di turismo alternative, promuovendo sempre di più le risorse lagunari e alleggerendo la pressione su Venezia centro storico in particolari periodi. Sempre al volgere del 2017 l'ormai noto Comitato aveva finalmente individuato una soluzione di pensato compromesso che dirottasse le Grandi Navi dalla Giudecca e dal bacino di San Marco alla zona portuale di Marghera, Canale Nord Sponda Nord, con accesso attraverso la bocca di Malamocco e il canale di navigazione Malamocco-Marghera.

Ora tutto pare venir messo nuovamente in discussione e l'ultimo sparo di cannone è del ministro dei Beni culturali, Alberto Bonisoli, che afferma al Corriere della Sera: *"Mi sembra che manchi una visione sulla città. Si dà molta importanza a quella che è una convenienza economica immediata, e non si dà rilievo ad altro. Trasformare Venezia in Las Vegas, ma Venezia ha bisogno di persone che ci vivono e che ci lavorano, non deve diventare un grande hotel e un ricettacolo di b&b, deve avere un tessuto sociale fatto di residenti, botteghe, artigiani"*.

Potendo entrare più nel merito si potrebbe certo convenire parzialmente col ministro, soprattutto quando si parla di una Venezia che dovrebbe tornare a ripopolarsi. Sotto traccia però si rinviene un ostracismo contro un'economia crocieristica (il ministro è in quota M5S) che merita rispetto e soluzioni di assoluto buon senso.

Di certo le massime autorità politiche del territorio dovranno fare del loro meglio, facendo registrare un deciso cambio di passo e compiendo una sintesi tra tutti gli stakeholder lagunari. Un antipasto si è avuto con l'adozione, da parte del Consiglio della Città metropolitana di Venezia del primo Piano Strategico Metropolitano triennale, come principale strumento di pianificazione generale dello sviluppo socio-economico del proprio territorio. Anche se pure qui si sono registrate delle polemiche, poiché alcuni rilevanti attori lagunari hanno pubblicamente lamentato che il piano non sia frutto di un processo partecipativo come annunciato da chi ha redatto il documento di indirizzo. La cosa che lascia più perplessi è comunque l'utilizzo distraente che ricopre il tema - molto forte dal punto di vista mediatico, giova ricordare - della Grandi Navi. Si perché quando si parla di una Venezia proiettata nel futuro merita parimenti attenzione e apertura di credito l'anima commerciale del porto, che segna risultati positivi di anno in anno, e quando si parla di impatto ambientale non si può puntare il dito solo sui giganti dell'acqua.

In questo scenario rimane poi da capire quale sarà la posizione del ministro Gian Marco Centinaio, a capo del "nuovo" dicastero del MIPAAFT, che alle politiche agricole alimentari e forestali affiancherà, dal gennaio 2019, proprio le deleghe in materia di turismo.

Genova riparte dal Salone Nautico 2018: più espositori, più barche

Prenderà il via il 20 settembre, per chiudersi cinque giorni dopo, il Salone Nautico di Genova 2018: presentazione ufficiale oggi a Milano, presso la sede de Il Sole 24 Ore. Presenti insieme alla presidente di UCINA Carla Demaria, il Governo con sottosegretario al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, l'ammiraglio Nicola Carlone e il direttore generale di Agenzia Ice.

Lo spirito della conferenza non ha lasciato dubbi. Il disastro del crollo del ponte Morandi è una ferita ancora aperta, ma da questa ferita Genova vuole dimostrare tutta la sua voglia di ripartire. E il Salone Nautico n. 58 sarà capace di farsi orgoglio e rappresentante dell'eccellenza italiana anche in un momento difficile per la città. Sarà il Salone più bello di sempre.

“La tragedia di Ponte Morandi non può fermare questo percorso di crescita. Mi aspetto un grande Salone con più espositori e visitatori del 2017 – dice il sindaco della Città Marco Bucci, che aggiunge – E anche per quanto riguarda la viabilità, stiamo lavorando per avere una strada in più già prima del Salone. A oggi la viabilità sta funzionando e sono certo che per il Salone non ci saranno problemi di mobilità”.

La Regione, nella persona del suo presidente Giovanni Toti sottolinea: “Il Salone Nautico è la prima manifestazione in cui l'entusiasmo e la tenacia con cui abbiamo lavorato sarà visibile non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Sarà un ottimo Salone e un'occasione per vedere una bella città e un'Italia che rinasce da un evento difficile. Quest'anno visitare il Salone Nautico sarà anche un segnale di cittadinanza attiva: saranno in tanti a venire al Salone e saranno in tanti ad ammirare le bellezze di Genova e la capacità di fare sistema e fare comunità per progettare insieme il futuro. Esattamente quello che abbiamo fatto in questi anni con il Salone Nautico”.

Il sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ringrazia un settore che “ne ha passate tante ma finalmente negli ultimi anni inizia a vedere una luce che speriamo sia

- segue

sempre più sole, perché credo che per noi in questo momento sia molto importante tornare a credere in maniera forte sull'economia del mare e sul settore della nautica. E oggi tra Governo e UCINA esiste un percorso già avviato per andare a rivedere quelle norme e quei punti che non sono stati risolti in passato con l'obiettivo di consolidare la crescita del settore.

Carla Demaria, presidente di UCINA, ha continuato su questa linea sottolineando quanto "Il Salone Nautico sente forte la responsabilità di provare che Genova è in grado di reagire con tutte le sue energie alla tragedia che l'ha colpita. Abbiamo lavorato moltissimo, in rispettoso silenzio, perché abbiamo sentito fortissima la responsabilità – duplice – verso le aziende del nostro settore e verso la città che lo ospita. È chiaro che lo strumento del Salone Nautico è uno strumento da difendere. Nessuno ha fatto un passo indietro. Da 58 anni siamo orgogliosi di fare la nostra parte per Genova".

Demaria ha continuato illustrando come il Salone Nautico si inserisce in un contesto economico mondiale, europeo e italiano che si conferma positivo. In Italia in particolare il trend di crescita dell'industria nautica si conferma positivo a due cifre, mantenendosi sui livelli degli anni 2016 (+17,1%) e 2017 (+18,6%). "Il mercato interno continua a crescere (+15,4%), trainato anche dal settore del leasing che ha registrato un +58% di stipulato nel 2017. Nei primi 5 mesi del 2018, il leasing ha registrato un +29% in valore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, continua la Presidente Ucina.

La totalità degli espositori della scorsa edizione ha confermato la loro partecipazione. Il dato sale a 948 espositori, pari a un +7,2% di crescita rispetto al 2017. Sono 62 le nuove partecipazioni, di cui 58% dall'estero (tra i nuovi arrivi ci sono Princess , Fjord, Grady White, Delta Powerboats, Riviera e Bluegame).

Un'edizione che è stata sviluppata valorizzando un'identità sempre più multispecialista, un salone che si evolve da grande contenuto a contenitore di 4 eventi specializzati: accessoristica e componentistica (area tech trade: 12.000mq e un incremento del 16,8% di espositori), motori fuoribordo (+23% su 22.000 mq di piano espositivo e 24.000mq di specchio acqueo),

- segue

del mondo della vela cresce la dimensione media delle imbarcazioni esposte su 16.000mq di piano espositivo e 18.000 mq di specchio acqueo) e del mondo degli yacht e dei superyacht (+13%, 46 imbarcazioni in più su 21.000 mq di piano espositivo e 62.000 mq di specchio acqueo).

Inoltre, “In occasione dell’edizione 2018 del Salone Nautico, ICE-Agenzia, attraverso il Piano Straordinario di Promozione del Made in Italy varato dal Ministero dello Sviluppo Economico, e UCINA Confindustria Nautica, hanno organizzato un progetto di incoming di giornalisti e operatori esteri – ha dichiarato Carla Demaria. “A conferma della valenza internazionale della manifestazione, saranno presenti 73 giornalisti delle più importanti testate internazionali e 87 buyer esteri provenienti da 27 nazioni. Sono già stati programmati oltre 800 incontri e coinvolti 1648 operatori italiani”.

Incontriamo a fine conferenza la Presidente UCINA che ci ha sottolineato del dovere da parte dell’Associazione di Confindustria Nautica di farsi portavoce di una rinascita di Genova in questo momento, assumendo un ruolo di grande responsabilità: “Abbiamo lavorato in silenzio raddoppiando le forze e siamo riusciti a assicurare tutti gli espositori, soprattutto quelli esteri, che il crollo del ponte Morandi non avrebbe influito minimamente sul salone e sulla viabilità della città. E gli espositori hanno reagito benissimo, addirittura incrementando le presenze. I presupposti per lavorare bene ci sono e ringrazio il Governo che anche con la sua presenza qui oggi ha dimostrato grande apertura e interesse per il settore”. Ma come la mettiamo con Nautica Italiana? Si lavorerà insieme? (Ndr ricordiamo l’intervista di Roberto Franzoni a Lamberto Tacoli pubblicata su PressMare lo scorso 3 settembre)

“I rapporti li abbiamo già dichiarati entrambi: si auspica una riconciliazione. Da molto tempo dico che mi piacerebbe addirittura riuscire a farlo entro il termine del mio mandato, cioè entro il prossimo anno. Lo stiamo dicendo, ci crediamo perché ci sono persone intelligenti da una parte e dall’altra, anche se non è facile. Ma la volontà c’è, e le cose facili siamo soliti farle fare agli altri”.

Silvia Montagna

Nautica: Toti, Salone Genova sarà un successo

Occasione per far vedere al mondo che la città c'è e riparte

(ANSA) - MILANO, 3 SET - Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, non ha dubbi: "Il Salone Nautico di Genova 2018 sarà un successo. Confermerà numeri in crescita e grande partecipazione. Sarà l'occasione per dire al mondo che Genova c'è e riparte". In questi termini Toti ha presentato oggi nella sede del Sole 24 ore a Milano la 58/ma edizione del Salone, in programma a Genova dal 20 al 25 settembre.

"Sarà un bellissimo Salone. Ci sarà forse qualche inevitabile problema di circolazione - ha aggiunto - ma con il sindaco Bucci stiamo lavorando anche sotto questo aspetto. Vedrete, sarà un Salone vivace sia dal punto di vista dei visitatori che da quello dell'accoglienza".

Crollo Ponte: Genova riparte dal 'suo' Salone

Il Nautico 2018 presentato a Milano, "sarà la svolta"
03 settembre, 20:07

(di Luciano Clerico) - Genova riparte dal "suo" Salone. Il crollo del ponte Morandi ha inevitabilmente cambiato l'atmosfera della città, ma accanto al dolore, alla rabbia, allo sgo-mento, "pulsano ora in modo tangibile anche l'orgoglio, la voglia di ripartire, addirittura l'entusiasmo per fare le cose".

In questi termini il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il sindaco di Genova, Marco Bucci, e la presidente di Ucina Confindustria Nautica, Carla Demaria, hanno pre-sentato oggi a Milano, nella sede del Sole 24Ore, la 58/ma edizione del Salone nautico, in programma a Genova dal 20 al 25 settembre.

Quello del 2018, inevitabilmente, non sarà un Salone come gli altri. "Sarà di più" ha detto Demaria, interpretando lo stato d'animo di tutti, compreso quello del sottosegretario alle Infrastrutture, il genovese Edoardo Rixi. "Sentiamo su di noi una grandissima responsabi-lità - ha detto la presidente Demaria -, quella di provare al mondo che Genova è in grado di reagire. Alla luce di questa responsabilità oggi dico che Genova ce la farà, il Salone sarà all'altezza delle aspettative. Non solo proveremo al mondo che Genova ce la fa, ma che l'Italia ce la fa. Il Salone di Genova negli ultimi tre anni è cresciuto a due cifre. Anche questa edizione, soprattutto questa edizione, dimostrerà che siamo in grado di conferma-re la crescita degli ultimi anni". A Genova hanno già confermato la presenza 948 esposi-tori (+7% rispetto al 2017) da 27 Paesi, e saranno coinvolti 1648 operatori italiani. Lo spazio espositivo per i soli fuoribordo è cresciuto del 23% rispetto all'edizione 2017, "e nessun operatore straniero ha annullato la sua presenza, anzi, tutti si sono detti più moti-vati di partecipare al più grande Salone del Mediterraneo".

E' con questo spirito da Repubblica Marinara che Genova si aggrappa al "suo" Salone. Vuole far vedere al mondo che non fu per caso se nei secoli si meritò l'appellativo di "Superba". "Voi del Salone - ha detto il sottosegretario Rixi - avete l'onore e l'onere di or-ganizzare a Genova la prima grande manifestazione internazionale dopo il crollo del pon-te. Il Salone rappresenterà la svolta, e anche il Governo ha intenzione di fare al meglio la sua parte. Perché la nautica per il Governo è un settore strategico". "Abbiamo la certezza - hanno detto sia Toti, sia Bucci - che il Salone sarà un successo, in termini di visitatori, di eventi, di capacità d'accoglienza".

Informazioni Marittime

Genova, presentato il 58° Salone Nautico

La cinquantottesima edizione del Salone Nautico, organizzata a Genova dal 20 al 25 settembre da Ucina Confindustria Nautica, è stata presentata oggi lunedì a Milano, presso la sede de *Il Sole 24 Ore*. Sono intervenuti il Sindaco di Genova, Marco Bucci, il Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova, Ammiraglio Nicola Carlone, il Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il presidente di Ucina Confindustria Nautica, Carla Demaria, e il Direttore Generale di Agenzia ICE, Piergiorgio Borgogelli e il sottosegretario al Mit Edoardo Rixi. Moderatore della conferenza è stato il Vice Direttore de *Il Sole 24 Ore*, Alessandro Plateroti. Il Salone Nautico sarà la prima vetrina internazionale per la città, dopo la tragedia di ponte Morandi, ad accogliere visitatori e operatori da tutto il mondo. La macchina lavora a pieno ritmo consapevole delle aspettative che la città di Genova nutre, ancora di più, sull'evento.

"Genova con il Salone Nautico avrà un banco di prova importante e saprà mostrarsi anche per la sua bellezza. Non ci sono opzioni. Sarà il Salone Nautico più bello di sempre", ha assicurato Carla Demaria. La presidente di Ucina ha poi continuato: "Il Salone Nautico sente forte la responsabilità di provare che Genova è in grado di reagire con tutte le sue energie alla tragedia che l'ha colpita. Abbiamo lavorato moltissimo, in rispettoso silenzio, perché abbiamo sentito fortissima la responsabilità – duplice – verso le aziende del nostro settore e verso la città che lo ospita. E' chiaro che lo strumento del Salone Nautico è uno strumento da difendere. Nessuno ha fatto un passo indietro. Da 58 anni siamo orgogliosi di fare la nostra parte per Genova".

Il mercato della nautica

Il mercato interno continua a crescere (+15,4%), trainato anche dal settore del leasing che ha registrato un +58% di stipulato nel 2017. Nei primi 5 mesi del 2018, il leasing ha registrato un +29% in valore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La totalità degli espositori della scorsa edizione ha confermato la loro partecipazione. Il dato sale a 948 espositori, pari a un +7,2% di crescita rispetto al 2017. Sono 62 le nuove partecipazioni, di cui 58% dall'estero. Un'edizione che è stata sviluppata valorizzando l'identità di ogni segmento rappresentato, rafforzando sempre più la natura multispecialista dell'evento Salone che diventa un contenitore di 4 saloni specializzati.

"In occasione dell'edizione 2018 del Salone Nautico, ICE-Agenzia, attraverso il Piano Straordinario di Promozione del Made in Italy varato dal Ministero dello Sviluppo Economico, e Ucina Confindustria Nautica, hanno organizzato un progetto di incoming di giornalisti e operatori esteri – ha dichiarato Carla Demaria. "A conferma della valenza internazionale della manifestazione, saranno presenti 73 giornalisti delle più importanti testate internazionali e 87 buyer esteri provenienti da 27 nazioni. Sono già stati programmati oltre 800 incontri e coinvolti 1648 operatori italiani".

Diciotti, Toninelli: "L'ammiraglio Pettorino, continui nella sua opera" - Nessun rischio sostituzione

ROMA - *"Buon lavoro Ammiraglio Pettorino. Ha la mia piena fiducia. Nonostante alcune notizie giornalistiche prive di fondamento, continui nella sua incessante opera di monitoraggio dei nostri mari. Continui con il suo lavoro a capo della Guardia Costiera che ci rende orgogliosi perché salva vite, tutela l'ambiente e garantisce legalità."*

Queste le parole del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli a risposta delle indiscrezioni diffuse, nelle ore scorse da alcuni media, che vedrebbero il cambio ai vertici del Corpo delle Capitanerie di porto. A chiare note Toninelli ribadisce la piena fiducia al comandante generale delle Capitanerie di porto, ammiraglio [Giovanni Pettorino](#), a capo delle operazioni di soccorso in mare a favore dei migranti nelle acque del Mediterraneo. L'intervento del ministro Toninelli arriva come risposta al caso della nave, la Guardia costiera Diciotti, intervenuta a soccorso dei migranti in acque maltesi, operazione che, come denunciato da Salvini, non era stata comunicata al Viminale e che aveva causato una frattura tra M5S e Lega.

L'ammiraglio Pettorino per quattro anni è stato a capo delle operazioni di soccorso in mare a favore dei migranti nelle acque nazionali del Mediterraneo, operati dalla Capitaneria di porto, per un totale di 4700 operazioni che hanno portato a mettere in salvo oltre 600 mila persone, in un'area di 1 milione e 100 mila chilometri cubi di mare, che corrispondono alla metà circa della superficie totale del Mediterraneo.

Crollo ponte: armatori, gruppo di lavoro per calcolare i danni

Coop Liguria, rischio un aggravio costi di 1,5 milioni

"Dobbiamo creare un gruppo di lavoro molto ristretto, fra istituzioni e rappresentanze datoriali per mappare i flussi di traffico del porto e calcolare i danni, evitando confusione sui numeri". E' la proposta lanciata da Stefano Messina, presidente di Assarmatori, associazione degli armatori italiani, a un incontro organizzato oggi dal Pd con le associazioni sulle azioni da avviare dopo il crollo di ponte Morandi.

Coop Liguria intanto lancia un appello per aprire la strada del Papa, all'interno dell'Ilva, anche ai tir che riforniscono i supermercati. "Il rischio, se non si sbloccherà la viabilità cittadina, è allungare i percorsi con un aggravio di costi di 1,5 milioni l'anno" ha spiegato il presidente di Coop Liguria Francesco Berardini.

Genova: riunito il Comitato operativo per la viabilità

In corso di individuazione aree di stoccaggio dei mezzi pesanti presso l'area portuale

GENOVA – Si è riunito stamattina alla prefettura di Genova il Comitato operativo delle viabilità per la verifica delle misure adottate finora per dare risposta alle problematiche legate alla viabilità stradale e ferroviaria determinate dal crollo del ponte Morandi.

All'incontro hanno partecipato i rappresentanti del comune di Genova e della Città metropolitana di Genova, delle Forze dell'ordine, del Comando provinciale dei Vigili del fuoco, della Capitaneria di porto, dell'Autorità di Sistema portuale, dell'Anas, della Società autostrade per l'Italia, di Rfi, Trenitalia e della Protezione civile regionale e comunale.

La riunione si è aperta con il confronto sull'avvenuta attivazione del collegamento diretto attraverso linee telefoniche dedicate tra Comune, 118 e Polizia stradale, finalizzato al monitoraggio in tempo reale dei trasporti sanitari anche non urgenti da ponente verso gli ospedali cittadini prevalentemente situati oltre la zona del crollo, verso levante. A questo proposito, per il momento non sono stati segnalati particolari disagi.

È stato nuovamente affrontato il tema specifico della viabilità cittadina, attesa al banco di prova della ripresa dell'attività scolastica e del pieno regime dei circuiti produttivi.

Per questo motivo prosegue da parte del Comune l'individuazione di correttivi a sostegno del traffico commerciale e privato lungo le direttrici levante-ponente, mentre sul fronte della realizzazione di una viabilità alternativa destinata essenzialmente a smaltire il flusso dei mezzi pesanti diretti all'area portuale attraverso il perimetro dell'Ilva, è imminente il passaggio alla fase operativa.

Da oggi revocata l'ordinanza di viabilità che poneva il divieto di circolazione in entrambi i sensi di marcia e in alcune fasce orarie per i mezzi merci con peso superiore alle 7.5 tonnellate sul lungomare Canepa.

Resta invece attiva per i percorsi a lunga percorrenza diretti verso Livorno e Firenze la necessità di bypassare Genova tramite il percorso che coinvolge l'A26 e l'A7. Al riguardo, anche ai fini della pianificazione di emergenza per la stagione invernale, sono in corso di individuazione aree di stoccaggio dei mezzi pesanti presso l'area portuale al fine di ridurre le criticità in caso blocco della circolazione lungo le autostrade A26 e A7.

In tema di viabilità ferroviaria, Rfi e Trenitalia hanno confermato il potenziamento delle linee ferroviarie utili per l'alleggerimento del nodo genovese, nonché l'immediata possibilità di avviare il ripristino dei binari sottostanti al crollo, una volta sgomberate le macerie, attualmente in fase di repertazione da parte dei Vigili del fuoco su disposizione dell'Autorità giudiziaria.

A Livorno la petizione per la Darsena Europa

Da Livorno il **Movimento per la Darsena Europa** ha lanciato la petizione "**Porto di Livorno Darsena Europa**", diretta da Angelo Roma.

"*La Darsena Europa*", - scrive il Movimento alla pagina web: <https://goo.gl/qTVUCH> dove è possibile firmare la petizione - "*oltre a dare la possibilità di ricevere, in futuro, full-container fino ad un massimo di 18 mila Teu, ci permetterà di avere a disposizione nuove aree a terra, che sono quelle che mancano oggi nel porto di Livorno, dati alcuni tipi di traffici in aumento*".

Alla stessa pagina web della petizione inoltre è possibile trovare le caratteristiche tecniche del progetto Darsena Europa per avere un maggiore chiarimento.

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ RISPONDE AL MINISTRO TRIA

Porti del Sud esclusi dalla via della Seta «Errore strategico»

Per il ministro dell'Economia Giovanni Tria, le nuove Vie della Seta possono avere «uno sbocco nei porti del Nord». Per Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità portuale, «sarebbe un errore grave: al Sud le migliori potenzialità».

MARTUCCI a pag. 5



di Oronzo MARTUCCI

Per il ministro dell'Economia, Giovanni Tria, le nuove Vie della Seta sulle quali sta lavorando il governo cinese possono avere "uno sbocco naturale in Europa nei porti italiani dell'Adriatico settentrionale e del Tirreno del Nord". Per Ugo Patroni Griffi, il presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli "sarebbe un errore se il governo italiano puntasse a valorizzare solo i porti del Nord, tenendo conto del fatto che il porto di Trieste è sostanzialmente saturo, mentre al Sud ci sono grandi aree retroportuali collegate ai porti di Brindisi, Gioia Tauro, Taranto in primo luogo e quindi Bari, capaci di ospitare investitori disposti a iniziative imprenditoriali importanti, di dare una spinta allo sviluppo del Sud per nuove e consistenti possibilità occupazionali".

E allora, come si spiega la dichiarazione del ministro Tria, la cui autorevolezza è nota, come è nota la sua competenza nel campo macroeconomico? "Non lo dico in modo polemico, ma penso che la posizione di Tria non sia quella del governo", aggiunge Patroni Griffi. "In fase di discussione del Def, nelle ultime settimane, i partiti di governo hanno dimostrato l'intenzione di potenziare i porti del Mezzogiorno come parte delle iniziative per affrontare la questione meridionale. A mio parere in questo percorso bisogna fare riferimento a tre elementi: l'attuazione delle Zes, Zone economiche speciali previste da un decreto Mezzogiorno di un anno fa; l'emissione del decreto semplificazione previsto dal decreto Mezzogiorno; individuare zone franche e zone doganali intercluse collegate ai porti della rete europea dei trasporti, così da creare le condizioni



«Via della Seta, un autogol escludere i porti del Sud»

Patroni Griffi, alla guida dell'autorità dell'Adriatico meridionale: «Trieste è saturo, da noi grandi aree retroportuali e opportunità»

per rendere tali zone competitive e quindi appetibili per i grandi investitori, a cominciare dai cinesi".

Le Zone economiche speciali sono la nota dolente del percorso di rilancio della portualità, della logistica e delle aree industriali funzionalmente collegate nel Mezzogiorno. La Puglia ha approvato un mese fa i Piani strategici di sviluppo delle Zes di sua competenza: una che fa perno attorno al porto di Taranto e si sviluppa nella provincia di Taranto e Brindisi (centro intermodale di Francavilla Fontana) e in Basilicata; l'altra collegata ai porti dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, al quale sono collegate anche le aree industriali e gli insediamenti produttivi della provincia di Lecce, che dovrebbe diventare in-

terregionale dopo la dichiarazione di adesione del Molise.

Le Zes scontano ritardi, anche nelle regioni come la Campania e la Calabria che hanno ottenuto da alcuni mesi l'approvazione del Piano strategico che il decreto di istituzione da parte della presidenza del Consiglio dei ministri. "In Campania", ricorda Ugo Patroni Griffi, non si è ancora insediato il Comitato di indirizzo, il quale è l'organo che deve governare la realizzazione delle Zone economiche speciali. A livello centrale, invece, manca il decreto semplificazione, il vero strumento capace di funzionare come attrattore di grandi investimenti, soprattutto se si decide di dare spazio alle zone franche e alle zone doganali intercluse di pari passo con le Zes".

Il ministro

«Sbocchi naturali a Trieste e nel Tirreno»



● Il ministro Tria, nel recente viaggio in Cina, ha dichiarato che le nuove Vie della Seta sulle quali sta lavorando il governo cinese possono avere "uno sbocco naturale in Europa nei porti italiani dell'Adriatico settentrionale e del Tirreno del Nord".

Il presidente

«Non è la linea perseguita dal governo»



● Per Patroni Griffi la dichiarazione di Tria non è linea con le posizioni della maggioranza: "In fase di discussione del Def, i partiti di governo hanno dimostrato l'intenzione di potenziare i porti del Mezzogiorno come parte delle iniziative per affrontare la questione meridionale".

Si tratta di scelte che attraggono naturalmente gli investimenti privati aggiuntivi nel campo della logistica, posto che il governo italiano ha mostrato l'intenzione di completare gli interventi di potenziamento già in fase di attuazione.

Che fare per evitare che si apra un nuovo fronte di contrapposizione Nord-Sud rispetto ai benefici che dovrebbero venire all'Italia dalla Via della Seta di cui il governo cinese sta decidendo in questi mesi attraverso la Bri (Belt and Road Initiative) i punti di snodo nelle varie aree del mondo?

Ugo Patroni Griffi considera essenziale "ragionare di Vie della Seta come Sistema Italia, così come si sta discutendo come Sistema Italia del rapporto con l'Egitto, con la missione prevista per il 16 e 17 settembre". "La portualità e la logistica sono strumenti antichi che il governo considera essenziali per costruire nuovi sbocchi occupazionali. Ecco perché considero sbagliato privilegiare i porti del Nord nel rapporto con la Cina nella fase di definizione delle Nuove Vie della Seta. In questo quadro ho sollecitato Assoporti, che si riunirà il 27 settembre a sviluppare un focus sui porti del Sud, in particolare per discutere di Zes, Autostrade del Mare, Via della Seta, crociere e altri argomenti", ricorda il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, il quale ha molto lavorato per rafforzare nell'ultimo anno la trasversalità dei rapporti tra le varie aree portuali del Sud. "C'è, infine, un ruolo determinante dei porti dell'Adriatico meridionale in rapporto al Corridoio 8 che collega l'area balcanica e il Mar Nero con le regioni adriatiche meridionali. Non posso immaginare che questo percorso possa essere abbandonato o scarsamente considerato dal governo italiano", conclude Ugo Patroni Griffi.

«Traffici commerciali cinesi il governo fa fuori il Sud»

D'Attis: «Via della Seta, Tria spinge solo i porti del Nord»

di Nicola QUARANTA

La via della seta si ferma al Nord. Tanto, almeno, lascia intuire il messaggio che il ministro dell'economia Giovanni Tria ha lanciato in una serie di incontri a Pechino con i vertici di alcuni colossi finanziari e industriali cinesi, ai quali ha proposto l'Italia come partner affidabile nella mega iniziativa Belt and Road per la realizzazione di grandi infrastrutture dall'Asia orientale all'Europa.

«L'Italia può essere lo sbocco europeo naturale della Nuova Via marittima della Seta con i suoi porti dell'Adriatico settentrionale e del Tirreno del nord», il pensiero del ministro, ribadito anche a margine del suo viaggio in Oriente, che ha avuto Pechino come prima tappa. Missione: mettere a punto e rafforzare i legami istituzionali, finanziari e commerciali tra i due Paesi. Come? Anche attraverso i collegamenti via mare. Ed è su questo fronte che le dichiarazioni del ministro agitano le acque del basso Adriatico. Tutto lascia presagire che, nonostante il percorso avviato per l'inserimento del porto di Brindisi nella Rete dei trasporti transeuropea (Ten-T), il piano possa saltare.

«Il ministro Tria individua nei porti del nord Adriatico e del nord Tirreno i beneficiari di accordi con la Cina per la "via della seta". Sarebbe utile che il governo spiegasse, a questo punto, perché esclude a priori i porti del Sud Italia da questa visione», chiede



Mauro D'Attis, deputato di Forza Italia, che da tempo spinge dai banchi di Bruxelles del Comitato delle Regioni affinché le aree che affacciano sull'Adriatico e sullo Ionio abbiano la meglio sull'attività di lobbying esercitata dai rappresentanti degli enti territoriali compresi fra le Alpi e la Germania. Non a caso è stato tra i sostenitori lo scorso anno di una proposta di Forza

Italia al Parlamento Europeo finalizzata al prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico da Ravenna ad Ancona, Pescara, Termoli, Foggia, Bari, Brindisi e Lecce, per il rilancio della rete di trasporto trans europea (Ten-T Network).

Linea sostenuta dal presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani. «Abbiamo tutto l'interesse a rafforzare il

fronte adriatico, nel momento in cui dobbiamo rinsaldare il legame con i Balcani e sviluppare un'azione di diplomazia economica in quella regione, che è a forte rischio di instabilità. Serve più presenza europea e l'area portuale pugliese può essere determinante. Secondo aspetto è quello legato alla Via della Seta: se il terminale dovesse essere l'Adriatico del nord, con il sistema

portuale che va da Venezia a Trieste a Capodistria, l'area portuale pugliese, quindi anche Brindisi, potrebbe essere un anti-terminale per lasciare i container, che poi possono essere distribuiti nel Centro e Sud Italia e nell'area del Mediterraneo. In più c'è la Turchia, che è un nostro partner economico-commerciale importantissimo. La crescita di quest'area portuale, insomma, sarebbe utile per tutta quanta l'Unione Europea». Ma le parole del ministro sembrano smontare ogni ambizione per Brindisi come per il resto del Mezzogiorno.

«Le dichiarazioni di Tria sono molto preoccupanti per il Mezzogiorno anche in previsione della prossima revisione della Rete dei trasporti transeuropea (Ten-T) per la quale ci aspettiamo che, al contrario delle dichiarazioni di oggi, il Governo convinca la Commissione europea a favorire i corridoi meridionali e a riportare nella mappa dei porti strategici quelli del Sud come Brindisi e Catania. Più Sud nei piani del Governo sarà il nostro che non ci stancheremo mai di ripetere», attacca D'Attis.

La polemica

«Scippo a Brindisi»



● Mauro D'Attis: «Il ministro dell'Economia Giovanni Tria individua nei porti del nord Adriatico e del nord Tirreno i beneficiari di accordi con la Cina per la "via della seta", penalizzati Brindisi e i porti del Mezzogiorno»

Il nodo

La missione in Oriente



● Il ministro Giovanni Tria, a margine del suo viaggio in Cina: «L'Italia può essere lo sbocco europeo naturale della Nuova Via marittima della Seta con i suoi porti dell'Adriatico settentrionale e del Tirreno del nord».

sottosegretario geraci in cina: incontri con byd e china railways signal

Anche l' Italia costruirà la Via della Seta

michele guccionePalermo. Se vuoi ottenere qualcosa, devi offrire qualcosa. È la regola nelle trattative diplomatiche finalizzate a sviluppare le collaborazioni commerciali fra due Paesi. Nel caso della missione in Cina del sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci, che lo impegnerà anche questa settimana, si comincia a intravedere un percorso di questo tipo che le imprese **italiane** potranno seguire nell' imminente nuova missione nell' ex Impero Celeste.

Malgrado la scontata riservatezza e la differenza di fuso orario, qualche notizia trapela. Geraci, economista che vive da dieci anni in Cina, ha quattro obiettivi che sono ben altra cosa rispetto all' acquisto di asset e aziende **italiane** da parte dei fondi cinesi: il primo è quello di favorire l' innesto di capitali cinesi come partecipazione nelle aziende **italiane**, purchè sia accompagnato da tecnologie cinesi che favoriscano l' innovazione e la digitalizzazione delle nostre imprese; sviluppare lo scambio di tecnologie nella realizzazione e gestione di infrastrutture; promuovere gli investimenti nella green economy; lavorare affinché l' Italia, interessata alla stabilità dei Paesi africani per limitare il flusso di migranti, possa facilitare gli investimenti che il governo cinese intende realizzare in quel continente.

Così Geraci, durante la sua visita di venerdì scorso nella sede della compagnia Byd, colosso specializzato nelle batterie di nuova generazione e nella produzione di auto elettriche, si è impegnato a promuovere l' adozione in Italia di queste tecnologie di ultima generazione, con l' obiettivo di stimolare joint ventures e investimenti per il lancio sul mercato di modelli più avanzati. Nella successiva visita al colosso China Railways Signal & Communication, il sottosegretario al Mise ha aperto la strada alla collaborazione di aziende **italiane** dei settori logistica, infrastrutture, segnaletica ferroviaria e trasporti, per la costruzione della nuova rete ferroviaria della cosiddetta "Via della Seta" che unirà Cina ed Europa. Il prossimo passo sarà quello di **portare** capitali cinesi nell' azionariato dei **porti italiani** che potranno essere terminali della "Belt and Road Initiative" via mare.

Da ieri a Pechino, top secret il contenuto dell' incontro fra Geraci e il viceministro al Commercio, Wang Shouwen. Nel pomeriggio ha incontrato la comunità di imprenditori **italiani** a Pechino, ai quali ha illustrato il "caso" della Task Force Cina da lui coordinata presso il Mise, che coinvolge l' intera filiera interessata ai rapporti commerciali con il Paese del Dragone.

Interscambi con la Cina: Borraccino chiede con una mozione il coinvolgimento dei porti pugliesi

BARI - Dichiarazione del consigliere regionale di Sinistra Italiana/Liberi E Uguali Mino Borraccino. In un poco edificante video del 2009 Salvini a Pontida, con i suoi, irrideva in modo ingiurioso i Napoletani: "Senti che puzza, scappano anche i cani. Stanno arrivando i napoletani...".

Poi, nel marzo del 2017, in una intervista a "Il Mattino" di Napoli, ha chiesto scusa con le stesse parole che oggi i Leghisti usano quando viene aggredito qualche extracomunitario: "è stata una gogliardata..."

Ma già da allora noi avevamo compreso che quelle parole recavano in sé una consapevole impronta antimeridionale e di destra.

Più recentemente la Lega di Salvini, pur avendo raccolto nel Mezzogiorno risultati elettorali considerevoli, alimentando la guerra fra poveri (i meridionali) e ancora più poveri (gli extracomunitari), non ha inserito nelle compagini di Governo nessun Ministro o Sottosegretario meridionale: sono tutti del Nord.

Sono passati 9 anni, ma la Lega resta sempre una formazione politica antimeridionalista. L'ultima riprova è il risultato della visita in Cina del Ministro dell'Economia: egli, a nome del Governo Salvini – Di Maio, ha proposto che le grandi imprese cinesi, in procinto di esportare enormi quantità di merci in Europa, importandone di ugualmente cospicue,

La Cina non si ferma: 60 miliardi per l'Africa / FOCUS

Genova - Le risorse vanno ad aggiungersi ai 60 miliardi offerti nel 2015, utilizzati in progetti oggetto di crescenti critiche per la onerosità a carico dei Paesi cosiddetti «beneficiari».

La Cina porterà a termine un totale di otto principali iniziative con i Paesi africani nell'arco dei prossimi 3 anni, in un progetto ampio di «comunità Cina-Africa di destino condiviso» e «senza fine politico collegato»: aprendo a Pechino i lavori della due giorni del «Forum on China-Africa Cooperation» (Focac), il presidente Xi Jinping ha promesso 60 miliardi di dollari in nuovi finanziamenti per lo sviluppo. Lo scopo è di accelerare la costruzione della «One Belt, One Road initiative», **la nuova via della Seta via mare e via terra annunciata cinque anni fa dallo stesso Xi**. Le risorse vanno ad aggiungersi ai 60 miliardi offerti nel 2015, utilizzati in progetti oggetto di crescenti critiche per la onerosità a carico dei Paesi cosiddetti «beneficiari». Xi, parlando nella Grande sala del popolo, ha sollecitato la definizione della responsabilità congiunta e della cooperazione «win-win», di mutuo beneficio, tra la Cina e l'Africa rinnovando i suoi giudizi di opposizione a «protezionismo e unilateralismo».

Le aree di riferimento dei piani di cooperazione sono i settori industria, investimenti, commercio, infrastrutture, salute, cultura, protezione ambientale e sicurezza. La Cina, in particolare, darà vita al «China-Africa Economic and Trade Expo in China», un collegamento permanente del libero scambio, oltre a dare il pieno supporto al raggiungimento della sicurezza alimentare entro il 2030 come proposto dai Paesi africani e allo stanziamento di un miliardo di yuan (146,3 milioni di dollari) in aiuti umanitari d'emergenza per i Paesi afflitti da calamità naturali. Pechino promuoverà la costruzione di infrastrutture con focus nei campi energia, trasporti e tlc, oltre ad attuare 50 progetti per facilitare l'interscambio commerciale con i Paesi africani e ad avviarne altri 50 sullo sviluppo ecosostenibile e sulla protezione ambientale. In aggiunta, la Cina proporrà azioni di supporto allo sviluppo sociale con programmi di formazione dedicati alle generazioni più giovani, allo scambio culturale e medico, con 50 progetti dedicati all'assistenza e alla salute. **La Cina vuole anche dare vita a un fondo «China-Africa» per la pace e la cooperazione sulla sicurezza con gli sforzi congiunti per le iniziative di peacekeeping e il mantenimento della pace**. I 60 miliardi annunciati da Xi si suddividono principalmente in 15 miliardi dedicati agli aiuti, ai prestiti senza interessi e ai finanziamenti agevolati; in una linea di credito da 20 miliardi: in 10 miliardi di fondi speciali del fondo per lo sviluppo «China-Africa»; in fondi speciali da 5 miliardi, infine, per l'import dall'Africa. In più, le compagnie cinesi saranno incoraggiate a investire non meno di 10 miliardi nel triennio. Per i Paesi meno sviluppati, pesantemente indebitati, senza sbocchi sul mare e le piccole isole/Stato in via di sviluppo con relazioni diplomatiche con la Cina, Pechino ha offerto l'esenzione eccezionale dagli interessi sui debiti a partire da fine 2018.

Rotta transpacificica in calo: colpa della guerra commerciale tra Cina e Usa

Genova - L'import americano di prodotti cinesi vale 200 miliardi di dollari. Cosco prevede una calo del traffico pari al 10%.

Genova - Cosco prevede che i volumi sulla rotta Transpacificica calino del 10% in seguito alle misure decise dagli Usa sulle importazioni cinesi. L'import Usa dalla Cina vale 200 miliardi di dollari e subisce un aggravio di dazi pari al 25%. Cosco spiega che la guerra commerciale avrà effetti pesanti sulla merce a basso valore, mentre i beni ad alto valore per ora non dovrebbero subire contraccolpi, ma in generale sono molti i settori toccati. Nonostante i dazi comunque al momento la solida economia americana, continua a sostenere la domanda di prodotti made in China. **Cosco comunque ha fiducia che gli altri mercati crescano ulteriormente e costituiscano una valida compensazione delle perdite che sono previste sulla transpacificica.** Nei mercati emergenti ad esempio i carichi sono aumentati del 27% nei primi sei mesi dell'anno, con tassi di crescita superiori a quelli americani.

Sciopero dei traghetti in Grecia, annullati gli arrivi nei porti di Bari e Brindisi

Nel capoluogo pugliese non arriveranno le navi delle compagnie Superfast e Ventouris Ferries provenienti dai porti ellenici. A Brindisi annullata invece la traversata della nave "Corfù"

Sono stati annullati, considerata la proroga dello sciopero in Grecia, gli arrivi dei traghetti previsti domani nei porti di Bari e di Brindisi. Nel capoluogo pugliese non arriveranno le navi delle compagnie Superfast e Ventouris Ferries provenienti dai porti ellenici. A Brindisi annullata invece la traversata della nave "Corfù" della compagnia Grimaldi. La situazione viene continuamente monitorata tanto dall'autorità marittima, quanto dall'autorità di sistema portuale del Mediterraneo. In Grecia sciopera il personale dei traghetti da e per le isole che chiede un aumento più sostanzioso dello stipendio congelato da diversi anni per la crisi del debito.

Grecia: sciopero traghetti, domani stop arrivi a Bari

In Grecia sciopera il personale dei traghetti da e per le isole

(ANSA) - BARI, 3 SET - Sono stati annullati, considerata la proroga dello sciopero in Grecia, gli arrivi dei traghetti previsti domani su Bari. Non arriveranno le navi delle compagnie Superfast e Ventouris Ferries provenienti dai porti ellenici. Sono invece annunciati ritardi per quel che riguarda gli arrivi nel porto di Brindisi dove non risultano cancellazioni. La situazione viene continuamente monitorata tanto dall'autorità marittima, quanto dall'autorità di sistema portuale del Mediterraneo. In Grecia sciopera il personale dei traghetti da e per le isole che chiede un aumento più sostanzioso dello stipendio congelato da diversi anni per la crisi del debito. E' stato cancellato anche l'arrivo domani a Brindisi della nave "Corfù" della compagnia Grimaldi. La comunicazione è stata ufficializzata nel pomeriggio. In un primo momento erano stati annunciati solo ritardi: la situazione, in continua evoluzione, viene monitorata dalle autorità marittima e portuale.

Grecia: sciopero traghetti, migliaia di viaggiatori bloccati

Sindacato decide se estendere protesta, a rischio 180

Migliaia di turisti e viaggiatori sono bloccati a terra in Grecia per uno sciopero del personale dei traghetti da e per le isole, che potrebbe essere esteso di alcuni giorni. I sindacati chiedono un aumento del 5% degli stipendi, congelati da anni per la crisi del debito, a fronte dell'offerta del governo di un aumento dell'1%. E stamani è riunito il principale sindacato del personale marittimo, Pno, per decidere se proseguire con lo sciopero di un giorno anche nei giorni a venire. In questo caso, verrebbero colpite 180.000 persone che devono viaggiare da e per le numerose isole, comprese quelle più turistiche, come Mykonos, Santorini e Creta. Per il 2018 ci si aspetta un numero record di presenze turistiche in Grecia.

Sciopero del personale traghetti: disagi per i turisti in arrivo a Bari dalla Grecia

Sono stati annullati, considerata la proroga della mobilitazione sindacale, gli arrivi dei traghetti previsti domani su Bari

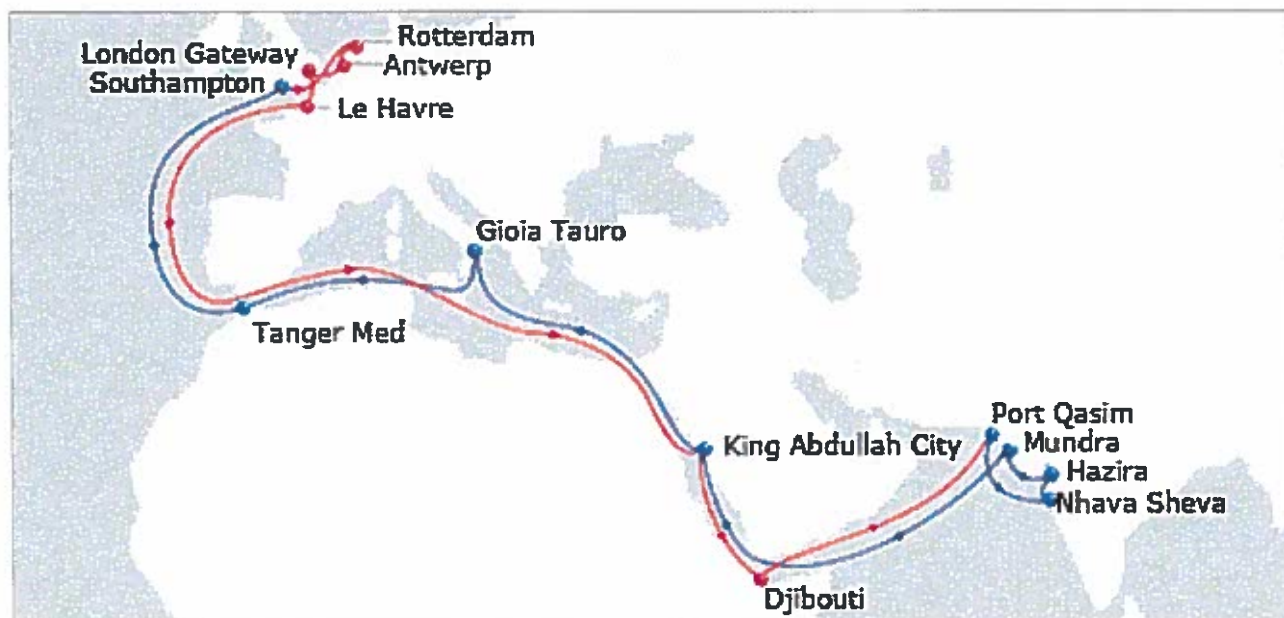
GRAZIANA CAPURSO

BARI - Disagi in vista per migliaia di turisti e viaggiatori: a causa di uno sciopero del personale dei traghetti gli "ultimi" vacanzieri in partenza e arrivo da e per le isole della penisola ellenica sono rimasti bloccati. Lo stop potrebbe essere esteso per alcuni giorni. I sindacati chiedono un aumento del 5% degli stipendi, congelati da anni per la crisi del debito, a fronte dell'offerta del governo di un aumento dell'1%. E stamani è riunito il principale sindacato del personale marittimo, Pno, per decidere se proseguire con lo sciopero di un giorno anche nei giorni a venire. In questo caso, verrebbero colpite 180.000 persone che devono viaggiare da e per le numerose isole, comprese quelle più turistiche, come Mykonos Santorini e Creta. Per il 2018 ci si aspetta un numero record di presenze turistiche in Grecia.

STOP ARRIVI PORTO DI BARI - Sono stati annullati, considerata la proroga dello sciopero in Grecia, gli arrivi dei traghetti previsti domani su Bari. Non arriveranno le navi delle compagnie Superfast e Ventouris Ferries provenienti dai porti ellenici. Sono invece annunciati ritardi per quel che riguarda gli arrivi nel porto di Brindisi dove non risultano cancellazioni. La situazione viene continuamente monitorata tanto dall'autorità marittima, quanto dall'autorità di sistema portuale del Mediterraneo.

Informazioni Marittime

Cma Cgm rinnova collegamento tra Nord Europa e subcontinente indiano



La compagnia francese Cma Cgm [ha annunciato](#) il rinnovamento del suo servizio **EPIC 1** che collega il Nord Europa con il subcontinente indiano, con scalo anche a Gioia Tauro. L'approdo a London Gateway sostituirà Felixstowe e lo scalo a Dunkerque sarà sospeso. La nuova rotazione sarà dunque la seguente:

Southampton - Rotterdam - Anversa - London Gateway - Le Havre - King Abdullah - Djibouti - Port Qasim - Nhava Sheva - Hazira - Mundra - King Abdullah - Gioia Tauro - Tanger Med - Southampton

La portacontainer *MSC Athos* effettuerà il 10 settembre il primo scalo a London Gateway, mentre il 13 settembre la *MSC Maria Elena* effettuerà l'ultimo scalo a Dunkerque.

Inquinamento acustico nei porti, progetto dell'ateneo di Cagliari

In campo anche Comune di Olbia e Università di Pisa

(ANSA) - CAGLIARI, 3 SET - L'Università di Cagliari capofila di un progetto contro l'inquinamento sonoro nei porti. Insieme all'ateneo del capoluogo ci sono il Comune di Olbia, Università di Pisa, Anci Toscana e Liguria, Accademia di Nizza e Camera di commercio di Bastia.

Martedì 4 settembre la Stazione marittima del porto di Olbia ospiterà la presentazione di "List Port - Limitazione inquinamento sonoro da traffico nei porti commerciali". "La sfida è quella di migliorare il clima acustico delle città portuali con l'utilizzo di sistemi integrati di gestione del traffico. L'obiettivo generale è quello di valutare - spiega Paolo Fadda, responsabile scientifico - come tali sistemi incidano sulla riduzione dei volumi di traffico e quindi delle pressioni sonore in ambito portuale ed urbano".

Il progetto prevede il monitoraggio dei livelli di traffico e di rumore nei porti e nelle principali arterie viarie.

L'obiettivo è la creazione di un modello virtuale in grado di simulare nuovi scenari di rete.

I beneficiari finali saranno i residenti ed i visitatori nelle città portuali, mentre quelli di secondo livello saranno gli operatori portuali che potranno contare su una gestione ottimale degli accessi al porto e di una più efficace gestione del traffico interno. Il progetto intende fondere i risultati ottenuti nelle sperimentazioni nelle quattro città pilota.

Augusta. L' ex assessore Schermi (Diems 25) scrive al ministro dei Trasporti

«Saline del Mulinello no cementificazione»

augusta. Avviato l' iter per appaltare i lavori di cementificazione delle saline del Mulinello al fine di realizzare nuovi piazzali nel porto megarese.

L' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale ha pubblicato il bando di gara europeo per acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel porto di Augusta per un importo di 47.295.590,40 euro che verrà finanziato con fondi che l' Adsp ha in bilancio.

Il bando scadrà il 12 ottobre. Tempi previsti per la realizzazione degli interventi: 884 giorni dalla data di consegna dei lavori. Si tratta di un appalto che ha destato non poche polemiche da parte delle associazioni ambientaliste che in passato hanno contrastato l' opera presentando anche delle osservazioni al ministero dell' Ambiente.

Anche il Movimento 5 Stelle si è schierato contro. E proprio su tale aspetto interviene Giuseppe Schermi ex assessore della giunta pentastellata, oggi consigliere comunale di Diems 25, il quale ha inviato una lettera al ministro dei Trasporti invitandolo a «valutare con urgenza la possibilità di far ritirare il bando e con i fondi di bilancio risparmiati,

riconsiderare le aree così salvate dalla cementificazione perché queste aree, parte delle Saline di Augusta potrebbero esser immediatamente reinserite in un ampio progetto di riqualifica turistico-culturale dell' area denominata parco dell' Hangar ed ex idroscalo».

Il 2 febbraio 2016 l' allora assessore M5S Schermi con delega al comitato portuale, fece mettere a verbale della riunione l' assoluta contrarietà di tutta l' amministrazione comunale a tale progetto nei confronti delle decisioni del commissario straordinario che all' epoca guidava la Port Authority.

Contro la cementificazione di vasta area denominata "Saline di Mulinello" si sono schierati negli anni scorsi i deputati nazionali ed europei del M5S. Risale 12 aprile 2016 l' interrogazione presentata dall' eurodeputato Ignazio Corrao alla Commissione europea. La commissione di valutazione Via/Vas, nell' ottobre 2016 rigettava le osservazioni contrarie al progetto presentate separatamente sia da Legambiente sia dal Comune. Il progetto di ampliamento, risalente agli anni 90', è stato giudicato non più ammissibile a finanziamento europeo in quanto è venuta meno la sostenibilità economica dell' opera.

Agnese Siliato.

PIOMBINO, 17 OPERAI PER COSTRUIRE YACHT

BARTOLINI / NELL'INSERTO



L'OFFERTA DELLA SETTIMANA

Diciassette operai alla Sicmi di Piombino per costruire yacht

Saranno selezionati 11 saldatori tubisti e di metalli
5 carpentieri navali e un manager che coordini il cantiere

Samuele Bartolini

A Piombino la Sicmi Service cerca nuovo personale da impiegare nello stabilimento della zona artigianale di Montegemoli in via Po. L'azienda seleziona 8 saldatori tubisti, 3 saldatori di metalli speciali e leghe, 5 carpentieri navali e 1 project manager. Saranno impiegati nella realizzazione di 4 yacht in alluminio da 44 metri per la Sanlorenzo di La Spezia, nella costruzione di cassoni di spinta per Fincantieri e di sovrastrutture di imbarcazioni in alluminio per Azimut Benetti.

Vediamo i profili delle figure ricercate. Il saldatore tubista e quello per metalli speciali e leghe lavorano sia a filo continuo che TIG su ferro e alluminio. Anche il carpentiere

navale effettua lavorazioni su ferro e alluminio. Per tutte queste figure l'azienda chiede minimo 6 mesi di esperienza, il possesso della patente di guida B e di una macchina per andare e venire dal lavoro. I candidati devono essere disponibili anche a lavorare in trasferta. Sicmi Service offre un contratto iniziale di 3 mesi, ma se i candidati risulteranno adeguati potranno essere confermati per un periodo molto più lungo. Fino a 2-3 anni. Le commesse infatti non mancano e l'azienda punta a stabilizzare il personale assunto. Non si nasconde però che il lavoro da svolgere per la costruzione di yacht è molto duro. Dall'ufficio personale fanno sapere che servono ritmi molto elevati, conta essere veloci e precisi

4
le navi in alluminio
che saranno realizzate
per la Sanlorenzo
di La Spezia

nell'esecuzione. Per questo l'azienda non ha tempo di formare nuovo personale, punta tutto su maestranze altamente specializzate e chiede ai candidati in età di tirocinio di astenersi dal fare domanda di partecipazione alle selezioni. Altro capitolo: la figura del project manager. Base di partenza: diploma di laurea. Il project manager svolge il ruolo di coordinatore dei capocantiere e delle maestranze monitorando la produzione delle imbarcazioni,

corregge le criticità che possono emergere durante lo svolgimento dei lavori, masegue anche l'andamento costi benefici della commessa. Insomma. Si occupa della parte produttiva, di quella commerciale e ha una visione complessiva della commessa. Il contratto offerto è a tempo indeterminato. Sicmi Service conta di trovare tutte queste figure a Piombino. Conosce bene l'esperienza delle acciaierie Lucchini-Cevital-Jindal e ritiene molto affidabile l'alta professionalità delle maestranze della zona. Per candidarsi è necessario inviare il curriculum vitae all'indirizzo di posta elettronica: personale@sicmiservice.com. L'azienda farà una prima scrematura delle domande dalle mail arrivate, poi chiamerà per un colloquio. La prova pratica in officina sarà l'ultimo step prima dell'assunzione.

La Sicmi Service fondata nel 2010 a Massafra (Taranto) dall'imprenditore Pasquale di Napoli, opera nel campo della carpenteria dei metalli ed è tra le poche aziende in Italia a realizzare imbarcazioni in alluminio, un materiale leggero che necessita di maestranze molto qualificate. Non è casuale che Sicmi Service sia nata in una zona poco distante dagli stabilimenti Ilva. L'anno scorso l'azienda si è insediata a Piombino con grosse prospettive di crescita. Opera anche a Livorno e Marina di Carrara e ha in tutto 280 dipendenti.

La storia Il modello Shenzhen

E in Tanzania la Cina costruirà il porto del futuro

Tecnologia e dieci miliardi di dollari per il più grande scalo del Continente

Dal nostro corrispondente PECHINO
Trasformare un sonnolento villaggio di pescatori in uno dei più grandi centri portuali e tecnologici dell' Africa. La Cina sa come si fa: la sua Shenzhen, oggi capitale globale dell' hi-tech, fino agli anni '80 praticamente non esisteva.

Ora il Dragone vorrebbe replicare l' esperimento in Tanzania. Il progetto disegnato per Bagamoyo, cittadina sulla costa dell' Oceano Indiano un centinaio di chilometri a Nord della capitale Dar Es Salaam, vale la bellezza di 10 miliardi di dollari.

Tanti ne servono per realizzare nella laguna il complesso di moli più grande del continente, circondato da una zona economica speciale (proprio come quella che Deng Xiaoping creò a Shenzhen, primo esperimento di economia di mercato) che dovrebbe attirare industrie, startup, centri di ricerca e anche un parco giochi per turisti.

Lo schema è quello collaudato degli investimenti cinesi: a finanziare, gestire e controllare il mega cantiere sarebbe il colosso mandarino China Merchants, con l' interessata partecipazione del fondo sovrano dell' Oman.

Condizionale d' obbligo, visto che nonostante se ne parli addirittura dal 2013 l' ultimo via libera ai lavori non è ancora arrivato.

Nel 2016 il neoeletto presidente John Magufuli ha bloccato l' iter di approvazione, preferendo puntare sul rinnovamento del vecchio porto di Dar Es Salaam.

Perplessità alimentate dall' imprudenza di Gibuti, qualche centinaia di chilometri più a Nord, sul Corno d' Africa: concessa alla Cina la costruzione di un porto e una base militare, la prima oltre confine per l' esercito del Dragone, il piccolo Paese ha consegnato il settantasette per cento del debito estero nelle mani di Pechino, rendendola di fatto padrona del suo destino finanziario.

Invece, proprio alla vigilia del Forum tra Cina e Africa che si è aperto ieri con Magufuli in prima fila, la situazione sembra essersi all' improvviso sbloccata. Il motivo, anche per i media locali, non è del tutto chiaro. Forse semplicemente la paura del presidente della Tanzania di perdere un treno di sviluppo su cui uno dopo l' altro stanno salendo tutti i suoi colleghi.

I cittadini della Tanzania, come tutti gli africani, guardano con favore alla Cina.

Rispetto a Gibuti, l' economia del Paese è molto più solida, la dodicesima del continente, con un debito al momento sotto controllo.

- segue

Ma è anche vero che il porto di Bagamoyo vale da solo un quinto del suo prodotto interno lordo e che quando sarà costruito, pare in dieci anni, avrà bisogno di essere connesso via terra, strada o rotaia, con i Paesi confinanti, per non restare una cattedrale nel deserto.

Niente paura, anche questo la Cina lo ha già fatto altrove. Al Nord, per quattro miliardi di dollari, Pechino ha costruito la ferrovia che collega la capitale etiopica Addis Abeba proprio a Gibuti.

E si dà il caso che i vicini della Tanzania, Congo e Zambia, siano già due dei suoi maggiori debitori. Altri cantieri, altri investimenti, altri prestiti. La Cina è lì per quello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il presidente cinese Xi Jinping circondato dai leader africani ieri a Pechino HOW HWEE YOUNG/ AFP.

FILIPPO SANTELLI

List Port, il progetto per ridurre il rumore dei porti

Valutare non solo quanto baccano provenga dai porti ma anche quanto funzionano le tecnologie attuali per la riduzione di questi rumori. È il progetto List Port, che sarà presentato martedì 4 settembre alla stazione marittima di Olbia. Ci partecipano l'Università di Cagliari, come capofila, insieme al Comune di Olbia, l'Università di Pisa, Accademia di Nizza, Camera di Commercio di Bastia, Anci Toscana e Liguria.

List Port monitorerà il livello di traffico e rumore di quattro città portuali, incluse le vie di accesso. Ottenuti questi dati sarà possibile simulare scenari su cui sperimentare soluzioni.

«La sfida è quella di migliorare il clima acustico delle città portuali con l'utilizzo di sistemi integrati di gestione del traffico. L'obiettivo generale è quello di valutare - spiega Paolo Fadda, responsabile scientifico - come tali sistemi incidano sulla riduzione dei volumi di traffico e quindi delle pressioni sonore in ambito portuale ed urbano».

A Newcastle sarà costruito un terminal container

Avrà una capacità di oltre due milioni di teu

NEWCASTLE – Craig Carmody, Ceo del porto di Newcastle, in Australia, ha annunciato di aver ricevuto nelle ultime settimane, un numero di offerte non richieste per la costruzione e la gestione di un terminal container. Nella foto un rendering pubblicato da Port of Newcastle.

Posso confermare – ha dichiarato Carmody – che il porto di Newcastle è stato contattato da numerosi terminalisti di livello mondiale che hanno espresso il desiderio di operare nel nostro porto, attratti dalla posizione geografica, la disponibilità di ampi terreni a basso costo nelle zone interne e dalle infrastrutture dedicate all'accesso delle merci in porto.

"Anche se non possiamo ancora entrare nei dettagli – ha precisato -, queste offerte dimostrano chiaramente che per gli investitori privati non vi è alcun dubbio che un terminal container nel porto di Newcastle sia economicamente redditizio. La questione ora, non è se, ma quando, partiranno i lavori per la costruzione del terminal container".

Resta però da superare l'ostacolo dell'attuale vincolo alla concorrenza nel porto imposto dal Governo del Nuovo Galles del Sud e da altre questioni normative. "Invito le parti interessate a far pervenire offerte per la costruzione di un terminal container da oltre due milioni di teu nel territorio di Mayfield, entro cinque anni dalla rimozione dell'attuale vincolo del Governo", ha specificato Craig Carmody.

"Lo sviluppo di un moderno porto container integrato e di un centro di movimentazione merci su un unico sito, significa che non ci sarà una doppia gestione dei contenitori prima di essere scaricati in luoghi lontani, oltre a minor traffico sulle strade locali già congestionate e linee ferroviarie per il trasporto combinato di merci e passeggeri" e, naturalmente, significativi risparmi sui costi per consumatori ed esportatori.

"Nei prossimi vent'anni, il numero di container che transiteranno nei porti dello Stato è destinato a raddoppiare. Deloitte Access Economics e altri studi, suggeriscono che la presenza di un porto container altamente automatizzato e all'avanguardia a Newcastle, contribuirà ad alleviare la congestione a Sydney, rafforzando nel contempo la competitività del Nuovo Galles e delle economie nazionali. E' entusiasmante sia per il porto che per la regione che ci sia tanto interesse ed entusiasmo per investire nella crescita e diversificazione dell'economia della città di Newcastle e della regione di Hunter", ha concluso Carmody.

Ricordiamo, infine che quello di Newcastle è il più grande porto per l'esportazione di carbone del mondo e il più grande scalo della costa orientale dell'Australia. Esso fornisce il più grande contributo economico al prodotto interno lordo del Nuovo Galles del Sud.

L'INIZIATIVA

Emanuele Rossi / GENOVA

Per aiutare il turismo
arrivano più treni
da Milano e Nizza

L'ARTICOLO / PAGINA 17

Le contromisure allo studio per tamponare le perdite delle imprese
Polemica per i tour cancellati da Costa Crociere: «Li ripristineremo»

Regione e Confindustria puntano su Nizza e Milano «Nuovi treni per i turisti»

IL CASO

Emanuele Rossi

«Il mercato, dal punto di vista turistico, non è compromesso.

La città ha tenuto, ora serve uno scatto in più per far capire che Genova è sempre bella e raggiungibile. Per questo credo che offrire una alternativa valida all'auto per arrivare in città da Nizza o da Milano potrebbe anche funzionare sul mercato». Per Alberto Cappato, direttore di Porto antico e presidente di Confindustria Genova settore turismo, è il momento di rilanciare, non di abbattersi. «Un calo c'è stato, nei giorni seguenti il crollo - riconosce anche il manager - l'abbiamo visto nei parcheggi del Porto antico. E si sente di più perché in un periodo di alta stagione, in cui normalmente si fa il tutto esaurito. Ma la città

non è andata in tilt e i turisti continuano ad arrivare, le prenotazioni alberghiere hanno tenuto. Quindi se si offrono alternative verranno colte». Per Cappato è sulla direttrice Genova-Nizza che si potrebbe intervenire potenziando i «Thello», i treni che collegano Milano a Marsiglia o istituendo nuovi collegamenti tra il capoluogo ligure e quello della Costa azzurra. Mentre per Beppe Costa, presidente di Costa Edutainment, la società che controlla l'Acquario di Genova, servirebbe un collegamento Frecciarossa con Milano ad uso dei turisti. In ogni caso, è la «cura del ferro» a cui punta anche il comparto turistico.

Idee su cui si dice disposto a ragionare con Trenitalia l'assessore regionale ai trasporti Gianni Berrino: «Abbiamo già messo in campo molte soluzioni per i pendolari sulle tratte metropolitane che possono essere d'aiuto anche ai turisti. Appena riusciremo a liberare i binari

del Campasso avremo più soluzioni verso nord. Per i Frecciarossa il discorso è diverso perché sono treni «a mercato». Ma io credo che un nuovo collegamento veloce con Milano, in orario mattutino, potrebbe trovare clienti e togliere un po' di traffico dalla A7, che rischia il congestionamento». Insomma, il mondo del turismo genovese cerca di tenere nonostante il crollo del Morandi e le sue ripercussioni di immagine. La settimana del salone Nautico è un appuntamento decisivo che la città non può fallire. Per questo partirà una campagna di comunicazione orientata soprattutto verso i turisti d'Oltralpe che prima del crollo erano in crescita del 16% sul 2017.

Intanto, però, le attrazioni turistiche genovesi devono fare i conti con il mancato arrivo dei pullman dei crocieristi Costa: la compagnia di navigazione, che è nata e ha sede a Genova, ma il cui home port è Savona, ha deciso dopo il 14 agosto di non of-

frirne più ai suoi clienti le escursioni giornaliere a Genova. Che portavano in città centinaia di persone per

ogni accosto. La «denuncia» sui tour cancellati arriva proprio dall'Acquario di Beppe Costa, ma non è certo una querelle di famiglia. Dalla compagnia ribattono che i tour sono stati cancellati per l'incertezza sui tempi dei trasferimenti tra Genova e Savona, ma «stiamo lavorando con tutti gli operatori e le istituzioni locali per ripristinare al più presto i vari programmi di escursioni organizzate e ci stiamo impegnando affinché questo avvenga nel più breve tempo possibile». Probabilmente una svolta sarà l'inaugurazione del bypass a mare per i tir che dovrebbe accelerare lo scorrimento del traffico da Ponente. —

© 2018 RASSEGNA STAMPA

Incentivi fiscali e semplificazione burocratica

Le ZES vadano in porto per sbloccare lo sviluppo

di Alessandro Panaro

Capo Dipartimento *"Economia Marittima"*, SRM (Gruppo Intesa Sanpaolo)

Il Mediterraneo sta mostrando negli ultimi anni una grande dinamicità. Sulla base delle analisi effettuate dal [Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno \(SRM\)](#), del Gruppo Intesa San Paolo, dal 2012 a oggi la presenza di navi nel Mare Nostrum è aumentata del 24% (27% se consideriamo solo le *megaship*, cioè quelle con capacità maggiore di 13.000 TEU). Inoltre, il Canale di Suez ha registrato nel 2017 crescita record, chiudendo l'anno con oltre 900 milioni di tonnellate e 17.550 navi transitate (+11% sul 2016). Infine, negli ultimi vent'anni il traffico container è cresciuto di sei volte, oltrepassando la soglia dei 50 milioni di TEU.

I dati prefigurano per il nostro Paese un futuro ricco di opportunità. Grazie anche alla riforma Delrio, i porti italiani affrontano oggi le nuove sfide commerciali con una struttura normativa più definita (anche se con alcuni punti ancora da perfezionare) e hanno le carte in regola per rispondere in modo adeguato anche alla strategia di penetrazione cinese. La *Belt & Road Initiative* (BRI) sta di fatto creando una nuova Via della seta tra Far East ed Europa, valorizzando, tra l'altro, rotte tra il Vecchio Continente e il Nord Africa: in poco più di due anni Pechino ha investito oltre 3 miliardi di euro in otto porti (Haifa, Ashdod, Ambarli, Pireo, Rotterdam, Vado Ligure, Bilbao e Valencia) e potrebbe attivare investimenti importanti anche in Italia, che può giocare un ruolo importante per via della sua posizione strategica.

Per cogliere appieno questa opportunità è però necessario dare completo sviluppo a tutte quelle iniziative che favorendo un connubio tra industria e logistica mirino ad attrarre nuovi investimenti a ridosso delle aree portuali.

Soltanto recentemente siamo giunti a regolare la presenza di Zone Economiche Speciali (ZES) nelle aree portuali, creando i presupposti per istituire aree a sviluppo incentivato dal punto di vista del costo del lavoro e di quello fiscale, doganale, e soprattutto burocratico. Si tratta di una idea condivisibile in quanto per attirare imprese *export e import oriented* occorre un'infrastruttura marittima efficiente ed efficace.

Ad oggi sono stati fatti passi importanti con l'approvazione dei regolamenti di attuazione e dei piani di sviluppo di alcune Zone, tra cui quelle della Campania e della Calabria, ma manca ancora lo scatto decisivo poiché al credito di imposta – attualmente previsto per le imprese che investono – dovrebbero poi essere affiancati gli incentivi burocratico e doganali, che rappresentano l'*humus* per 'nutrire' l'imprenditore che lavora e commercia con l'estero.

A istituire queste 'zone franche' in ambito portuale l'Italia è arrivata tardi. In altri Paesi tali realtà esistono da tempo e hanno strutture consolidate con incentivi molto elevati e con capacità gestionali che offrono *know-how* storici in materia.

[Tanger Med](#) ha per esempio una ZES che produce 6 miliardi di *export* l'anno. 600 imprese nei settori dell'automotive, dell'agroalimentare e del tessile, operano al suo interno e possono beneficiare, oltre che di un grande porto internazionale dove sono presenti multinazionali del calibro di [Eurogate](#) e [APM](#), anche di una serie di incentivi fiscali (come l'esenzione totale delle imposte per i primi cinque anni dall'insediamento). Non solo: con il Fondo Hassan II il Governo marocchino sovvenzionava l'acquisizione da parte delle imprese di strutture immobiliari strumentali (come terreni e fabbricati relativi). L'investimento principe è stato quello della Renault ma l'elenco delle imprese è molto lungo e diversificato.

Altro esempio è quello di Port Said in Egitto, situato allo sbocco del Canale di Suez. La [Suez Canal Economic Zone \(SCZone\)](#) coinvolge quattro porti, due aree integrate e due aree di sviluppo tematico e concede anche forti incentivi doganali oltre che fiscali e burocratici.

- segue

Certo, i modelli egiziani e marocchini sono poco replicabili da noi, avendo questi Paesi una normativa più flessibile, minori costi del lavoro e sterminati spazi retroportuali. La Polonia rappresenta invece un *case study* interessante: pur non mettendo i porti al centro dello sviluppo economico del paese, le 14 ZES polacche rappresentano oggi un fattore di reale competitività per tutti quegli investitori stranieri che nel corso degli anni hanno potuto per altro contare sulle prospettive connesse agli ingenti fondi UE strutturali e di coesione assegnati a Varsavia.

In ritardo o no, l'importante è che l'Italia abbia corretto un'anomalia dotandosi, al pari di altri Paesi europei, di questi preziosi strumenti di promozione territoriale. Il sistema imprenditoriale e istituzionale del Paese ci crede ed è alto l'interesse delle imprese italiane ed estere.

Non è un caso che il Banco di Napoli del Gruppo Intesa Sanpaolo abbia previsto un plafond creditizio di 1,5 miliardi di euro per i soggetti interessati a investire nelle ZES e abbia anche promosso recentemente incontri mirati, a Napoli e Milano, per mostrare le opportunità che la ZES in Campania può rappresentare per gli investitori.

L'impatto economico di queste aree può essere misurato da vari indicatori. Da elaborazioni effettuate su un *panel* di ZES mondiali è emerso che una volta a regime – cioè in un arco temporale tra i sette e i dieci anni – queste zone potranno arrivare a incrementare le esportazioni di un territorio fino al 40%. Se applicassimo questa *performance* di crescita agli attuali volumi di *export* del nostro Mezzogiorno, nell'arco di un decennio si potrebbe attivare export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro.

Un altro indicatore rilevante è il traffico container, che – dati SRM alla mano – nei porti del Mediterraneo dotati di ZES è cresciuto a ritmi esponenziali: +8,4% negli ultimi dieci anni, contro un ben più modesto +1% fatto registrate dagli scali italiani. Anche in questo caso, se applicassimo tale percentuale di incremento ai porti meridionali, che attualmente movimentano il 40% del traffico container italiano (circa 4 milioni di TEU), in dieci anni potremmo aumentare il volume fino ad arrivare a 7,4 milioni di TEU. A questo incremento si assommerebbero anche i conseguenti impatti positivi relativi all'eventuale lavorazione logistica a valore aggiunto.

Al di là delle stime, le ZES sono oggi sempre più necessarie, soprattutto per i nostri scali che si trovano davanti a scenari in cui la portualità di molti Paesi MENA (Middle East & North Africa) ha alle sue spalle Zone Speciali con pacchetti localizzativi invidiabili. Senza questo strumento rischieremmo a questo punto di perdere competitività e di non cogliere appieno quelle opportunità che il Mediterraneo sta offrendo.

AGEVOLAZIONI

Così l'Authority fissa lo sguardo sugli incentivi "Zes"

Si chiamano Zes e sono le "zone economiche speciali": sono aree a sviluppo incentivato tanto sul fronte del costo reale del lavoro quanto in termini di semplificazione e agevolazioni fiscali-doganali e in genere burocratiche. In certo qual modo sono l'eredità delle zone franche di cui a Livorno si discute da anni ma a corrente alternata e senza frutto. È interessante dunque che ora l'Authority torni a metterla sotto i riflettori della propria riflessione: lo fa su "Port News" con Alessandro Panaro, capo dipartimento economia marittima di Srm (Gruppo Intesa Sanpaolo) a pochi giorni dall'intervento di Paolo Massari (ex direttore Dogana Genova). Segno che qualcosa forse finalmente si muove. —

L'APPUNTAMENTO

Oggi il nuovo "Short master" su scali, retroporti e Zes

● Il rettore dell'Università di Bari, Antonio Uricchio, e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, oggi alle 11.30 presso la sala consiglio del rettorato a Bari, illustreranno il nuovo Short Master "Porti, Retroporti e Zone Economiche Speciali". La prima edizione avrà inizio a ottobre. Il Corso è promosso dall'Università di Bari Aldo Moro - Dipartimento Junco in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture in partenariato con Aeroporti di Puglia, CTS General Transport Service SpA, Gruppo Giovani Imprenditori Confindustria Bari e BAT, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, RSA - Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Direttore del corso è Antonio Felice Uricchio, professore ordinario di Diritto Tributario e Rettore protempore dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro. Gli obiettivi del corso sono quelli di approfondire - attraverso un'analisi che coinvolga i principali aspetti giuridici, economici, fiscali, ambientali - il tema delle Zone Economiche Speciali e delle attività ad esse connesse: dalla fiscalità all'ambiente, dalla blue economy allo sviluppo di porti, retroporti ed aeroporti, dalla logistica integrata al trasferimento tecnologico, passando per esperienze virtuose e best practice. La didattica dello Short Master si articolerà in un percorso formativo di 100 ore (pari a 4 crediti formativi).

Lo Short Master si rivolge a laureati. Potranno essere ammessi, i candidati che non siano in possesso di laurea, previa valutazione ed approvazione della Direzione del Corso, purché abbiano maturato un'esperienza professionale di almeno un biennio. La scadenza della domanda di iscrizione è fissata al 27 settembre 2018.

UNIBA, NUOVO SHORT MASTER "PORTI, RETROPORTI E ZES"

Martedì 4 settembre 2018, alle ore 11.30 presso la sala consiglio del rettorato Il Rettore Antonio Uricchio e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, illustreranno il nuovo Short Master "Porti, Retroporti e Zone Economiche Speciali"

A partire dal prossimo ottobre sarà attivata presso l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro la prima edizione dello Short Master in Porti, Retroporti e Zone Economiche Speciali.

Il Corso è promosso dall'Università di Bari Aldo Moro - Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture in partenariato con Aeroporti di Puglia, GTS General Transport Service SpA, il Gruppo Giovani Imprenditori Confindustria Bari e BAT, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, l'IRSA - Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Direttore del corso è il Prof. Antonio Felice Uricchio, professore ordinario di Diritto Tributario e Rettore protempore dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro.

Il Comitato Scientifico è così composto: Prof. Antonio Felice Uricchio, Rettore dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, professore ordinario; Prof. Bruno Notarnicola, professore ordinario dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; Avv. Ugo Patroni Griffi, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, professore ordinario dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; Prof.ssa Angela Stefania Bergantino, professore straordinario dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; Prof. Nicola Fortunato, professore aggregato dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; Prof. Giuseppe Coco, professore ordinario dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; Avv. Sergio Prete, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, professore a contratto dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; Prof. Aldo Berlinguer, professore ordinario dell'Università degli Studi di Cagliari; Dott. Vito Felice Uricchio, Direttore IRSA, Consiglio Nazionale delle Ricerche; Dott. Ciro Armigero Presidente GTS Generale Transport Service S.p.a.; Prof. Mauro Romano Aeroporti di Puglia; Dott. Mario Aprile, Presidente Gruppo Giovani Imprenditori Confindustria Bari e BAT.

Gli obiettivi del corso sono quelli di approfondire - attraverso un'analisi che coinvolga i principali aspetti giuridici, economici, fiscali, ambientali - il tema delle Zone Economiche Speciali e delle attività ad esse connesse: dalla fiscalità all'ambiente, dalla blue economy allo sviluppo di porti, retroporti ed aeroporti, dalla logistica integrata al trasferimento tecnologico, passando per esperienze virtuose e best practice.

Il fine principale dello Short Master è quello di offrire - sul piano teorico, pratico ed operativo - un panorama di competenze trasversali che tenga conto - non solo della recente istituzione, nel Mezzogiorno d'Italia, delle Zone Economiche Speciali (legge 3 agosto 2017 n. 123) - ma anche dei vantaggi, degli svantaggi e delle relative problematiche connesse all'impiego di modelli di fiscalità differenziata in aree portuali e retroportuali; in questa prospettiva, appare evidente la necessità di formare, attraverso un percorso altamente specialistico e performante, figure professionali che dispongano di un bagaglio di conoscenze immediatamente e validamente fruibili.

-segue

Il Corso intende avviare un'iniziativa di formazione e preparazione ad alto contenuto specializzante, che possa offrire prospettive interessanti per lo sviluppo professionale di tutti coloro i quali prestino servizio presso Autorità di Sistema Portuale o pubblica amministrazione; lo Short Master è rivolto, altresì, al mondo dell'imprenditoria privata, ai liberi professionisti, agli operatori economici e portuali e, più in generale, a chi intenda approfondire, nel più ampio contesto delle istituende Zone Economiche Speciali, le principali tematiche e problematiche relative allo sviluppo di porti e retroporti.

La didattica dello Short Master si articolerà in un percorso formativo di 100 ore (pari a 4 CFU), suddivise in 5 moduli didattici e articolate in n. 50 ore di didattica frontale, n. 25 ore esercitazioni e n. 25 ore di studio individuale.

AGGIORNAMENTI: NAPLES SHIPPING WEEK 2018



NAPLES SHIPPING WEEK

III EDIZIONE - 24 - 29 SETTEMBRE 2018

IL PORTO SMART NAVIGA LUNGO LE ROTTE DIGITALI GLOBALI

Sessione a cura di AdSP Mar Tirreno Settentrionale

Venerdì 28 settembre 2018

11:00 - 13:00 - Sala Calipso, Centro Congressi Terminal Napoli

Premessa

I maggiori porti europei e mediterranei sono nel mezzo di una grande trasformazione: porto "digitale", "connesso", "smart": definizioni che evidenziano aspetti diversi della complessità che la portualità deve oggi governare e rispetto alla quale l'uso di tecnologie ICT è condizione necessaria, ma non sufficiente.

Mentre il commercio globale impone ai porti di innovarsi con velocità sempre accelerata, la sfida è mettere in campo soluzioni e sistemi adatti alle esigenze dei diversi soggetti che compongono la "port community estesa"; ma soprattutto di far sì che queste soluzioni siano pienamente integrate e connesse lungo tutta la catena logistica, attraverso il paradigma delle soluzioni standard ed aperte.

L'attenzione a questi temi è al centro dell'edizione 2018 del Naples Shipping Week, dove si danno appuntamento tutti i più importanti operatori di settore. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale promuove la discussione, per verificare con gli stakeholder priorità, strumenti e metodi dell'Agenda Digitale del Porto.

Quali tecnologie sono destinate a trasformare i porti? In quale orizzonte temporale? Come anticipare e pienamente incorporare la visione tecnologica nei piani di sviluppo portuale? Quali soggetti pubblici o privati sono i veri driver dell'innovazione in porto? Con quale metodo e modello di governance è possibile ridisegnare i processi portuali e logistici, valutando ex ante l'impatto dell'innovazione tecnologica? Quali scelte strategiche e tecnologiche consentono la piena integrazione e interoperabilità tra i diversi segmenti della supply chain (marittimo, portuale, logistico, intermodale) che, pur fortemente automatizzati e digitalizzati, non sono ancora pienamente connessi tra loro? Quali servizi nuovi e più competitivi sono abilitati dalla connettività pervasiva a vantaggio dei traffici merci e passeggeri? In che modo il port monitoring di nuova concezione innalza i livelli di sicurezza, di integrazione città-porto, di sostenibilità ambientale?

Sito web - <http://www.nsweek.com/agenda/il-porto-smart-naviga-lungo-le-rotte-digitali-globali/>

Venerdì 28 settembre 2018. Ore 11:00 - 13:00.

Sala Calipso, Centro Congressi della Stazione Marittima, Napoli.

Il Porto Smart naviga lungo le rotte digitali globali.

Tecnologie, città, industrie: esperienze e sfide per i porti come ecosistemi dell'innovazione.

A cura di AdSP Mar Tirreno Settentrionale - Direzione Sviluppo, Programmi Europei, Innovazione.

Introduce: Stefano Corsini (Presidente, Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale).

Moderà: Alessia Maccaferri (Giornalista, Nòva24-Il Sole 24 Ore).

Sessione 1 - Tecnologie emergenti e driver del cambiamento nei Porti

Intervengono:

Michele Acciari (Professore, Kühne Logistics University - Amburgo)

La portualità nel mezzo della grande trasformazione: produzione, commercio mondiale, nuove tecnologie. Quali sono i driver del cambiamento?

Nicola Blefari Melazzi (Direttore, Consorzio Nazionale Interuniversitario Telecomunicazioni CNIT)

Il punto di vista della ricerca: innovazioni emergenti e nuove funzioni portuali.

Rossella Cardone (Responsabile Innovazione, Sostenibilità e Corporate responsibility, Ericsson).

- segue

5G: porti testbed, enabler e utenti.

Luca Amato (Security and Integration Solution Architect – IBM)

Blockchain: catene di valore per commercio internazionale, shipping, portualità.

Nico De Cauwer (Digital Business Solutions – Business Architect & PCS Program Manager, Porto di Anversa).

Dal Port Community System all'ecosistema portuale dell'innovazione.

Sessione 2 - Industrie e Città: prospettive per governare l'innovazione dei sistemi portuali

Intervengono:

Roberto Rossi (Business Development Director, Thales)

Il punto di vista dell'industria: investimenti in R&S e proposte per il sistema portuale italiano.

Simona Costa (Presidente, European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities)

Esperienza e prospettive delle smart cities: peculiarità e opportunità delle città portuali.

Romano Benini (Professore, Università La Sapienza di Roma)

Porti senza lavoro: esiste una "terza via" all'innovazione?

Antonella Querci (Dirigente, Direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione – Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale)

Programmare, misurare, abilitare l'innovazione portuale: per una nuova governance ed uno "smart port index".

Conclusioni:

Zeno D'Agostino (Presidente, Assoporti)

La pianificazione strategica di infrastrutture e servizi portuali al tempo della digitalizzazione.

Il porto smart naviga lungo rotte digitali

Sessione della AdSp Mar Tirreno settentrionale a Naples Shipping Week

NAPOLI – Nell'ambito della terza edizione di Naples Shipping Week, è previsto un interessante convegno a cura della AdSp del Mar Tirreno settentrionale dal titolo "Il porto smart naviga lungo le rotte digitali globali". L'appuntamento è per venerdì 28 Settembre dalle ore 11 alle 13, nella Sala Calipso del Centro Congressi Terminal Napoli. I maggiori porti europei e mediterranei sono nel mezzo di una grande trasformazione; porto "digitale", "connesso", "smart": definizioni che evidenziano aspetti diversi della complessità che la portualità deve oggi governare e rispetto alla quale l'uso di tecnologie ICT è condizione necessaria, ma non sufficiente.

Mentre il commercio globale impone ai porti di innovarsi con sempre maggior velocità, la sfida è mettere in campo soluzioni e sistemi adatti alle esigenze dei diversi soggetti che compongono la "port community estesa"; ma soprattutto di far sì che queste soluzioni siano pienamente integrate e connesse lungo tutta la catena logistica, attraverso il paradigma delle soluzioni standard ed aperte. L'attenzione a questi temi è al centro dell'edizione 2018 del Naples Shipping Week, dove si danno appuntamento tutti i più importanti operatori di settore. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale promuove la discussione, per verificare con gli stakeholder priorità, strumenti e metodi dell'Agenda digitale del porto.

Quali tecnologie sono destinate a trasformare i porti? In quale orizzonte temporale? Inoltre, il dibattito cercherà di rispondere alle principali domande poste dagli operatori, per esempio su come anticipare e incorporare la visione tecnologica nei piani di sviluppo portuale e quali soggetti pubblici o privati sono i veri driver dell'innovazione in porto.

Ma anche su quale metodo e modello di governance è possibile ridisegnare i processi portuali e logistici, valutando ex ante l'impatto dell'innovazione tecnologica. Quali scelte strategiche e tecnologiche consentono la piena integrazione tra i diversi segmenti della supply chain (marittimo, portuale, logistico, intermodale) che, pur fortemente automatizzati e digitalizzati, non sono ancora pienamente connessi tra loro.

I lavori saranno introdotti da Stefano Corsini, presidente AdSp Mar Tirreno settentrionale e moderati dalla giornalista Alessia Maccaferri. Nella sessione 1 – "Tecnologie emergenti e driver del cambiamento nei porti", sono previsti numerosi e qualificati interventi, ad iniziare da quello di Michele Acciari, professore Kühne Logistics University di Amburgo, che presenterà la relazione "La portualità nel mezzo della grande trasformazione: produzione, commercio mondiale, nuove tecnologie. Quali sono i driver del cambiamento?".

Poi il direttore del Consorzio nazionale interuniversitario telecomunicazioni (Cnit), Nicola Blefari Melazzi, esporrà "Il punto di vista della ricerca: innovazioni emergenti e nuove funzioni portuali".

A seguire, Rossella Cardone, responsabile Innovazione, sostenibilità e corporate responsibility di Ericsson, parlerà di "5G: porti testbed, enabler e utenti".

Luca Amato, Security and integration solution architect – Ibm, con "Blockchain: catene di valore per commercio internazionale, shipping, portualità".

Chiuderà la prima parte dei lavori, Nico De Cauwer, Digital business solutions – Business architect & PCS program manager del porto di Anversa, presenterà "Dal Port Community System all'ecosistema portuale dell'innovazione".

La sessione 2, dedicata a "Industrie e Città: prospettive per governare l'innovazione dei sistemi portuali", sarà aperta da Roberto Rossi (Business development director di Thales, con "Il punto di vista dell'industria: investimenti in R&S e proposte per il sistema portuale italiano". Quindi Simona Costa, presidente European innovation partnership on smart cities and communities, parlerà di "Esperienza e prospettive delle smart cities: peculiarità e opportunità delle città portuali". Prenderà poi la parola Romano Benini, professore Università La Sapienza di Roma, con la sua relazione su "Porti senza lavoro: esiste una 'terza via' all'innovazione?".

Sarà infine Antonella Querci, dirigente della Direzione sviluppo e programmi europei dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale a chiudere la sessione, intervenendo su "Programmare, misurare, abilitare l'innovazione portuale: per una nuova governance ed uno smart port index".

Le conclusioni dell'interessante convegno sono affidate al presidente di Assoport, Zeno D'Agostino che riferirà ai presenti "La pianificazione strategica di infrastrutture e servizi portuali al tempo della digitalizzazione".

Il porto smart naviga lungo le rotte digitali globali / Naples Shipping Week 24-29 settembre

NAPLES SHIPPING WEEK III° EDIZIONE - 24 - 29 SETTEMBRE 2018

IL PORTO SMART NAVIGA LUNGO LE ROTTE DIGITALI GLOBALI - Tecnologie, città, industrie: esperienze e sfide per i porti come ecosistemi dell'innovazione. **Sessione a cura di AdSP Mar Tirreno Settentrionale - direzione Sviluppo, Programmi Europei, Innovazione. (porti di Livorno e Piombino).**

Venerdì 28 settembre 2018 (11:00 - 13:00 - Sala Calipso, Centro Congressi Terminal Napoli)

Premessa

I maggiori porti europei e mediterranei sono nel mezzo di una grande trasformazione; porto "digitale", "connesso", "smart": definizioni che evidenziano aspetti diversi della complessità che la portualità deve oggi governare e rispetto alla quale l'uso di tecnologie ICT è condizione necessaria, ma non sufficiente.

Mentre il commercio globale impone ai porti di innovarsi con velocità sempre accelerata, la sfida è mettere in campo soluzioni e sistemi adatti alle esigenze dei diversi soggetti che compongono la "port community estesa"; ma soprattutto di far sì che queste soluzioni siano pienamente integrate e connesse lungo tutta la catena logistica, attraverso il paradigma delle soluzioni standard ed aperte.

L'attenzione a questi temi è al centro dell'edizione 2018 del Naples Shipping Week, dove si danno appuntamento tutti i più importanti operatori di settore. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** promuove la discussione, per verificare con gli stakeholder priorità, strumenti e metodi dell'Agenda Digitale del Porto.

Quali tecnologie sono destinate a trasformare i porti? In quale orizzonte temporale? Come anticipare e pienamente incorporare la visione tecnologica nei piani di sviluppo portuale? Quali soggetti pubblici o privati sono i veri driver dell'innovazione in porto? Con quale metodo e modello di governance è possibile ridisegnare i processi portuali e logistici, valutando ex ante l'impatto dell'innovazione tecnologica? Quali scelte strategiche e tecnologiche consentono la piena integrazione e interoperabilità tra i diversi segmenti della supply chain (marittimo, portuale, logistico, intermodale) che, pur fortemente automatizzati e digitalizzati, non sono ancora pienamente connessi tra loro? Quali servizi nuovi e più competitivi sono abilitati dalla connettività pervasiva a vantaggio dei traffici merci e passeggeri? In che modo il port monitoring di nuova concezione innalza i livelli di sicurezza, di integrazione città-porto, di sostenibilità ambientale?

Introduce: Stefano Corsini (Presidente, Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale).

Moderà: Alessia Maccaferri (Giornalista, Nòva24-II Sole 24 Ore). Sessione 1 - Tecnologie emergenti e driver del cambiamento nei Porti

Intervengono:

Michele Acciaro (Professore, Kühne Logistics University - Amburgo)

La portualità nel mezzo della grande trasformazione: produzione, commercio mondiale, nuove tecnologie.

Quali sono i driver del cambiamento?

Nicola Blefari Melazzi (Direttore, Consorzio Nazionale Interuniversitario Telecomunicazioni CNIT) Il punto di vista della ricerca: innovazioni emergenti e nuove funzioni portuali.

Rossella Cardone (Responsabile Innovazione, Sostenibilità e Corporate responsibility, Ericsson). 5G: porti testbed, enabler e utenti.

Luca Amato (Security and Integration Solution Architect - IBM) Blockchain: catene di valore per commercio internazionale, shipping, portualità.

Nico De Cauwer (Digital Business Solutions – Business Architect & PCS Program Manager, Porto di Anversa). Dal Port Community System all'ecosistema portuale dell'innovazione.

Sessione 2 - Industrie e Città: prospettive per governare l'innovazione dei sistemi portuali

Intervengono:

Roberto Rossi (Business Development Director, Thales)

Il punto di vista dell'industria: investimenti in R&S e proposte per il sistema portuale italiano.

Simona Costa (Presidente, European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities)

Esperienza e prospettive delle smart cities: peculiarità e opportunità delle città portuali.

Romano Benini (Professore, Università La Sapienza di Roma)

Porti senza lavoro: esiste una "terza via" all'innovazione?

Antonella Querci (Dirigente, Direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione – Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale)

Programmare, misurare, abilitare l'innovazione portuale: per una nuova governance ed uno "smart port index".

Conclusioni:

Zeno D'Agostino (Presidente, Assoporti)

La pianificazione strategica di infrastrutture e servizi portuali al tempo della digitalizzazione.