Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
4 OTTOBRE 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Italian Cruise Day** (Corriere Marittimo, Civonline, Il Nautilus)
- **Decreto Genova** (Il Secolo XIX, Corriere Marittimo)
- **Porti pubblici o privati?** (Informazioni Marittime)

Porti:

Trieste:

"...Illustrata e rinviata la mozione sul Porto di Monfalcone..." (Ferpress)

Venezia:

"...Lng, dalla Ue 12 milioni per il Terminal di Venezia ..." (Il Secolo XIX)

Genova:

"...Fiera-Porto Antico, retromarcia sulla fusione..." (The Medi Telegraph)

"...Il treno restituisce ossigeno al porto..." (Il Secolo XIX)

"...Tir, 3 su 4 evitano la via del porto..." (Il Secolo XIX)

"...Crepe sui muri, chiude un'ala della Stazione Marittima..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Porto di Ravenna: imbarcata impiantistica off shore..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Siglata intesa per promuovere la sicurezza sul lavoro..." (L'Informatore Navale, Ansa, Il Telegrafo Livorno, Ferpress, Il Tirreno)

"...Confindustria sveglia l'Authority: Darsena Europa si va troppo piano..." (Il Tirreno)

"..."Scavalco" ferroviario tra porto e interporto..." (Il Tirreno, Ferpress)

"...Bacino galleggiante di Livorno ... quasi pronto..." (Messaggero Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
4 OTTOBRE 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Piombino:

"...Gli industriali: bene su Jindal, ma sul porto stiamo rischiando..."
(Il Tirreno Piombino, Il Telegrafo Livorno)

Civitavecchia:

"...Dalla Bei 195 milioni per Civitavecchia"
(The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Civonline, Ferpress, PressMare)

Napoli:

"...Naples Shipping Week..." (Ferpress, Corriere Marittimo)

"...Il 15 ottobre al via IX Shipping and the Law..."
(Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Contship ripavimenta il Medcenter..." (Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Gnl benzina "verde" del futuro per le navi, Sardegna pronta..."
(Ansa, Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

"...All'Authority unica anche il personale e contratti..." (Ansa)

Messina:

"...Authority: dopo l'annuncio ora si attende un risultato..."
(Gazzetta del Sud)

"...La Cisl sollecita il Ministro Toninelli..." (TempoStretto)

Augusta:

"...Una delegazione svedese in visita al porto commerciale..."
(La Sicilia, Ansa)

"...Europa in movimento lungo il corridoio scandinavo-mediterraneo..." (L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Focus:

- **L'Italia in affari sulle rotte della Bri** (MF)

"Italian Cruise Day" al via a Trieste il 19 ottobre

TRIESTE - Riapre i battenti il 19 ottobre **Italian Cruise-Day, l'annuale Forum dedicato** al compartocrocieristico e di riferimento in Italia per il settore, ideato e organizzato **da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica - quest'anno in partnership con Trieste Terminal Passeggeri e con il supporto di CLIA Europe. Evento itinerante che quest'anno si svolge a Trieste, arrivato alla 8° edizione**.

Sono oltre 200 i partecipanti iscritti alla manifestazione in rappresentanza delle diverse categorie professionali e che operano nel comparto: compagnie armatoriali, società terminaliste, agenti marittimi, realtà portuali, agenti di viaggio, tour operator, associazioni di categoria. Tutti riuniti **alla Stazione Marittima di Trieste (Magazzino 42) per un'intensa giornata di studio, di confronto, approfondimento e dibattito.**

Per il **2018 l'Italia** si conferma prima nazione del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con sei scali nella top ten dei porti crocieristici dell'area. Questi i dati del nuovo **Italian Cruise Watch: il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati e rilevanti sul comparto crocieristico in Italia e le previsioni per l'anno a venire.**

L'iniziativa è stata presentata alla stampa da **Francesco di Cesare** - presidente Risposte Turismo - e da **Franco Napp – CEO Trieste Terminal Passeggeri,** Italian Cruise Day si conferma anche quest'anno l'appuntamento maggiormente atteso da tutti gli operatori del comparto crocieristico operanti in Italia.

Attesi in apertura di forum il **keynote speech di Pierfrancesco Vago** – Member of the Executive **Committee CLIA Europe** e, dopo i saluti istituzionali, gli interventi di **Zeno D'Agostino** – Presidente Assoporti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Trieste Terminal Passeggeri, **Roberto Martinoli** – Chairman CLIA Italy e **Airam Diaz Pastor** – Presidente MedCruise.

I crocieristi nel Mediterraneo preferiscono i porti italiani - Dati Italian Cruise Watch 2018

TRIESTE - Nell'ambito del Forum **Italian Cruise Day** 2018 - in programmazione a Trieste presso il Terminal Passeggeri, il prossimo 19 ottobre - sarà presentato "**Italian Cruise Watch 2018**" il rapporto di ricerca **realizzato come ogni anno da Risposte Turismo e, contenente i dati aggiornati del comparto crocieristico nazionale 2018 e le previsioni per il 2019.**

Secondo i primi dati del report comunicati in anteprima - durante la conferenza stampa di presentazione del Forum - a **fine 2018 l'Italia sarà la prima nazione del Mediterraneo per numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei propri scali.** Più in particolare il nostro Paese vanterà **6 porti crocieristici tra i primi 10 del Mediterraneo**, numero che sale a 8 se si considerano i primi 20 scali crocieristici dell'area mediterranea.

Nel dettaglio, **Civitavecchia manterrà la seconda posizione, alle spalle di Barcellona**, sia per numero di passeggeri movimentati (2,452 milioni, +10,4%), sia di toccate nave (770, +5,8%).

Di seguito la posizione in classifica degli altri scali italiani:

- **Venezia**: 5° posto (1,475 milioni di passeggeri movimentati e 495 toccate nave), era al terzo fino al 2014;
- **Genova**: 7° posto (1,022 milioni di passeggeri movimentati e 224 toccate nave), guadagnando una posizione rispetto allo scorso anno.
- **Napoli:** 8° posto (1 milione di passeggeri movimentati e 370 toccate nave), in crescita sia per passeggeri movimentati che numero di accosti rispetto al 2017;
- **Savona**: 9° posto (897 mila passeggeri movimentati e 195 toccate nave), mantenendo la posizione del 2017;
- **Livorno:** 10° posto (795 mila passeggeri movimentati e 356 toccate nave), che torna nella top ten degli scali del Mediterraneo, non accadeva dal 2012;
- **Palermo**: 16° posto (580 mila passeggeri movimentati e 172 toccate navi), salendo di tre posizioni rispetto allo scorso anno.
- Bari: 17° posto (550 mila passeggeri movimentati e 210 toccate nave), con gli incrementi più alti (+38,3% passeggeri; +46,9% toccate) tra i primi 20 porti

La **leadership del nostro Paese sarà evidenziata anche dal numero di crocieristi** che iniziano o finiscono la propria crociera in Italia: a fine anno, infatti, quasi la metà degli imbarchi/sbarchi nel Mediterraneo sarà avvenuto nei porti italiani. Un risultato particolarmente significativo dal punto di vista del coinvolgimento dell'intera filiera della crocieristica e che rappresenta un'opportunità per i territori coinvolti sia pre, sia post navigazione.

Per quanto riguarda le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2018, Italian Cruise Watch evidenzia una crescita sia per il numero di passeggeri movimentati nei porti nazionali (poco oltre gli 11 milioni, +8,1% sul 2017), sia per le toccate nave (+2,1% sul 2017).

Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, in sede di **conferenza stampa ha spiegato: "*L'Italia* si *conferma nazione leader in Europa*,** *e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche ed occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un'ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, però, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca - in particolare tra compagnie e porti - di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell'ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e traguardare i propri obiettivi di crescita*".

Il programma del forum

Dopo la presentazione di Italian Cruise Watch 2018 il forum proseguirà con la tavola rotonda di apertura "La crocieristica in Italia: stato dell'arte e prospettive future", tradizionale appuntamento del forum dedicato alle potenzialità del prodotto crociera, agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal crocieristici, alla costruzione degli itinerari crocieristici e alle relazioni all'interno della filiera di produzione.

La mattinata di lavori continuerà con la consegna del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristici, e del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica e con alcune presentazioni da parte di alcune realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici Italiani, lo spazio informativo all'interno di Italian Cruise Day messo a disposizione dei terminal nazionali per illustrare i risultati ottenuti, i lavori in corso di svolgimento e i progetti per il futuro.

Il pomeriggio di Italian Cruise Day sarà arricchito da tre interessanti tavole rotonda dedicate, rispettivamente, all'intermediazione del prodotto crocieristico (titolo: "Vendere la crociera: prodotto e distribuzione"), ai servizi e ai prodotti per la nave da crociera del futuro (titolo: "Attorno alla nave: il business crocieristico di domani") e ad un momento di confronto ("Crocieristica e gestione dei flussi turistici: un contributo alla crescita delle destinazioni") che cercherà di rispondere a una domanda sempre più importante nel dibattito sulla crocieristica: sono davvero i crocieristi a creare stress in termini di presenze turistiche nelle top destination del nostro Paese o questa tipologia di domanda, per sua natura prevedibile nei numeri e nei tempi, è in grado di agevolare più che complicare la gestione complessiva dell'incoming turistico.

"*L'ottava edizione di Italian Cruise Day* – ha sottolineato di Cesare – *avrà ancora una volta l'informazione al centro della propria formula, con un programma articolato e rinnovato nei contenuti che consentirà a tutti i partecipanti di acquisire nuovi dati, di aggiornarsi, di ascoltare cosa c'è di nuovo nell'industria. Quella che si aprirà a Trieste venerdì 19 ottobre sarà un'edizione particolarmente ricca di spunti, e voglio ringraziare per il fondamentale contributo Trieste Terminal Passeggeri, gli sponsor e le organizzazioni che sostengono la manifestazione, oltre ovviamente i relatori che animeranno le tavole rotonde e gli interventi di quello che oggi è considerato l'appuntamento di riferimento per la business community dell'industria crocieristica*".

"*Trieste Terminal Passeggeri* – **ha dichiarato Franco Napp, CEO Trieste Terminal Passeggeri** - *ha fortemente voluto candidarsi per ospitare l'Italian Cruise Day 2018. Voglio esprimere a nome di tutta la nostra società un sincero ringraziamento al professor di Cesare per aver appoggiato la nostra candidatura e per essere oggi qui con noi*".

"*Il binomio Trieste-crociere* – ha proseguito Napp - *è un binomio moderno, pur avendo sempre avuto la Stazione Marittima di Trieste un profondo legame con le navi bianche. Dalle nostre banchine partivano infatti i transatlantici che nel secolo scorso portarono migliaia di giuliani a cercare fortuna nel mondo. Nella seconda decade del nuovo secolo una cordata industriale ha lanciato un ambizioso progetto in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste: rilanciare la crocieristica nello scalo giuliano. In più di un lustro Trieste ha ospitato stagioni regolari e singole toccate, facendo diventare la Stazione Marittima un fiore all'occhiello della crocieristica in Adriatico*".

"*Le prospettive future* - **ha concluso Napp** - *sono tutte rivolte alla crescita e l'Italian Cruise Day 2018 sarà l'occasione per discutere di nuove opportunità. Mi sento però in questa sede di rivolgere un accorato appello alle Istituzioni per tutelare la crocieristica a Venezia. Dal futuro di Venezia dipenderà anche il futuro di tutti gli altri scali adriatici, Trieste compresa. Non può esserci crocieristica in Adriatico senza la presenza di un hub forte come Venezia, in grado di attrarre flussi di croceristi da ogni angolo della Terra*".

Crociere e lavoro: Carriere&ICD

L'edizione 2018 di Italian Cruise Day terminerà con la nuova edizione di Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto.

Quest'anno è confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Terminal, Costa Crociere, Dock&Discover, Dreamlines, Fincantieri, Intermpo, Italian Host, MSC Crociere, Starboard Cruise Services, Trieste Terminal Passeggeri, Trumpy Tours, Venezia Terminal Passeggeri.

L'iniziativa si inserisce all'interno di Spazio Giovani, l'insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell'ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti e di cui fanno parte anche i citati Premio di Laurea ICD e Premio di Laurea Assoporti.

Crociere: Civitavecchia al secondo posto nel Mediterraneo

L'Italia è leader del settore. È il dato emerso al lancio dell'ottava edizione dell'Italian Cruise Day in programma a Trieste. Nello scalo cittadino aumentano passeggeri e toccate nave

CIVITAVECCHIA - L'Italia si conferma prima nazione del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con sei scali nella top ten dei porti crocieristici dell'area. È quanto emerge dai dati presentati a Trieste nel lancio della ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum annuale sul comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, in programma venerdì 19 ottobre presso la Stazione Marittima di Trieste. L'Italia si conferma quindi leader nel Mediterraneo nella classifica guidata dallo scalo di Barcellona che resta stabile a 2.710.000 passeggeri movimentati, con Civitavecchia che mantiene la seconda posizione, alle spalle di Barcellona, sia per numero di passeggeri movimentati (2,452 milioni, +10,4%), sia di toccate nave (770, +5,8%). Civitavecchia si avvicina al porto Catalano con un +10% rispetto al 2017. La Spagna si prende anche il terzo posto con il porto di Palma de Maiorca che ha ospitato due milioni 87.000 passeggeri, e un notevole +25% rispetto all'anno precedente.

Al quarto posto Marsiglia che, con 1.700.000 passeggeri movimentati, precede Venezia, quinta con 1.475 milioni di passeggeri movimentati e 495 toccate nave. Al sesto posto il porto ateniese del Pireo che si piazza davanti a Genova, che guadagna una posizione rispetto allo corso anno ed è settima con 1.022 milioni di passeggeri movimentati. Ottava è Napoli con 1 milione di passeggeri movimentati e 370 toccate nave, in crescita sia per passeggeri che numero di accosti rispetto al 2017, mentre nona è Savona con 897.000 e decimo Livorno che con 795.000 passeggeri torna nella top ten degli scali del Mediterraneo dopo un'assenza lunga sei anni.

I porti italiani si prendono anche altre due posizioni se consideriamo la top 20, con Palermo sedicesima (580 mila passeggeri movimentati e 172 toccate navi) e Bari diciassettesima (550 mila passeggeri movimentati e 210 toccate nave). Lo scalo pugliese è quello che fa registrare l'incremento più alti con un +38,3% di passeggeri e un +46,9% di navi attraccate. La leadership italiana viene evidenziata anche dal numero di crocieristi che iniziano o finiscono la propria crociera in Italia: a fine anno, infatti, quasi la metà degli imbarchi e sbarchi nel Mediterraneo sarà avvenuto nei porti italiani. Un risultato particolarmente significativo, si sottolinea nel rapporto, dal punto di vista del coinvolgimento dell'intera filiera della crocieristica e che rappresenta un'opportunità per i territori coinvolti sia pre, sia post navigazione.

RISPOSTE TURISMO: presente e futuro del comparto crocieristico all'Italian Cruise Day

TRIESTE – Si alza il sipario sull'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo – società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica – quest'anno in partnership con Trieste Terminal Passeggeri e con il supporto di CLIA Europe, in programma venerdì 19 ottobre presso la Stazione Marittima di Trieste (Magazzino 42).
Presentato questa mattina alla stampa da Francesco di Cesare – Presidente Risposte Turismo – e da Franco Napp – CEO Trieste Terminal Passeggeri, Italian Cruise Day si conferma anche quest'anno l'appuntamento maggiormente atteso da tutti gli operatori del comparto crocieristico operanti in Italia.
Oltre 200 partecipanti attesi al forum.
Come per le precedenti sette edizioni, anche quest'anno Italian Cruise Day si caratterizzerà per un'intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore nel nostro Paese.
Sulla base delle iscrizioni già pervenute, saranno oltre 200 i partecipanti che prenderanno parte all'evento, in rappresentanza delle diverse categorie professionali che operano nel comparto: dalle compagnie armatoriali alle realtà portuali, dagli agenti di viaggio ai tour operator fino agli agenti marittimi, alle associazioni di categoria e molti altri ancora.
Attesi in apertura di forum il keynote speech di Pierfrancesco Vago – Member of the Executive Committee CLIA Europe e, dopo i saluti istituzionali, gli interventi di Zeno D'Agostino – Presidente Assoporti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Trieste Terminal Passeggeri, Roberto Martinoli – Chairman CLIA Italy e Airam Diaz Pastor – Presidente MedCruise.
Crociere in numeri: anteprima Italian Cruise Watch 2018
Come da tradizione, grande attenzione sarà dedicata alla presentazione della nuova edizione dell'Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati e rilevanti sul comparto crocieristico in Italia e le previsioni per l'anno a venire.
Secondo i primi dati del report comunicati in anteprima, a fine 2018 l'Italia sarà la prima nazione del Mediterraneo per numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei propri scali.
Più in particolare il nostro Paese vanterà 6 porti crocieristici tra i primi 10 del Mediterraneo, numero che sale a 8 se si considerano i primi 20 scali crocieristici dell'area mediterranea.
Nel dettaglio, Civitavecchia manterrà la seconda posizione, alle spalle di Barcellona, sia per numero di passeggeri movimentati (2,452 milioni, +10,4%), sia di toccate nave (770, +5,8%).
Di seguito la posizione in classifica degli altri scali italiani:Venezia: 5° posto (1,475 milioni di passeggeri movimentati e 495 toccate nave), era al terzo fino al 2014;
Genova: 7° posto (1,022 milioni di passeggeri movimentati e 224 toccate nave), guadagnando una posizione rispetto allo scorso anno.
Napoli: 8° posto (1 milione di passeggeri movimentati e 370 toccate nave), in crescita sia per passeggeri movimentati che numero di accosti rispetto al 2017;Savona: 9° posto (897 mila passeggeri movimentati e 195 toccate nave), mantenendo la posizione del 2017;
Livorno: 10° posto (795 mila passeggeri movimentati e 356 toccate nave), che torna nella top ten degli scali del Mediterraneo, non accadeva dal 2012;
Palermo: 16° posto (580 mila passeggeri movimentati e 172 toccate navi), salendo di tre posizioni rispetto allo scorso anno.
Bari: 17° posto (550 mila passeggeri movimentati e 210 toccate nave), con gli incrementi più alti (+38,3% passeggeri; +46,9% toccate) tra i primi 20 porti
La leadership del nostro Paese sarà evidenziata anche dal numero di crocieristi che iniziano o finiscono la propria crociera in Italia: a fine anno, infatti, quasi la metà degli imbarchi/sbarchi nel Mediterraneo sarà avvenuto nei porti italiani. Un risultato particolarmente significativo dal punto di vista del coinvolgimento dell'intera filiera della crocieristica e che rappresenta un'opportunità per i territori coinvolti sia pre, sia post navigazione.
Per quanto riguarda le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2018, Italian Cruise Watch evidenzia una crescita sia per il numero di passeggeri movimentati nei porti nazionali (poco oltre gli 11 milioni, +8,1% sul 2017), sia per le toccate nave (+2,1% sul 2017).

"L'Italia – ha affermato Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo – si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche ed occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un'ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, però, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca – in particolare tra compagnie e porti – di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell'ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e traguardare i propri obiettivi di crescita".Il programma del forum

Dopo la presentazione di Italian Cruise Watch 2018 il forum proseguirà con la tavola rotonda di apertura "La crocieristica in Italia: stato dell'arte e prospettive future", tradizionale appuntamento del forum dedicato alle potenzialità del prodotto crociera, agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal crocieristici, alla costruzione degli itinerari crocieristici e alle relazioni all'interno della filiera di produzione.

La mattinata di lavori continuerà con la consegna del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristici, e del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica e con alcune presentazioni da parte di alcune realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici Italiani, lo spazio informativo all'interno di Italian Cruise Day messo a disposizione dei terminal nazionali per illustrare i risultati ottenuti, i lavori in corso di svolgimento e i progetti per il futuro.

Il pomeriggio di Italian Cruise Day sarà arricchito da tre interessanti tavole rotonda dedicate, rispettivamente, all'intermediazione del prodotto crocieristico (titolo: "Vendere la crociera: prodotto e distribuzione"), ai servizi e ai prodotti per la nave da crociera del futuro (titolo: "Attorno alla nave: il business crocieristico di domani") e ad un momento di confronto ("Crocieristica e gestione dei flussi turistici: un contributo alla crescita delle destinazioni") che cercherà di rispondere a una domanda sempre più importante nel dibattito sulla crocieristica: sono davvero i crocieristi a creare stress in termini di presenze turistiche nelle top destination del nostro Paese o questa tipologia di domanda, per sua natura prevedibile nei numeri e nei tempi, è in grado di agevolare più che complicare la gestione complessiva dell'incoming turistico?

"L'ottava edizione di Italian Cruise Day – ha proseguito di Cesare – avrà ancora una volta l'informazione al centro della propria formula, con un programma articolato e rinnovato nei contenuti che consentirà a tutti i partecipanti di acquisire nuovi dati, di aggiornarsi, di ascoltare cosa c'è di nuovo nell'industria. Quella che si aprirà a Trieste venerdì 19 ottobre sarà un'edizione particolarmente ricca di spunti, e voglio ringraziare per il fondamentale contributo Trieste Terminal Passeggeri, gli sponsor e le organizzazioni che sostengono la manifestazione, oltre ovviamente i relatori che animeranno le tavole rotonde e gli interventi di quello che oggi è considerato l'appuntamento di riferimento per la business community dell'industria crocieristica".

"Trieste Terminal Passeggeri – ha dichiarato Franco Napp, CEO Trieste Terminal Passeggeri – ha fortemente voluto candidarsi per ospitare l'Italian Cruise Day 2018. Voglio esprimere a nome di tutta la nostra società un sincero ringraziamento al professor di Cesare per aver appoggiato la nostra candidatura e per essere oggi qui con noi".

"Il binomio Trieste-crociere – ha proseguito Napp – è un binomio moderno, pur avendo sempre avuto la Stazione Marittima di Trieste un profondo legame con le navi bianche. Dalle nostre banchine partivano infatti i transatlantici che nel secolo scorso portarono migliaia di giuliani a cercare fortuna nel mondo. Nella seconda decade del nuovo secolo una cordata industriale ha lanciato un ambizioso progetto in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste: rilanciare la crocieristica nello scalo giuliano. In più di un lustro Trieste ha ospitato stagioni regolari e singole toccate, facendo diventare la Stazione Marittima un fiore all'occhiello della crocieristica in Adriatico"

"Le prospettive future – ha concluso Napp – sono tutte rivolte alla crescita e l'Italian Cruise Day 2018 sarà l'occasione per discutere di nuove opportunità. Mi sento però in questa sede di rivolgere un accorato appello alle Istituzioni per tutelare la crocieristica a Venezia. Dal futuro di Venezia dipenderà anche il futuro di tutti gli altri scali adriatici, Trieste compresa. Non può esserci crocieristica in Adriatico senza la presenza di un hub forte come Venezia, in grado di attrarre flussi di croceristi da ogni angolo della Terra".

Crociere e lavoro: Carriere&ICD

L'edizione 2018 di Italian Cruise Day terminerà con la nuova edizione di Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto.

Quest'anno è confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Terminal, Costa Crociere, Dock&Discover, Dreamlines, Fincantieri, Intempo, Italian Host, MSC Crociere, Starboard Cruise Services, Trieste Terminal Passeggeri, Trumpy Tours, Venezia Terminal Passeggeri.

L'iniziativa si inserisce all'interno di Spazio Giovani, l'insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell'ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti e di cui fanno parte anche i citati Premio di Laurea ICD e Premio di Laurea Assoporti.

Il Secolo XIX

EDOARDO RIXI Il viceministro ai Trasporti lavora alle migliorie

«Stiamo modificando il decreto Ci saranno più fondi per la città»

IL COLLOQUIO

Matteo Dell'Antico / GENOVA

«Stiamo lavorando per modificare il testo, ci saranno più fondi per Genova e alcune novità importanti, come quella del Ferrobonus». Edoardo Rixi, vice ministro ai Trasporti, assicura che in fase di conversione, nel "decreto Genova", verranno inseriti «finanziamento per la cassa integrazione in deroga, saranno concessi maggiori fondi al porto e verranno dati più soldi al settore dell'autotrasporto».

Uno dei nodi forse più spinoso è proprio quello che riguarda i risarcimenti e gli aiuti da concedere agli operatori del primo scalo d'Italia: se, infatti, inizialmente era stato ipotizzato che il porto di Genova potesse trattenere il 3% dell'Iva incassata (valore circa 95 milioni), nel prosieguo della "navetta" nel decreto è stato inserito un tetto massimo, passato nel giro di una manciata di ore da 20 ai 30 milioni inserito nel documento arrivato al Quirinale. «Questi soldi aumenteranno - assicura Rixi - e non verranno presi dal fondo delle altre Authority italiane. Non verranno quindi sottratti finanziamenti agli altri scali d'Italia». Sull'importo esatto delle cifre che da Roma saranno destinate per l'emergenza del dopo crollo di Ponte Morandi ancora non ci sono certezze. «Presto per sbilanciarsi», prosegue il vice ministro che comunque ribadisce che «ci saranno più soldi per Genova rispetto a quelli messi nero su bianco fino a questo momento». Peggio che al porto, per ora, è andata al settore dell'autotrasporto che in una prima bozza del decreto avrebbe dovuto ricevere complessivamente 180 milioni di euro da qui al 2020. Ai camionisti, se nulla verrà modificato, andranno invece solo 20 milioni come risarcimento degli extra costi per quest'anno: neppure un euro per il 2019, stesso discorso per il 2020. «Non sarà così - sottolinea Rixi - visto che stiamo lavorando per sostenere anche il mondo dei Tir. Comprendo - dichiara - che l'autotrasporto possa essersi sentito penalizzato e proprio per questo motivo metteremo a disposizione maggiori risorse».

Nel decreto verrà poi inserito un nuovo capitolo che «riguarda il Ferrobonus», prosegue il vice ministro. I finanziamenti saranno messi a disposizione per incentivare lo spostamento delle merci su treno. Si tratterà di un contributo alle imprese del trasporto merci che sceglieranno di affidarsi al trasporto su ferro, ambientalmente più sostenibile rispetto a quello su gomma. C'è poi il dossier che riguarda la cassa integrazione in deroga visto che nel testo del decreto non è presente neppure un euro per l'ammortizzatore sociale chiesto dalle imprese danneggiate dal crollo del Morandi. L'attacco più duro, in quest'ultimo caso, è arrivato nei giorni scorsi dal mondo sindacale che ha bollato come «inaccettabile» l'atteggiamento del governo. «Come ministero dei Trasporti - chiude Rixi - siamo in contatto con gli altri ministeri coinvolti per reperire risorse che saranno messe a disposizione delle imprese per la cassa integrazione in deroga. Non ci sono ancora cifre sicure - precisa - ma anche questo provvedimento sarà inserito in fase di conversione».

I TEMPI

La conversione

È stato "incardinato" nei lavori parlamentari il decreto Genova che dovrà essere convertito in legge entro 60 giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, avvenuta venerdì scorso. Ma l'intento del governo sarebbe quello di chiudere molto prima, migliorando il testo dove possibile, con una dead line al 22 ottobre.

I lavori parlamentari

Lunedì e martedì le audizioni in commissioni Ambiente e Trasporti con imprese ed enti locali. Giovedì il termine per la presentazione degli emendamenti al testo che dovrebbe approdare in aula nella prossima settimana.

EDOARDO RIXI
VICEMINISTRO DEI TRASPORTI

«Finanzieremo la cassa in deroga, saranno concessi maggiori aiuti al porto e autotrasporto»

Novità Decreto Genova, la banca dati delle opere pubbliche italiane / MIT

ROMA - "*Con il Decreto Genova possiamo creare la prima banca dati delle opere pubbliche italiane, per conoscerle meglio gestirle e monitorarle e metterle in relazione tra di loro, assisterle e far si che le possiamo utilizzare tutti al meglio*" - Lo ha spiegato **Dimitri Dello Buono,** capo segreteria tecnica del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, durante il video lanciato sui **canali social e internet del Mit** , alla rubrica "**Mit the people**".

Dello Buono spiega una delle **novità introdotte dal Decreto Genova: il codice fiscale delle infrastrutture, nato per condividere tra le varie amministrazioni del paese ai vari livelli, la conoscenza dello stato di salute delle opere pubbliche italiane:** "***Ogni singola opera avrà*** *un* ***codice di identificazione*** *che permetterà a tutte le banche dati che noi abbiamo nei vari uffici, dallo Stato al piccolo Comune, di mettersi in relazione tra loro, per condividere le informazioni e la conoscenza.*"

Porti pubblici o privati? Bruxelles spinge l'Italia a decidersi

L'autorità portuale italiana è per sua stessa natura privata (nell'impiego) e pubblica (nella gestione). Un conflitto negoziabile tra poteri e istituti statali. Ma con le richieste europee le cose stanno cambiando

L'autorità portuale italiana è un ente privato e insieme pubblico. La questione è intrinseca: non dipende dal giudizio di uno o dell'altro, se a parlare è Bruxelles o Roma. Sarà sempre una questione ambivalente perché ambivalente è, per struttura, l'autorità portuale.
È un ente pubblico non economico che sottopone i suoi dipendenti al regime d'impiego di diritto privato. È un ente che non può limitarsi a gestire e affidare demanio e servizi ma deve muoversi nel mercato, cioè prendere accordi a lunga scadenza con armatori e terminalisti, altrimenti non può strutturarsi come hub di riferimento di un servizio mercantile transoceanico da milioni di container l'anno. Non deve insomma accontentare le ambizioni egemoniche, tendenti al monopolio, degli operatori portuali, ma neanche gestire le banchine in modo troppo democratico applicando al demanio la stessa gestione periodica di un marciapiede, una piazza, un palazzo comunale. La logistica e lo shipping non sono democratici: chiedete ad Amazon, Maersk, Msc, Cma Cgm, Cosco, Grimaldi, Kuehne+Negel. Dovessero sparire tutti gli altri operatori e restare questi qui, per noi consumatori non cambierebbe nulla. Non è un mondo popolato da una pluralità variegata di aziende logistiche, ognuno con la sua fettina e la sua alternanza nella competizione. Questa è una questione essenziale, nel senso che non riguarda solo i porti italiani ma tutti i grandi porti commerciali del mondo.
Le autorità portuali italiani sono strane, com'è strano qualunque porto che deve restare neutrale in una logistica delle merci popolata da un gruppo ristretto di grossi operatori. Intanto Bruxelles ha deciso: i porti italiani sono imprese. E questa è una decisione importante visto che come Stato siamo nell'Unione europea. Il conflitto si fa sempre più difficile da gestire. «Non è possibile che le autorità portuali italiane siano costrette a correre contemporaneamente i cento metri e la maratona: sono imprese per il diritto comunitario ed enti pubblici non economici per l'ordinamento nazionale; soggette a tutti gli obblighi pubblicistici per la normativa nazionale e a tutti i vincoli privatistici per le regole comunitarie. A queste condizioni non potremo mai essere competitivi su scala europea. Diventa necessario assumere una scelta». Lo scrive mercoledì, su Repubblica Napoli, Pietro Spirito, presidente dei porti della Campania, riuniti nell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, commentando recenti decisioni della Commissione europea sulla gestione dei bacini nel porto di Napoli.

Il problema che sottolinea Spirito è che, al di là dell'ambivalenza intrinseca dell'istituto autorità portuale, il conflitto tra diritto comunitario e statale va risolto. Può non risolversi quello interno, se fosse solo lo Stato membro a gestire i suoi porti, ma oggi non è più così, da un pezzo. I porti italiani sono letteralmente costruiti con i soldi nostri e degli altri Stati membri.
In Italia c'è da sempre una diatriba sulla natura dell'autorità portuale. Quando c'è da inserire i dipendenti delle authority nei tagli alla spesa o in generale negli elenchi Istat, il ministero del Tesoro li considera come dipendenti pubblici, essendo appunto dipendenti di un ente pubblico, mentre quello dei Trasporti come dipendenti di un'impresa, essendo sottoposti al regime d'impiego di diritto privato. L'ultima volta è successo ai tempi dell'austerity.
L'ente che gestisce e affida beni e servizi, amministra il demanio pubblico e i terminal dei porti italiani, che ne programma le spese e pianifica gli investimenti, va considerato come un'impresa o come il Corpo forestale, come la Guardia costiera? Incassa utili sui canoni demaniali o si limita a riscuotere prestazioni sulle aree pubbliche in concessione? Deve pagare le tasse?
L'ambivalenza dello Stato italiano nella prammatica governativa non è più accettabile: poteva esserlo in passato, quando il conflitto si risolveva in una negoziazione tra ministeri. Oggi, che oltre ai ministeri ci sono Comissione e Parlamento europei, il conflitto va risolto una volta per tutte.

Friuli Venezia Giulia: illustrata e rinviata la mozione sul Porto di Monfalcone

(FERPRESS) – Trieste, 3 OTT – La mozione proposta dai consiglieri Di Bert, Sibau e Vaccher di Progetto FVG/Ar, e Nicoli di FI, riguardante il Porto di Monfalcone e la necessità di giungere alla definizione di una forma di "cogestione" tra Regione e Autorità Portuale nell'ambito di un sistema portuale integrato, è stata illustrata dal primo firmatario Di Bert che ha poi chiesto il rinvio della discussione a una seduta d'Aula da destinarsi.

Lo riferisce una nota della Regione.

Il Consiglio ha accolto la richiesta all'unanimità.

SI PREPARA ANCHE LA SARDEGNA

Lng, dalla Ue 12 milioni per il terminal di Venezia

La Commissione europea ha annunciato il co-finanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto Venice Lng Facility per realizzare nel porto di Venezia un terminal di gas naturale liquefatto, presentato ad aprile dall'Autorità di sistema portuale e dalla società Venice Lng. Il contributo europeo stanziato andrà a sommarsi con quello di 6,4 milioni già ottenuto con un precedente bando. Intanto ieri Regione Sardegna, Adsp e Assocostieri hanno siglato un accordo di collaborazione per lo sviluppo del Gnl sull'isola.

Fiera-Porto Antico, retromarcia sulla fusione

Genova - Salta l'intesa già scritta. Proposto solo l'affitto di ramo d'azienda per la spa di piazzale Kennedy, lavoratori senza garanzie.

Genova - Doveva essere una pura formalità. Un semplice passaggio, nulla di più. La fusione tra le società pubbliche Fiera di Genova e Porto Antico, invece, per ora non si farà. Restano senza risposte e garanzie 18 dipendenti della società di piazzale Kennedy, messa in liquidazione in bonis ormai dal 31 marzo 2016. Resta poi un grande punto interrogativo sulle aree espositive della Foce, su come saranno gestite e quale sarà il loro futuro. Più in generale resta incerta tutta la futura attività fieristica che questa città ambisce ad organizzare da qui ai prossimi anni visto che la fusione tra le due società avrebbe dovuto portare sotto un'unica gestione le due più importanti aree espositive presenti a Genova. A fare chiarezza dopo questo improvviso stop, prima di altri, dovranno essere istituzioni ed enti locali visto che la società Fiera è partecipata da Comune con il 35,17%, seguito da Regione con il 26,02%, Città Metropolitana con il 19,95%, Camera di Commercio con il 16,38% e Autorità di sistema portuale con il 2,47%. Porto Antico è invece partecipata al 51% dal Comune, al 43,44% dalla Camera di Commercio e al 5,56% dall'Autorità di sistema portuale. Lo stop alla fusione è arrivato dal cda di Porto Antico che lo scorso 27 settembre ha deciso, nei confronti di Fiera, per un affitto di ramo d'azienda del periodo di un anno senza alcuna garanzia per i dipendenti rimasti in piazzale Kennedy. Una presa di posizione ben differente da quella annunciata ormai da mesi da parte di tutti gli enti coinvolti. **C'è di più: il 13 luglio, in un documento firmato dalle due società e dai sindacati, si parla chiaramente di trasferimento con il passaggio dei lavoratori di Fiera alla Porto Antico e non di affitto. Lo stop all'operazione è stato comunicato ieri ai rappresentanti dei lavoratori**. «Sono state fatte proposte irricevibili, in quanto sono stati chiesti gravi atti formali di rinuncia che mettono a rischio i diritti dei lavoratori», tuonano in una nota congiunta Filcams, Fisascat e Uiltucs. Le parti si ritroveranno nuovamente il 18 ottobre. Intanto, i rappresentanti dei lavoratori chiedono l'immediata convocazione di un tavolo con i soci delle due società. Futuro più che mai incerto anche per l'utilizzo delle aree della Foce. In ballo non c'è solo il padiglione "Blu" ma anche la Marina della Fiera.

Il treno restituisce ossigeno al porto dopo un agosto nero per i traffici

Riapre oggi la linea ferroviaria che passa sotto il ponte. Ogni giorno transiteranno 82 convogli fra merci e passeggeri

Matteo Dell'Antico
Simone Gallotti /GENOVA

Gli operatori del porto di Genova tirano un sospiro di sollievo. All'alba di oggi, alle 5.16, riaprono le linee ferroviarie interrotte dopo il crollo di Ponte Morandi. Il primo treno merci in transito sulla ferrovia è in programma intorno a metà mattinata, verso le 10: si tratta di un convoglio in arrivo da Dinazzano (Reggio Emilia) e diretto in porto, al terminal Messina.

Sarà uno degli 82 treni che transiteranno ogni giorno sul collegamento grazie alla riapertura di due linee ferroviarie su tre: la linea "Sommergibile" garantirà il collegamento per le merci con le banchine del porto di Genova, mentre sulla "Bastioni" transiteranno i convogli passeggeri che percorrono le tratte Genova-Ovada-Acqui Terme e Genova Brignole-Busalla-Arquata.

«Gli operatori portuali - dice il terminalista Ignazio Messina - possono finalmente tirare un sospiro di sollievo. Questa riapertura - prosegue - ci consente prima di tutto di tranquillizzare i nostri clienti e poi evitare costi elevati che in queste settimane abbiamo dovuto sostenere per spostare le merci su camion». Sulla linea ferroviaria dovrebbero transitare fino a un massimo di venti treni al giorni tra convogli in entrata e uscita dal bacino portuale di Sampierdarena: circa 1.300 Tir al giorno eviteranno di circolare su strada e le merci potranno nuovamente transitare su ferro. La riapertura «ridà a Genova le stesse potenzialità di prima del maledetto 14 agosto, i passeggeri e pendolari che scendono dalla Valpolcevera e da tutti i collegamenti che da qua si raggiungono e complementariamente i treni merci che erano molto importanti per la competitività del porto», spiega il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. Ai lavori di ripristino della ferrovia hanno lavorato 60 addetti distribuiti su turni 24 ore su 24, sette giorni su sette. Fino a martedì prossimo i treni subiranno un piccolo rallentamento, per questioni di sicurezza, per poi riprendere la normale velocità prevista.

LA CRISI DEI TERMINAL

Agosto è stato un mese pessimo per le banchine del porto di Genova. Quei quindici giorni senza ponte registrati dal crollo del Morandi avvenuto il giorno prima di Ferragosto, hanno pesato negativamente sui volumi. Le statistiche pubblicate dall'Autorità portuale sono indicative di quanto sarà difficile superare l'emergenza per lo scalo del capoluogo. A soffrire sono stati tutti i terminal, da Sampierdarena a Pra'. Il Vte ad esempio, come aveva anticipato *Il Secolo XIX*, ha perso in un mese un quarto del traffico, ma è stata colpa anche del riposizionamento di alcune compagnie. Per gli altri terminal l'effetto è invece diretto: in totale tra l'agosto dell'anno scorso e quello appena passato, sono stati persi 36 mila contenitori, quasi 300 mila tonnellate di merce. Le merci varie si sono dimezzate, le rinfuse secche continuano a colare a picco. Anche quelle liquide diminuiscono e tra prodotti petroliferi, olii e prodotti chimici Genova ha perso una fetta consistente dei volumi rispetto all'anno scorso. L'effetto ponte vale oltre settecento mila tonnellate di merce, circa 15 punti percentuali in meno per i quattordici giorni di agosto senza il viadotto . Per questo il presidente del porto Paolo Signorini conteggia un tracollo del 30% nei volumi per colpa dell'emergenza Morandi.

A Sampierdarena i contenitori calano per tutti, tranne che per il Sech: «Ma è casuale» spiega l'operatore portuale. Messina perde container ma cresce sulle auto, Spinelli lascia sul terreno 3 mila teu e recupera sui rotabili. Genoa Metal Terminal dimezza le merci varie, le Rinfuse continuano soffrire e San Giorgio scende su tutta la linea: container, rotabili, auto e merci varie. Il numero di navi invece cresce e arriva a 673, eppure i volumi sono in discesa: significa che già ad agosto in stiva c'era meno merce pronta a sbarcare a Genova.

Il porto del capoluogo ha così terminato la cavalcata che lo ha portato a superare tutti i record di traffico. Agosto è simbolico, gli effetti negativi sono mitigati da quindici giorni di operatività piena. Settembre sarà invece la prova definitiva per capire quanto il crollo del ponte abbia veramente inciso sui volumi delle banchine. E da quei numeri si potranno poi calcolare i danni anche in prospettiva. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da Sampierdarena al Vte, tutti i terminal hanno registrato forti flessioni. Tranne Sech

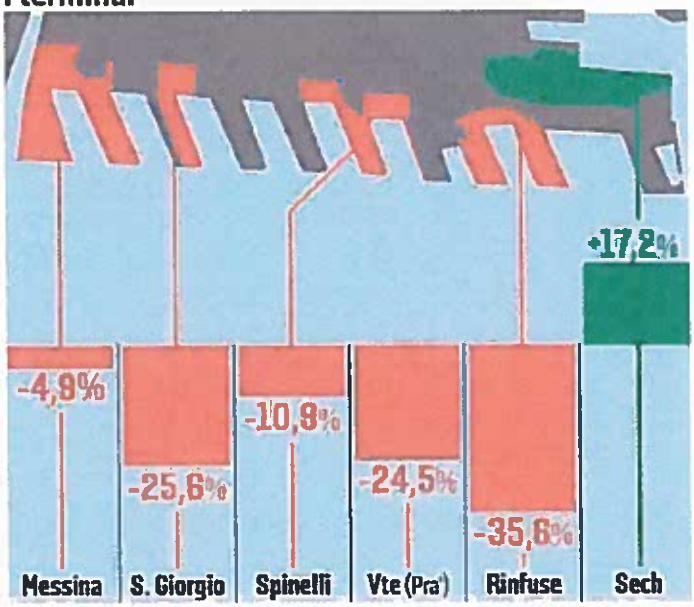
Settembre sarà la prova per capire quanto il crollo abbia inciso sui traffici dello scalo

I binari della ferrovia pronti alla riapertura FORNETTI

AGOSTO NERO PER IL PORTO DI GENOVA

Totale tonnellate **3,8 milioni** **-15,4%** Traffico container **-16,6%**

I terminal



L'ALLARME

M. Dell'Antico e M. Fagandini /PAGINA 17

Tir, tre su quattro "saltano" la nuova via

La conta al bivio di via Albareto, a Sestri

Tir, tre su quattro evitano la via del porto per scelta o per errore

IL CASO

Matteo Dell'Antico
Marco Fagandini

I camion incolonnati si dividono quando via Albareto è quasi finita. Tanti vanno dritti, verso via Siffredi e molto probabilmente agli accessi al porto più vicini al centro città. Altri salgono sulla rampa che conduce alla rotatoria davanti all'aeroporto e di lì all'accesso alla strada che corre nelle aree Ilva. Il rapporto, in un pomeriggio settimanale, è di circa 3 a 1.

Un'osservazione che di statistico ha poco, ma che mette in luce qualcosa che in porto e negli uffici del Comune è cosa nota: i camion che transitano nella strada del porto sono meno di quelli che restano per le vie cittadine, anche se il numero è in costante aumento: secondo fonti vicine a Palazzo San Giorgio, sarebbero stati 1.050 in entrata e 950 in uscita uno degli ultimi giorni delle scorsa settimana. Al momento la "Via della Superba" non è utilizzata a pieno regime - la strada potrebbe reggere il passaggio di 2.000 camion al giorno - per alcune criticità sulle quali si sta cercando di intervenire.

Una riguarda la sicurezza portuale. Dopo aver attraversato l'area Ilva, la strada creata per cercare di ridurre la presenza dei mezzi pesanti nella viabilità cittadina adesso insostenibile dopo il disastro di Ponte Morandi, entra in porto con il "Ponte del Papa". Lì è in fase di realizzazione un nuovo varco doganale. Un'operazione che richiede, secondo l'Autorità di sistema portuale, sessanta giorni a partire dall'inaugurazione dello scorso 19 settembre: servono spazi per le verifiche sulle merci e lo stoccaggio dei container in attesa. Sono circa 700 i Tir che ogni giorno ancora non possono accedere alla strada dentro al porto perchè trasportano prodotti internazionali.

In poco più di un quarto d'ora, in via Alabareto, una cinquantina di camion proseguono in via Siffredi, mentre 18 salgono sulla rampa. Se tutti questi poi raggiungeranno la strada che corre dentro al porto non è sicuro, perché alcuni potrebbero andare al deposito Derrik o al parcheggio vicino all'aeroporto, così come in altre ditte. Ma perché usare quella rampa, raggiungendo via Albareto dopo aver attraversato via Siffredi, via Manara e via Hermada, complicando il traffico? Perché pochi giorni dopo che la strada è stata inaugurata, il Comune ha scoperto che il viadotto di via Aviatori e Pionieri d'Italia che collega direttamente la galleria dopo il casello dell'Aeroporto e la rotatoria davanti al Cristoforo Colombo, e quindi l'accesso alla via, non è sicuro. Ed è stato vietato ai mezzi che hanno massa superiore a 7,5 tonnellate, sino a quando non sarà consolidato: probabilmente ci vorranno ancora due mesi. Questo problema non solo ha impedito di togliere dalla viabilità ordinaria i camion diretti in porto in arrivo dal casello, ma ha spinto verso Sestri anche quelli che già usavano il viadotto per arrivare alla Derrik o al parcheggio da 130 posti. Negli ultimi giorni di settembre - dopo il divieto introdotto dal Comune - sono comunque stati multati decine di Tir al giorno che hanno ignorato l'ordinanza: le sanzioni proseguono anche in questi giorni, seppure in numero inferiore rispetto al mese scorso.

Sulla rampa che conduce alla rotatoria davanti all'aeroporto sale anche un autobus fuori servizio. Palazzo Tursi potrebbe consentire il passaggio sulla "Via della Superba" anche ai pullman turistici. Qualcuno ha avanzato la richiesta di allargare il transito anche ai corrieri che trasportano merci in città ma il progetto non piace agli autotrasportatori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

The Medi Telegraph

Crepe sui muri, chiude un'ala della Stazione Marittima / IL CASO

Genova - Pronto il piano di trasferimento di una settantina di dipendenti. Per gli interventi sull'edificio storico si ipotizzano lavori anche sulle fondamenta.

Genova - Lentamente, ma con costanza. Se ne sono accorti per primi i dipendenti dell'Autorità portuale che affollano gli uffici al piano alto dell'edificio: la Stazione Marittima si muove. Un'ala scivola verso l'esterno e rischia di diventare pericolosa. Ed è quella che affaccia sulla banchina dove attraccano le navi da crociera, punto di transito dei passeggeri che si imbarcano e scendono dai colossi del mare. Crepe e fessure si stanno allargando e lo conferma il monitoraggio che da oltre due anni permette di tenere sotto osservazione il terminal crociere. **Colpa delle fondamenta che poggiano in parte su una base che va rinforzata perchè friabile, come raccontano dall'Authority. Anche i costruttori dell'epoca lo sapevano e avevano rimediato rendendo più solide le fondamenta del complesso realizzato nel 1930**. Il primo allarme è scattato a luglio, adesso si aspetta l'esito della perizia, ma dei risultati in Autorità portuale sono quasi certi: una parte dell'edificio andrà chiusa.

Gli interventi

L'Authority dovrà intervenire velocemente per evitare ulteriori danni alla struttura e per limitare i disagi. «Non c'è un pericolo crollo» spiegano da Palazzo San Giorgio, ma i risultati del monitoraggio sono chiari: quattro anni fa erano state segnalate le prime crepe che nel tempo si sono allargate e adesso deve partire un restyling che non sarà breve. Il primo fronte è quello dei muri perimetrali e l'Authority pensa di cavarsela con tre mesi al massimo di lavori. Il cantiere più lungo ed impegnativo, anche economicamente, sarà invece quello delle fondamenta. Per evitare altri danni all'edificio, serve un rinforzo della base. Per questo a Palazzo San Giorgio vogliono agire con una certa velocità: il grande intervento provocherà lo spostamento degli uffici dei dipendenti dell'Authority e di quelli della Stazione Marittima, un centinaio di persone in tutto.

Il trasloco

Il piano è quasi pronto: quando apriranno i cantieri, circa cinquanta dipendenti dell'Authority dovranno lasciare gli uffici. Altri venti sono quelli di Stazioni Marittime.

Le soluzioni ipotizzate sono due: quella più semplice prevede lo spostamento di pochi metri, in un'ala diversa dall'edificio, non interessata dai lavori. Sul tavolo però anche l'ipotesi di trasferire i lavoratori negli spazi della "Torre Shipping" di Sampierdarena. L'Autorità portuale è proprietaria di diversi piani in uno dei grattacieli del Wtc. A riempire quegli uffici ancora vuoti, **ci hanno provato sia Luigi Merlo che l'ammiraglio Giovanni Pettorino, quando era commissario del porto**. Nessuno però c'è ancora riuscito: la prospettiva di finire a Sampierdarena non attrae i dipendenti. Ora però i lavori per adeguare gli uffici nella torre potrebbero subire un'accelerazione, dettati dall'urgenza di trovare una soluzione.

Rebus crociere

Il cantiere per mettere in sicurezza l'edificio riguarderà solo una parte della Stazione, ma è quella più sensibile. Su quel lato che affaccia sulla banchina d'attracco delle navi, non passano solo i dipendenti. Da lì infatti sbarcano i crocieristi e l'Authority stessa prevede che almeno una sala dedicata al transito dei passeggeri, sarà inutilizzabile sino alla fine dei lavori. È un periodo nero per il porto passeggeri, in lotta con le infrastrutture: prima la banchina di Ponte Doria crollata per l'erosione provocata dalle eliche. Poi le bitte made in China di Ponte dei Mille, spezzate dai cavi di ormeggio delle navi da crociera. E adesso le crepe sempre più profonde su un lato dell'edificio storico. «Non perderemo nemmeno un giorno di operatività» tranquillizza Massimo Mariani, l'ingegnere che sta monitorando la struttura. «Non c'è un pericolo di crollo, la Stazione Marittima non è a rischio e l'attività potrà continuare». La perizia firmata dall'esperto arriverà tra «quindici, al massimo venti giorni». Poi però partiranno i cantieri.

GENOVA, L'EDIFICIO OSPITÒ IL G8

Stazione marittima, chiusa un'ala le crepe nei muri fanno paura

La storica Stazione marittima di Genova ha bisogno di lavori di consolidamento. Chiusa un'ala.

GALLOTTI / PAGINA 21

IL TERMINAL CROCIERE

Crepe e fessure, chiude un'ala della Stazione Marittima: uffici del porto verso il trasloco

Simone Gallotti

Lentamente, ma con costanza. Se ne sono accorti per primi i dipendenti dell'Autorità portuale che affollano gli uffici al piano alto dell'edificio: la Stazione Marittima si muove. Un'ala scivola verso l'esterno e rischia di diventare pericolosa. Ed è quella che affaccia sulla banchina dove attraccano le navi da crociera, punto di transito dei passeggeri che si imbarcano e scendono dai colossi del mare. Crepe e fessure si stanno allargando e lo conferma il monitoraggio che da oltre due anni permette di tenere sotto osservazione il terminal crociere. Colpa delle fondamenta che poggiano in parte su una base che va rinforzata perchè friabile, come raccontano dall'Authority. Anche i costruttori dell'epoca lo sapevano e avevano rimediato rendendo più solide le fondamenta del complesso realizzato nel 1930. Il primo allarme è scattato a luglio, adesso si aspetta l'esito della perizia, ma dei risultati in Autorità portuale sono quasi certi: una parte dell'edificio andrà chiusa.

GLI INTERVENTI

L'Authority dovrà intervenire velocemente per evitare ulteriori danni alla struttura e per limitare i disagi. «Non c'è un pericolo crollo» spiegano da Palazzo San Giorgio, ma i risultati del monitoraggio sono chiari: quattro anni fa erano state segnalate le prime crepe che nel tempo si sono allargate e adesso deve partire un restyling che non sarà breve. Il primo fronte è quello dei muri perimetrali e l'Authority pensa di cavarsela con tre mesi al massimo di lavori. Il cantiere più lungo ed impegnativo, anche economicamente, sarà invece quello delle fondamenta. Per evitare altri danni all'edificio, serve un rinforzo della base. Per questo a Palazzo San Giorgio vogliono agire con una certa velocità: il grande intervento provocherà lo spostamento degli uffici dei dipendenti dell'Authority e di quelli della Stazione Marittima, un centinaio di persone in tutto.

IL TRASLOCO

Il piano è quasi pronto: quando apriranno i cantieri, circa cinquanta dipendenti dell'Authority dovranno lasciare gli uffici. Altri venti sono quelli di Stazioni Marittime. Le soluzioni ipotizzate sono due:

quella più semplice prevede lo spostamento di pochi metri, in un'ala diversa dall'edificio, non interessata dai lavori. Sul tavolo però anche l'ipotesi di trasferire i lavoratori negli spazi della "Torre Shipping" di Sampierdarena. L'Autorità portuale è proprietaria di diversi piani in uno dei grattacieli del Wtc. A riempire quegli uffici ancora vuoti, ci hanno provato sia Luigi Merlo che l'ammiraglio Giovanni Pettorino, quando era commissario del porto. Nessuno però c'è ancora riuscito: la prospettiva di finire a Sampierdarena non attrae i dipendenti. Ora però i lavori per adeguare gli uffici nella torre potrebbero subire un'accelerazione, dettati dall'urgenza di trovare una soluzione.

REBUS CROCIERE

Il cantiere per mettere in sicurezza l'edificio riguarderà solo una parte della Stazione, ma è quella più sensibile. Su quel lato che affaccia sulla banchina d'attracco delle navi, non passano solo i dipendenti. Da lì infatti sbarcano i crocieristi e l'Authority stessa prevede che almeno una sala dedicata al transito dei passeggeri, sarà inutilizzabile sino alla fine dei lavori. È un periodo nero per il porto passeggeri, in lotta con le infrastrutture: prima la banchina di Ponte Doria crollata per l'erosione provocata dalle eliche. Poi le bitte *made in China* di Ponte dei Mille, spezzate dai cavi di ormeggio delle navi da crociera. E adesso le crepe sempre più profonde su un lato dell'edificio storico. «Non perderemo nemmeno un giorno di operatività» tranquillizza Massimo Mariani, l'ingegnere che sta monitorando la struttura. «Non c'è un pericolo di crollo, la Stazione Marittima non è a rischio e l'attività potrà continuare». La perizia firmata dall'esperto arriverà tra «quindici, al massimo venti giorni». Poi però partiranno i cantieri. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il complesso della Stazione Marittima venne realizzato nel 1930

Porto di Ravenna: imbarcata impiantistica off shore

Destinazione finale delle strutture Baku, mar Caspio

RAVENNA – Nei giorni scorsi al porto di Ravenna sono state imbarcate alcune strutture di impiantistica off shore realizzate dalla F.lli Righini con destinazione finale Baku, sul mar Caspio. Le operazioni sono state svolte dal personale tecnico e operativo di Sapir e dalla Cooperativa portuale, che ha utilizzato in abbinata due gru Liebherr, una 600 e una 550.

L'impiantistica, il cui pezzo più significativo è un carousel basket di 20 metri di lunghezza e 234 tonnellate di peso, è stata imbarcata sulla Damen Riverstar 3, il tutto coordinato dallo spedizioniere Vittorio Martini, che per il trasporto stradale ha coinvolto la Smb sollevamenti tasporti eccezionali di Ravenna e la Mammoet.

È stato possibile effettuare l'operazione al terminal Sapir che dispone di mezzi e professionalità ai vertici nell'Adriatico per la movimentazione di pezzi eccezionali per peso e dimensioni. Ciò lo rende partner ideale delle imprese dell'off shore, altra eccellenza dell'economia ravennate.

Sapir, mega impianto imbarcato a Ravenna

Genova - La destinazione del carico è Baku, sul Mar Caspio.

Genova - Nei giorni scorsi sono state imbarcate al porto di Ravenna strutture realizzate dalla F.lli Righini la cui destinazione finale è Baku, sul Mar Caspio. Le operazioni sono state svolte dal personale tecnico e operativo di Sapir e Cooperativa Portuale, che ha utilizzato in abbinata due gru Liebherr, una 600 e una 550. **L'impiantistica, il cui pezzo più significativo è un carousel basket di 20 metri di lunghezza e 234 tonnellate di peso, è stata imbarcata sulla Damen Riverstar 3 (Agenzia Raccomandataria Intercontinental srl).** L'operazione, coordinata dallo spedizioniere Vittorio Martini, ha coinvolto per il trasporto stradale la SMB Sollevamenti Trasporti Eccezionali di Ravenna e la Mammoet.

Livorno:Siglata intesa per promuovere la sicurezza sul lavoro. Nasce Cabina di Regia per prevenire gli infortuni

A sei mesi dall'esplosione in porto nella quale hanno perso la vita due lavoratori

Livorno – Migliorare l'efficacia dell'opera di prevenzione degli incidenti e degli infortuni ed elevare stabilmente i livelli qualitativi di sicurezza sul lavoro sia in ambito strettamente portuale che nelle aree industriali a servizio dello scalo labronico, che sono ad alto rischio di incidente.

Sono queste le finalità del protocollo di intesa firmato stamani nel quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Molti gli enti sottoscrittori, oltre alla Regione Toscana, alla Port Authority, alla Capitaneria di Porto e ai Comuni di Livorno e Collesalvetti, hanno firmato anche Inail, Arpat, Vigli del fuoco (direzione regionale), ASL Toscana Nord Ovest e l'Ispettorato Interregionale del Lavoro a Roma.

L'accordo, che integra la normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali con le disposizioni relative al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose (direttiva Seveso), prevede l'istituzione di una cabina di regia, composta dai soggetti firmatari, che avrà come obiettivo quello di approvare entro novembre un Piano di attività per la sicurezza sul lavoro.

Sarà uno specifico Nucleo Tecnico, coordinato dal Direttore generale della Giunta regionale, a predisporre il Piano lavoro da sottoporre all'approvazione della Cabina di regia, mentre un Nucleo operativo inviterà le aziende a incontri programmati per collaborare in merito all'analisi degli eventi infortunistici, degli incidenti e dei provvedimenti adottati dalle società nei confronti dei dipendenti inadempienti.

Il Piano sulla sicurezza individuerà tra le altre cose le problematiche in materia di sicurezza, definendo criteri per lo sviluppo del sistema di sorveglianza sugli infortuni e promuovendo la formazione congiunta degli operatori di vigilanza e dei lavoratori, dettandone le linee di indirizzo;

«Si tratta di un grande passo in avanti – ha dichiarato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi – questo protocollo chiama tutte le istituzioni coinvolte a integrare saperi e competenze in un ambito, quella della tutela del lavoro, che non riguarda più soltanto il porto ma anche le aree industriali ad alto rischio di incidente, come i depositi di Livorno nei quali persero la vita sei mesi fa due lavoratori. Questo accordo, che rinnova e rilancia una precedente protocollo del 2015, carica tutti noi di una enorme responsabilità e mi auguro che ci siano presto dei risultati».

Soddisfatto il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, che ha parlato del protocollo come di un pregevole lavoro che va nella giusta direzione: «Mi piacerebbe considerare questa intesa come l'inizio di un percorso che porti tutti verso una maggiore consapevolezza sulla sicurezza in ambito lavorativo».

«Inutile negarlo – ha dichiarato il segretario generale della Port Authority, Massimo Provinciali a margine dell'iniziativa – il porto è un luogo dove ci sono lavorazioni ad alto rischio. Le politiche di miglioramento di performance in banchina devono essere sempre accompagnate dalla promozione di iniziative nel campo della tutela del lavoro. La valutazione del rischio è un processo continuo: per quanto si lavori in questa direzione non dovremo mai dare nulla per scontato».

Ansa

Porti: Livorno, siglato accordo per sicurezza

Tra firmatari intesa governatore Rossi e sindaco Nogarin

E' stato firmato a Livorno nella sede dell'Autorità di sistema, il 'Protocollo per la promozione della sicurezza del lavoro nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell'area portuale'. L'accordo prevede una cabina di regia e un nucleo operativo tra le istituzioni per la periodica stesura e attuazione di un 'Piano di attività' per la sicurezza sul lavoro in ambito portuale. Il protocollo è stato sottoscritto dal sindaco Filippo Nogarin insieme a Enrico Rossi governatore della Toscana, e i rappresentanti di Direzione marittima di Livorno, Autorità di sistema, Ispettorato del lavoro, Inail Toscana, vigili del fuoco, Comune di Collesalvetti, Arpat e Asl Toscana Nord Ovest.

"Il 28 marzo scorso - ha commentato Nogarin - Livorno ha pianto la morte di due operai della Labromare. Avevo detto allora che ai lavoratori che operano in ambiente portuale la politica doveva risposte coraggiose in materia di sicurezza e la firma di questo protocollo è un primo passo importante".

"Con questo atto - ha aggiunto il sindaco - mettiamo insieme tutti gli attori che partecipano all'attività di prevenzione e controllo in materia di sicurezza sul lavoro, promuovendo il coordinamento delle attività e anche la formazione congiunta.

Alzeremo così l'asticella di quantità e qualità della sicurezza nel porto e negli stabilimenti industriali che operano all'interno dell'area portuale, con un monitoraggio semestrale dei progressi ottenuti". "Tra le particolarità di questo atto voglio sottolinearne una - ha concluso Nogarin - l'organo di coordinamento dei soggetti sottoscrittori, la cabina di regia, potrà essere convocato anche su iniziativa delle associazioni di categoria, inclusi sindacati confederali e sindacati autonomi.

Un aspetto sul quale la nostra amministrazione ha voluto puntare".

Il Telegrafo Livorno

L'ECONOMIA DEL MARE

Sicurezza in porto Firmato l'accordo Comune-Regione per il maxi piano

L'ECONOMIA DEL MARE

«FIRME CHE PESANO»
«CI SONO FIRME CHE FANNO DAVVERO LA DIFFERENZA E QUELLA DI OGGI È UNA DI QUESTE» COSÌ IL SINDACO DI LIVORNO, FILIPPO NOGARIN

Al raggi X

Al tavolo

Al tavolo di palazzo Rosciano ieri c'erano il presidente della Regione Enrico Rossi, il sindaco Filippo Nogarin, il comandante del porto Giuseppe Tarzia, il segretario dell'Authority Massimo Provinciali, Inail, Arpat, Vigili del fuoco, Asl e ispettorato del lavoro. Tutti con l'obiettivo di migliorare l'opera di prevenzione

Il futuro

La cabina di regia avrà come obiettivo il varo entro novembre di un piano di attività per la sicurezza sul lavoro. Sarà uno specifico nucleo tecnico – è stato deciso – coordinato dal direttore generale della giunta regionale, a predisporre il Piano lavoro

Porto, firmato il maxi piano per la sicurezza

ARRIVA l'ennesima cabina di regia tra pubblico e privato sul porto ma non solo per il porto. E alla base del protocollo firmato ieri mattina a palazzo Rosciano tra il presidente della Regione Enrico Rossi, il sindaco Filippo Nogarin, il comandante del porto ammiraglio Giuseppe Tarzia, il segretario generale dell'Autorità portuale Massimo Provinciali, Inail, Arpat, Vigili del fuoco, Asl e ispettorato del lavoro. L'obiettivo, ribadito dallo stesso presidente della Regione: migliorare l'efficacia dell'opera di prevenzione degli incidenti e degli infortuni ed elevare stabilmente i livelli qualitativi di sicurezza sul lavoro sia in ambito strettamente portuale che nelle aree industriali a servizio dello scalo labronico, «che sono ad alto rischio di incidente».

L'ACCORDO integra la normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nelle operazioni e servizi portuali con le disposizioni sulle sostanze pericolose (direttiva Seveso). La cabina di regia avrà come obiettivo il varo entro novembre di un piano di attività per la sicurezza sul lavoro. Sarà uno specifico nucleo tecnico – è stato deciso – coordinato dal direttore generale della giunta regionale, a predisporre il Piano lavoro da sottoporre all'approvazione della Cabina di regia, mentre un Nucleo operativo inviterà le aziende a incontri programmati sull'analisi degli eventi infortunistici e dei provvedimenti adottati dalle società nei confronti dei dipendenti inadempienti.

LA TRAGEDIA Un'immagine del marzo scorso, quando l'esplosione di una cisterna in porto causò la morte di due persone

«SI TRATTA di un grande passo in avanti – ha dichiarato il presidente Enrico Rossi – per integrare saperi e competenze in un ambito, quella della tutela del lavoro, che non riguarda più soltanto il porto ma anche le aree industriali ad alto rischio di incidente, come i depositi di Livorno nei quali persero la vita sei mesi fa due lavoratori. Io ritengo che in questi casi non si possano escludere responsabilità anche ai vertici delle aziende. Questo accordo, che rinnova e rilancia una precedente protocollo del 2015, carica tutti noi di una enorme responsabilità». Soddisfatto il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin: «Mi piacerebbe considerare questa intesa

PREVENZIONE
L'intesa tutela la salute dei lavoratori a contatto con le sostanze pericolose

– ha detto – come l'inizio di un percorso che porti tutti verso una maggiore consapevolezza sulla sicurezza». Massimo Provinciali, a margine dell'iniziativa ha riconosciuto che il porto è un luogo dove ci sono lavorazioni ad alto rischio. Le politiche di miglioramento di performance in banchina devono essere sempre accompagnate dalla promozione di iniziative nel campo della tutela del lavoro.

A.F.

Porto Livorno: firmato protocollo per promozione della sicurezza del lavoro nel porto e negli stabilimenti industriali dell'area portuale

(FERPRESS) – 3 OTT – "Esprimo grande soddisfazione perché tutti avete riconosciuto il ruolo che la Regione deve svolgere in materia di tutela e sicurezza sui luoghi di lavoro, e che le viene attribuito dal Titolo V della Costituzione.

Noi stiamo facendo il nostro mestiere, ma tutti ci dobbiamo impegnare responsabilmente. Questo è il momento della responsabilità". È quanto ha detto stamani il presidente Enrico Rossi, partecipando, nella sede dell'Autorita' portuale di Livorno, alla firma del protocollo per la promozione della sicurezza del lavoro nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell'area portuale. Firma alla quale hanno partecipato i rappresentanti di dieci enti.

"Altri protocolli per la sicurezza nei porti sono stati siglati negli anni passati, nel 2009 e nel 2015 – ha ricordato Rossi – ma poi i protocolli si allentano. Quando è accaduto, nel marzo scorso, l'incidente gravissimo in cui sono morti due lavoratori, abbiamo scoperto che il protocollo firmato nel 2015 era rimasto fermo, e a far esplodere il deposito erano stati i comportamenti sul lavoro. I datori devono dare le ore ai lavoratori per fare formazione per la sicurezza. Livorno, insieme a Marghera, è una delle attività più a rischio. È giusto allora che la Regione si permetta di alzare la voce, perché innalzare il livello di sicurezza è doveroso".

"Integrare tutti gli aspetti, le competenze, il lavoro di tutti è un bel salto di qualità – ha detto ancora il presidente, sottolineando il fatto che il protocollo mette in sinergia il lavoro di tutti gli enti coinvolti – Noi questa responsabilità ce la siamo assunta – ha ribadito ancora – e tutti quelli che stanno intorno a questo tavolo se la devono assumere,facendo ciascuno la sua parte. C'è la necessità di un arricchimento dei saperi di tutti quelli che si occupano di sicurezza. L'integrazione è la vera novità di questo protocollo".

Infine, Rossi ha fatto un appello ai datori di lavoro. "È il datore di lavoro che ha sempre fatto la differenza. Quando il datore di lavoro si è impegnato per la sicurezza, non siamo arrivati al rischio zero, che purtroppo non esiste, ma ci siamo avvicinati molto". E ha sottolineato che "fondamentale è il rapporto con i rappresentanti dei lavoratori".

LA FIRMA A PALAZZO ROSCIANO

Ecco l'accordo che fa più sicure le banchine

Nasce una "cabina di regia" che dovrà aggiornare ogni anno entro novembre il piano per ridurre i pericoli fra porto e fabbriche a rischio

LIVORNO

A Palazzo Rosciano, sede dell'Authority, è stato siglato il protocollo che mira a segnare una svolta nella sicurezza del lavoro nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell'area portuale. Una svolta per «fare in modo che non si ripetano più tragedie» come quella costata la vita a due operai a causa dell'esplosione di un silos all'interno di un deposito costiero, come ricorda il sindaco Filippo Nogarin su Facebook («ci sono firme che fanno davvero la differenza e quella di oggi è una di queste»).

In calce le firme del governatore **Enrico Rossi**, del contrammiraglio **Giuseppe Tarzia**, (Direzione marittima), di **Stefano Corsini** (Authority), di **Orazio Parisi** (Ispettorato interregionale del lavoro), di **Giovanni Asaro** (Inail Toscana), di **Roberto Lupica** (Vigili del fuoco), dei sindaci **Filippo Nogarin** (Livorno) e **Lorenzo Bacci** (Colle), di **Marcello Mossa Verre** (Arpat) e di **Maria Teresa De Lauretis** (Asl).

C'è da «migliorare i livelli di sicurezza dell'area portuale e ridurre le probabilità che gli infortuni avvengano», oltre a «aumentare l'efficacia delle azioni di prevenzione degli incidenti e degli infortuni sul lavoro, dei controlli e delle ispezioni, potenziando le attività di tutti i soggetti competenti». Occhi puntati, dunque, sugli ambiti in cui si svolgono le operazioni portuali e sugli stabilimenti soggetti alla direttiva Seveso: è questo un dato sul quale vale la pena di insistere.

Come fare? Con una cabina di regia, presieduta dal presidente della Regione, che entro novembre di ogni anno approva il Piano delle attività per la sicurezza relative all'anno successivo. Quello attuale è ancora in fase di elaborazione, verrà sottoposto alla cabina di regia entro novembre, e approvato entro la fine del 2018».

Per Rossi è «un grande passo in avanti, abbraccia "non solo il porto ma anche le aree industriali ad alto rischio di incidente": tutto questo "carica tutti noi di una enorme responsabilità e mi auguro che ci siano presto dei risultati». Il sindaco Filippo Nogarin sottolinea che «mi piacerebbe considerare questa intesa come l'inizio di un percorso che porti tutti verso una maggiore consapevolezza sulla sicurezza in ambito lavorativo».

Nogarin rivendica di aver fatto pressione perché «tra le particolarità di questo atto» fosse inserito che «l'organo di coordinamento dei soggetti sottoscrittori, la cabina di regia, potrà essere convocato anche su iniziativa delle associazioni di categoria, inclusi sindacati confederali e sindacati autonomi».

«Inutile negarlo – aggiunge il segretario generale della Port Authority, **Massimo Provinciali** a margine dell'iniziativa – il porto è un luogo dove ci sono lavorazioni ad alto rischio. Le politiche di miglioramento di performance in banchina devono essere sempre accompagnate dalla promozione di iniziative nel campo della tutela del lavoro». —

L'assemblea generale di Confindustria

Confindustria sveglia l'Authority «Darsena Europa si va troppo piano»

Ricci, leader di Confindustria Livorno-Massa Carrara: «Manca anche l'integrazione col porto piombinese»

Apprezzato il lavoro di Stefano Corsini, ma il comitato tecnico deve cambiare passo

Cristiano Lozito / PIOMBINO

Segnali di speranza con l'arrivo di Jindal, ma tante preoccupazioni sul rilancio dell'economia della costa nel quadro denso di inquietudini tracciato ieri al Metropolitan dal livornese **Alberto Ricci**, presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, nell'assemblea generale conclusa con l'intervento del presidente **Vincenzo Boccia**.

Le preoccupazioni traggono sostanza dalle cifre esposte da Ricci: il tasso di disoccupazione della provincia di Livorno è del al 6,8%, sotto la media toscana (8,6%), ma il tasso della disoccupazione giovanile raggiunge il 30,9%, «risultato ben oltre la media Toscana – ha precisato Ricci – pari al 24,5%». Per Massa Carrara l'Istat indica poi una situazione definita «drammatica» dal presidente di Confindustria: «La disoccupazione – ha spiegato – raggiunge il dato record del 16%, e per gli under 25 si arriva al 48%». Dati per Ricci ancora più preoccupanti alla luce del Decreto Dignità, «che rischia di rendere più incerto e discontinuo il quadro delle regole in cui operano le imprese».

Nell'analisi del presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, l'auspicio per Piombino è «che la ripresa occupazionale delle acciaierie possa ridare ossigeno anche all'occupazione nell'indotto. Il successo dell'operazione Jindal è stata la più nitida conferma che il gioco di squadra tra istituzioni, industria e sindacati rappresenta l'asset principale anche per il futuro».

Ricci però ha spiegato come per il rilancio dell'economia del territorio, «restano strategici l'insediamento del polo di smantellamento navi della Pim, della base logistica della Baker Hughes, società General Electric – Nuovo Pignone. Ma purtroppo, a oggi – ha proseguito – non abbiamo certezze sul completamento delle opere per assicurare la fornitura delle utilities, il che non permette la concretizzazione degli investimenti. Non vorremmo doverci accorgere che, a causa di queste carenze, le aziende interessate decidessero di localizzare le attività in territori più attrattivi». Preoccupazione anche per «i ritardi nel completamento della 398 e nella realizzazione della bretella di collegamento al porto di Piombino, che hanno una valenza strategica» e per «la mancata integrazione del porto piombinese con quello di Livorno, che sarebbe dovuta scaturire dal protocollo a suo tempo sottoscritto». Su Livorno le preoccupazioni di Ricci sono «sulle procedure per la realizzazione della Darsena Europa, asse portante dell'Accordo di programma, pur apprezzando l'impegno del presidente dell'AdSP, **Stefano Corsini**. Il Comitato tecnico, istituito per il monitoraggio del progetto, purtroppo non ha impresso quel cambio di passo che era stato auspicato. Rispetto a tali ritardi, si è potuto procedere, anche grazie all'intervento diretto dei Terminal Lorenzini e Tdt, all'allargamento del canale di accesso che ha consentito per la prima volta l'entrata di portacontainer con 9000 Teus a bordo».

Il porto di Carrara invece ha chiuso il 2017 con un incremento del 21% delle movimentazioni in banchina, ma secondo Ricci «si sono moltiplicate le perplessità circa il mantenimento dell'originaria vocazione commerciale e cantieristica del porto, con preoccupanti turbolenze derivate da profondi cambiamenti nella geografia delle concessioni».

Altro tema che accomuna Piombino, Livorno e Massa Carrara, è quello delle bonifiche, «con gli aspetti procedurali e i vincoli amministrativi – ha detto Ricci – che si sono rivelati più problematici di quanto auspicato. Le risorse economiche, ripetutamente ostentate, non hanno prodotto risultati incisivi per la reindustrializzazione. Anzi, i tempi infiniti per le istruttorie dei progetti sono in stridente contraddizione con i requisiti minimi di efficacia delle politiche di attrazione degli investimenti». —

ALTRO SERVIZIO A PAGINA 4

Il Tirreno

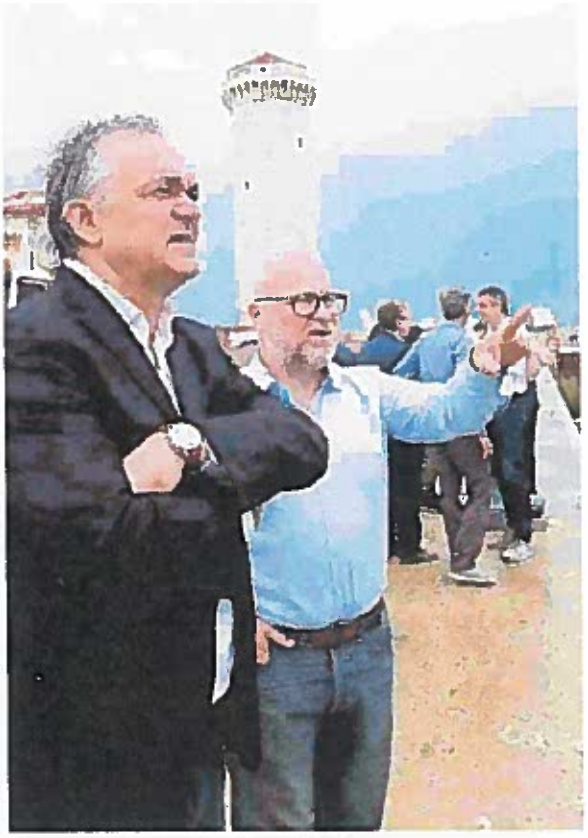
INFRASTRUTTURE / IN CRONACA

Con lo "Scavalco" ferroviario più treni fra porto e interporto A novembre il via ai lavori

ACCORDO DI PROGRAMMA

"Scavalco" ferroviario fra porto e interporto Lavori, via fra un mese

L'annuncio del governatore Rossi Ai raggi x i risultati dei benefici per richiamare nuove aziende e creare lavoro



Il governatore Rossi e il sindaco Nogarin: sopralluogo in porto

LIVORNO

Quel che agli occhi degli abitanti di Guasticce rischia di essere un guaio (cioè la moltiplicazione dei transiti di treni che fanno abbassare le sbarre del passaggio a livello sulla 555) è in realtà un sogno per il porto: con l'interporto che diventa una sorta di "banchina lunga" nell'entroterra. In tal senso è importante l'annuncio arrivato ieri dal governatore Enrico Rossi: a novembre partiranno i lavori dello "scavalco" ferroviario che faciliterà i collegamenti fra porto e interporto. L'ha detto alla riunione della Cabina di regia territoriale dell'Accordo di programma per l'area livornese: la fine dei lavori è prevista «entro la fine del prossimo anno», è stato detto.

Lo "scavalco" costa 24 milioni di euro, 17 dei quali arrivano dalla Regione, il resto da Rete ferroviaria italiana (4,3 milioni) e dal ministero delle infrastrutture (2,5).

Ma la Cabina di Regia ha passato ai raggi x anche i protocolli di insediamento, che potevano contare su 20 milioni di euro (metà di provenienza statale e metà regionale): sono state presentate 32 domande, la metà sono state ammesse. Sono proposte da 18 imprese: mettono in ballo 20 milioni di investimenti e hanno in preventivo la creazione di 96 nuovi posti di lavoro.

Flop invece sul fronte dell'avviso per il rilancio delle aree di crisi (legge 181 del 1989): nessuna delle 12 domande presentate è stata ammessa, spiegano dalla Regione segnalando che il diniego è avvenuto «per mancanza dei requisiti richiesti». Però tre domande sono «ancora in corso di valutazione»: 11,6 milioni di investimenti e 28 nuovi posti di lavoro.

Nell'incontro è emerso che la Regione ha reperito un finanziamento di 2 milioni di euro dal Programma nazionale bonifiche, in aggiunta a 1,8 milioni già disponibili serviranno per mettere in sicurezza le acque sotterranee e la falda idrica all'interno dei siti di bonifica nazionale (Sin) e regionale (Sir).

Capitolo incentivi per il lavoro: si tratta – viene riferito – di «1.132 tirocini attivati grazie ad un investimento di 2,2 milioni di euro e di 221 progetti, per complessivi 7,3 milioni di euro, che hanno riguardato oltre 4.500 partecipanti». Quanto agli incentivi all'occupazione sono disponibili 9 milioni di euro: a Livorno sono 344 le domande approvate per l'assunzione di 553 lavoratori (importo 2,4 milioni di euro).

Nel Piano integrato per l'occupazione sono stati messi a disposizione 29,2 milioni di euro, il 70% dei quali destinati alle aree di crisi. Oltre 4 i milioni di euro sono stati stanziati per gli incentivi all'occupazione (con 6.700 assegni di ricollocazione ai soggetti ammessi ai quali sono stati erogati 42.000 interventi di politica attiva). A Livorno si trovano 703 utenti, 229 stanno beneficiando di percorsi di ricollocazione e avviamento al lavoro. —

MAZZEO LO INVITA IN COMMISSIONE COSTA

«Tirrenica, aeroporti e porto di Livorno: ora Toninelli sia chiaro»

FIRENZE

Tirrenica, porto di Livorno, aeroporti e ferrovie. Basta ambiguità. Servono risposte certe. Le reclama da Toninelli Antonio Mazzeo (Pd), presidente della commissione Costa della Regione. Che invita il ministro dei Trasporti a chiarire la posizione del governo sulle grandi opere per la Toscana «il più rapidamente possibile» in una seduta speciale della Commissione Costa insieme a quella infrastrutture presieduta dal collega Stefano Baccelli.

Da una parte, infatti, c'è una regione tenuta sulla corda dal rimpallo di proposte Lega-5 Stelle sugli aeroporti di Pisa e Firenze, dall'altra un ministro che per Mazzeo è allo stesso tempo animato da «sincera intenzione» e capace di perdersi nella «ambiguità di certe posizioni che sono spesso apparse più pregiudiziali che di merito». Mazzeo insiste e chiede interventi strategici per valorizzare le eccellenze e trasformarle in opportunità di lavoro, di vita e di sviluppo: «Servono parole chiare sul completamento della Tirrenica, su cui con l'ex ministro Delrio avevamo tracciato una rotta chiara, sulla velocizzazione dei collegamenti ferroviari tra il centro e costa, sullo sviluppo del sistema aeroportuale e di quello portuale, specie sul completamento della Darsena Europa a Livorno».

Mazzeo, dunque, vuole certezze da parte del Governo e invita Toninelli a scoprire le carte: «Le chiedo pubblicamente la disponibilità ad approfondire questi temi e definire insieme priorità e modalità di intervento oltre a tempi e progettualità certi». E ribadisce la «disponibilità piena ad avviare una collaborazione istituzionale che abbia come unico obiettivo la crescita della Toscana e il benessere dei suoi cittadini». —

Toscana: Adp area livornese. Rossi, a novembre via ai lavori per lo scavalco ferroviario

(FERPRESS) – Roma, 3 OTT – Partiranno a breve, nel mese di novembre, i lavori per la realizzazione dello scavalco ferroviario tra il porto di Livorno e l'Interporto di Guasticce. Lo ha annunciato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, nel corso del suo intervento alla riunione della Cabina di regia territoriale dell'Accordo di programma per l'area livornese, ovvero per i territori dei comuni di Livorno, Rosignano e Collesalvetti.

Lo scavalco ha un costo complessivo di circa 24 milioni di euro finanziato in grande maggioranza (17 milioni) dal bilancio regionale, 4,3 da Rete ferroviaria italiana e 2,5 dal Ministero dele infrastrutture e trasporti. La conclusione dell'opera è prevista entro la fine del 2019.

L'altra importante ricognizione effettuata dalla Cabina di Regia, ha riguardato i protocolli di insediamento che, potendo contare su 20 milioni di euro (10 statali e 10 regionali), hanno avuto un buon successo, con 32 domande presentate e 16 ammesse, proposte da 18 imprese, per 20 milioni di investimenti previsti e la creazione di 96 nuovi posti di lavoro.

Minore successo ha riscontrato l'avviso pubblicato secondo la legge 181 del 1989 per il rilancio delle aree di crisi. Nessuna delle 12 domande presentate é stata ammessa, per mancanza dei requisiti richiesti dall'avviso. Tre domande sono ancora in corso di valutazione. Prevedono investimenti per 11,6 milioni di euro e la creazione di 28 nuovi posti di lavoro.

La Regione ha reperito un finanziamento di 2 milioni di euro dal Programma nazionale bonifiche. Le ulteriori risorse, che si aggiungono al milione e 800.000 euro già disponibili, verranno impiegate per mettere in sicurezza le acque sotterranee e la falda idrica all'interno del Sin e del Sir, il sito di interesse nazionale e quello di interesse regionale. Ci sono le condizioni perché i lavori di bonifica possano essere abbia ti a breve.

Sul versante degli incentivi per il lavoro, i dati rendicontano 1.132 tirocini attivati grazie ad un investimento di 2,2 milioni di euro e di 221 progetti, per complessivi 7,3 milioni di euro, che hanno riguardato oltre 4.500 partecipanti. Per gli inventivi all'occupazione sono disponibili 9 milioni di euro (7,5 dal Fondo sociale europeo e 1,4 da risorse regionali). A Livorno sono 344 le domande approvate per l'assunzione di 553 lavoratori per un importo di 2,4 milioni di euro.

Per il Piano integrato per l'occupazione sono stati messi a disposizione 29,2 milioni di euro, il 70% dei quali destinati alle aree di crisi. Sono oltre 4 i milioni di euro stanziati per gli incentivi all'occupazione per i quali sono stati rilasciati circa 6.700 assegni di ricollocazione ai soggetti ammessi ai quali sono stati erogati 42.000 interventi di politica attiva. A Livorno si trovano circa il 10% del totale regionale, ovvero 703 utenti, 229 dei quali stanno beneficiando di percorsi di ricollocazione e avviamento al lavoro.

Bacino galleggiante di Livorno.... quasi pronto

Attesa la riattivazione del bando che non potrà essere "ritoccato"

LIVORNO – "..... il ripristino della parte impiantistica è ormai pronto all'ottanta per cento, mancherebbe, in pratica, la parte relativa all'opera viva della struttura galleggiante per restituire al complesso la sua piena operatività in modo da far ripartire la (eterna ndr) gara per l'assegnazione, poi occorrerà almeno un altro mese al termine del quale il Mediterraneo verrà sottoposto alle visite dell'ente tecnico (RINa) per il rinnovo della classe e sarà messo in condizioni di operare mediante il rilascio di un certificato provvisorio".

Queste, virgola più, virgola meno, furono le parole con cui, lo scorso 3 Settembre, l'ingegner Enrico Pribaz spiegò alla stampa quali sarebbero stati i passaggi che avrebbero condotto speditamente (dopo tre anni si fa per dire) alla riattivazione del bando per l'assegnazione del sistema dei bacini da carenaggio livornesi, riguardante anche la grande vasca in muratura, sospesa dopo un primo improvvido rinvio (Maggio 2015), in seguito al tragico incidente del 25 Agosto 2015 che costò la vita all'elettricista Gabriele Perrone.

Se, infatti, tutto andrà secondo le attendibili previsioni dell'ingegner Pribaz, una volta che il bacino sarà completamente in grado di funzionare, l'AdSp procederà – speriamo senza ulteriori indugi – ad inviare ai concorrenti prequalificati le lettere di invito a partecipare alla gara.

Al punto in cui stiamo per arrivare, dovrebbe risultare assolutamente superfluo ricordare che la procedura non potrà che ripartire esattamente dallo stesso punto e alle stesse identiche condizioni del momento in cui fu interrotta, senza alcuna interpolazione, modifica o aggiornamento di sorta.

Sul punto occorrerà vigilare con la massima scrupolosa attenzione ed è quello che, da operatori dell'informazione, intendiamo fare. Qualunque pur minima modifica al testo depositato, come – ad esempio – l'eventuale rimozione dal testo di una clausola o anche semplicemente di un avverbio (es... ordinariamente..) non gradito a qualcuno dei concorrenti, muterebbe le carte in tavola e imporrebbe una nuova formulazione del bando a pena di ricorsi giustificatamente proposti da chi, magari, trovandosi di fronte ad un testo eventualmente "ritoccato", potrebbe recriminare che, alle nuove condizioni avrebbe potuto partecipare alla gara a cui prima aveva rinunciato.

Eventuali .... variazioni al bando originario, dunque, obbligherebbero a ricominciare di sana pianta con l'instaurazione di una nuova procedura che dovrebbe essere sottoposta *ex novo*all'intero *iter* di rito, vale a dire la presentazione di un nuovo testo, la sua pubblicazione in ambito comunitario per almeno quaranta giorni, una decina di giorni per le verifiche amministrative da parte dell'ufficio appalti della AdSp sull'idoneità dei concorrenti che abbiano manifestato interesse a partecipare, un'altra decina di giorni per inoltrare alle imprese candidate gli inviti a presentare le offerte a cui seguirebbe una successiva moratoria di novanta giorni per consentire alle ditte interessate di presentare i propri progetti tecnici ed economici con l'offerta economica, vale a dire con il piano industriale e l'offerta relativa al canone demaniale, infine si dovrà lasciar trascorrere un'ultima trentina di giorni per dar modo alla commissione di valutare le offerte e procedere all'aggiudicazione.
Certo, occorre anche ricordare che il bando attualmente vigente era stato corredato da centinaia di pagine di relazioni sullo stato e sulle condizioni dei beni proposti in gara, condizioni che oggi sono certamente mutate, sicuramente non *in melius*, per cui, andare avanti come se niente fosse accaduto (tanto per fare un esempio, la barca porta non c'è più e non fu recuperata in poche settimane come l'allora Ap aveva promesso), non sarà legittimamente possibile.
Oggi le relazioni che accompagnano il bando in essere, oltre a suonare quasi come altrettante denunce – ha osservato un profondo conoscitore della materia – fanno sì che la Ferrari che veniva proposta nel 2015, si presenti esteriormente ancora come tale, ma a spingerla è rimasto il motore di una cinquecento, sottodimensionato e un po' malconcio.

PIOMBINO

Gli industriali: «Bene su Jindal, ma sul porto stiamo rischiando»

La relazione del presidente Alberto Ricci all'assemblea di Confindustria con il leader Boccia «Tanti investimenti pubblici, ora bisogna evitare la perdita di investitori» LOZITO E NERI A PAG. 4 E IN CRONACA

Gli industriali: «Bene su Jindal, ma sul porto stiamo rischiando»

Ricci, leader di Confindustria Livorno-Massa Carrara: «Evitare il pericolo della perdita di investitori»

Cristiano Lozito / PIOMBINO

Segnali di speranza con l'arrivo di Jindal, ma tante preoccupazioni sul rilancio dell'economia della costa nel quadro denso di inquietudini tracciato ieri al Metropolitan da **Alberto Ricci**, presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, nell'assemblea generale conclusa con l'intervento del presidente **Vincenzo Boccia**.

Le preoccupazioni traggono sostanza dalle cifre esposte da Ricci: il tasso di disoccupazione della provincia di Livorno è del al 6,8%, sotto la media toscana (8,6%), ma il tasso della disoccupazione giovanile raggiunge il 30,9%, «risultato ben oltre la media Toscana – ha precisato Ricci – pari al 24,5%». Per Massa Carrara l'Istat indica poi una situazione definita «drammatica» dal presidente di Confindustria: «La disoccupazione – ha spiegato – raggiunge il dato record del 16%, e per gli under 25 si arriva al 48%». Dati per Ricci ancora più preoccupanti alla luce del Decreto Dignità, «che rischia di rendere più incerto e discontinuo il quadro delle regole in cui operano le imprese».

Nell'analisi del presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, l'auspicio per Piombino è «che la ripresa occupazionale delle acciaierie possa ridare ossigeno anche all'occupazione nell'indotto. Il successo dell'operazione Jindal è stata la più nitida conferma che il gioco di squadra fra istituzioni, industria e sindacati rappresenta l'asset principale anche per il futuro».

Ricci però ha spiegato come per il rilancio dell'economia del territorio, «restano strategici l'insediamento del polo di smantellamento navi della Pim, della base logistica della Baker Hughes, società General Electric – Nuovo Pignone. Ma purtroppo, a oggi – ha proseguito – non abbiamo certezze sul completamento delle opere per assicurare la fornitura delle utilities, il che non permette la concretizzazione degli investimenti. Non vorremmo doverci accorgere che, a causa di queste carenze, le aziende interessate decidessero di localizzare le attività in territori più attrattivi». Preoccupazione anche per «i ritardi nel completamento della 398 e nella realizzazione della bretella di collegamento al porto, che hanno una valenza strategica» e per «la mancata integrazione del porto di Piombino con quello di Livorno, che sarebbe dovuta scaturire dal protocollo a suo tempo sottoscritto».

Su Livorno le preoccupazioni di Ricci sono «sulle procedure per la realizzazione della Darsena Europa, asse portante dell'Accordo di programma, pur apprezzando l'impegno del presidente dell'AdSP, **Stefano Corsini**. Il Comitato tecnico, istituito per il monitoraggio del progetto, purtroppo non ha impresso quel cambio di passo che era stato auspicato. Rispetto a tali ritardi, si è potuto procedere, anche grazie all'intervento diretto dei Terminal Lorenzini e Tdt, all'allargamento del canale di accesso che ha consentito per la prima volta l'entrata di portacontainer con 9000 Teus a bordo».

Il porto di Carrara invece ha chiuso il 2017 con un incremento del 21% delle movimentazioni in banchina, ma secondo Ricci «si sono moltiplicate le perplessità circa il mantenimento dell'originaria vocazione commerciale e cantieristica del porto, con preoccupanti turbolenze derivate da profondi cambiamenti nella geografia delle concessioni».

Altro tema che accomuna Piombino, Livorno e Massa Carrara, è quello delle bonifiche, «con gli aspetti procedurali e i vincoli amministrativi – ha detto Ricci – che si sono rivelati più problematici di quanto auspicato. Le risorse economiche, ripetutamente ostentate, non hanno prodotto risultati incisivi per la reindustrializzazione. Anzi, i tempi infiniti per le istruttorie dei progetti sono in stridente contraddizione con i requisiti minimi di efficacia delle politiche di attrazione degli investimenti». —

ALL'INTERNO DI SERVIZIO A PAGINA 4

Preoccupazione per la mancata integrazione dei porti di Piombino e Livorno

LA CONFINDUSTRIA

Boccia a Piombino «Manovra, i bilanci siano sostenibili» Ricci: «Bene Jindal»

FILIPPI ■ Alle pagine 6 e 7

Il monito: «I bilanci devono essere sostenibili»

«RICORDIAMOCI che l'Italia esporta merci per 550 miliardi di euro all'anno e 450 derivano dalla manifattura, che è la seconda d'Europa dopo la Germania, la forza del nostro paese è nelle imprese» ha detto il presidente nazionale di Confindustria Vincenzo Boccia all'assemblea generale di Piombino. «Le imprese creano sviluppo e lavoro – continua Boccia –nonostante debbano pagare il 20% di tasse in più che in Germania e il 30% in più di costi dell'energia, se non avessimo questi handicap potremmo essere anche la prima manifattum europea»

L'ASSEMBLEA In alto il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, qui sopra l'assessore Cristina Grieco e Fausto Azzi di Aferpi

UNA PREMESSA per arrivare poi al tema della giornata, la manovra del Governo. «Questa Confindustria valuta i provvedimenti e non i governi. Stiamo ai provvedimenti», e «chi ci vuole accreditare a questo o quel partito sbaglia profondamente». Così il presidente nazionale di Confindustria Vincenzo Boccia intervenendo all'assemblea generale degli industriali di Livorno e Massa Carrara al teatro Metropolitan di Piombino. «Confindustria – spiega Boccia – rappresenta un popolo di 160 mila imprese, vogliamo sapere quali sono gli effetti della manovra. Se lo sfommento porta deficit e basta, non c'è mercato che tiene. Non puoi dire che hai stabilità politica se non hai sostenibilità economica».

«NOI RISPETTIAMO tutti i partiti politici e le istituzioni – ha aggiunto Boccia – perché sappiamo quale è il nostro ruolo» e «da parte del governo chiediamo rispetto verso gli attori sociali. Si smetta di minacciare leggi in funzioni di chi critica». Per Boccia, «il nostro obiettivo non è fare cadere i governi ma non fare aumentare lo spread. Attenzione a chi dice che dello spread non gli importa perché il popolo è con lui, perché poi lo spread lo pagano gli italiani. Le nostre aspettative sono crescita, occupazione e competitività, se non le vedremo faremo le nostre critiche ma sempre sui provvedimenti». Infine Boccia ha chiesto l'introduzione di «clausole salvaguardia per le opere strategiche». «Le Regioni – ha affermato – non possono bloccare opere di interesse nazionale. Occorre non cavalcare ansie, ma individuare soluzioni. Ad esempio il piano di industria 4.0 di Calenda ha fatto bene, nel 2017 ci sono stati il 30% in più di investimenti, chiediamo che questo piano venga confermato perché rende più competitive le nostre imprese e crea lavoro. E poi la scuola: «serve più istruzione tecnica, in Italia abbiamo ogni anno 8mila diplomati dagli istituiti tecnici, non bastano per le imprese, in Germania ce ne sono 800mila».

Luca Filippi

CRITICO
«Se lo sforamento porta deficit e basta, non c'è mercato che tiene»

L'INCONTRO
ALLA RIUNIONE HANNO PARTECIPATO OLTRE DUECENTO DELEGATI IN RAPPRESENTANZA DI DECINE DI AZIENDE

PIOMBINO LUOGO SIMBOLO
L'ASSEMBLEA SI È SVOLTA A PIOMBINO CHE RAPPRESENTA UN TERRITORIO CON GRANDI TRADIZIONI E POTENZIALITÀ

LA FIDUCIA
LE IMPRESE HANNO PROGETTI E CAPACITÀ CHE ASPETTANO SOLTANTO LO SBLOCCO DEI LUNGHI PASSAGGI BUROCRATICI

«L'accordo con Jindal può rilanciare la costa»

Il presidente Alberto Ricci fa il punto sulle imprese

«LA FIRMA dell'accordo, con cui le Acciaierie Aferpi sono passate al gruppo Jindal, è un evento da celebrare, è un passo determinante per la ripresa delle attività industriali a Piombino e in val di Cornia». Il presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara Alberto Ricci, ha aperto così la sua relazione annuale. Ma secondo Ricci resta ancora molto da lavorare per mettere a frutto il rilancio della costa. In primo luogo gli investimenti sui porti di Piombino, Livorno e Carrara non hanno ancora dato tutti i loro frutti. «la portualità – ha detto Ricci – stenta a dispiegare i risultati che ci saremmo attesi, per il lungo protrarsi degli iter necessari». E Ricci ha puntato il dito contro la riorganizzazione derivata dalla riforma portuale: «l'accorpamento dei porti di Livorno e Piombino ha lasciato colpevolmente fuori carrara, aggragata in modo forzoso a Spezia con ripercussioni negative del Pil regionale».

LA RELAZIONE Alberto Ricci ha presentato i dati di Confindustria

RICCI si è poi concentrato su Piombino: «Il porto di Piombino, dotato di alcune banchine con fondali fino a 20 metri, potrebbe essere uno degli asset strategici per la reindustrializzazione del territorio. Il completamento della strada 398 e la realizzazione della bretella di collegamento al porto hanno valenza strategica».
Secondo Ricci poi bisogna sfruttare bene anche i settori una volta ritenuti marginali, come la nautica: «Abbiamo 14 grandi cantieri, 4mila imprese nautiche, 18mila posti di lavoro diretti e 2 miliardi di euro di fatturato che rappresentano da soli il 30% del fatturato nazionale italiano, servono più servizi e infrastrutture per migliorare ancora». Ricci ha fatto il punto anche sugli investimenti Solvay (40 milioni) per il nuovo impianto di acqua ossigenata purissima, sul comparto lapideo di Carrara che fattura 550 milioni di euro a grande valenza per le esportazioni e la collaborazione con la scuola Sant'Anna dell'Università di Pisa.

L.F.

I punti

La crisi

Il territorio della costa toscana ha subito in maniera più forte gli effetti della crisi internazionale che si è aperta dopo il crac finanziario del 2008

La reazione

Gli accordi di programma siglati a Carrara, Livorno e Piombino hanno dato una prima risposta attivando iniziative per la reindustrializzazione

Massimo Giuliani

Il sindaco di Piombino ha aperto i lavori dell'assemblea di Confindustria ricordando i progressi fatti con l'accordo per le Acciaierie

Dalla Bei 195 milioni per Civitavecchia

Roma - Il porto di Roma amplierà le banchine e realizzerà un nuovo scalo commerciale a Fiumicino.

Roma - Ieri è stato ufficialmente comunicato che la Banca Europea degli Investimenti ha approvato il finanziamento di ben 195 milioni di euro in favore dei "Porti di Roma e del Lazio". «Si tratta del più grande finanziamento della BEI a favore di un'Autorità di Sistema Portuale negli ultimi anni» scrive l'ente di Civitavecchia in una nota.

«Tale scelta è maturata all'esito di una lunga istruttoria (che è stata riattivata da questa AdSP nel 2017) in considerazione dello sviluppo delle "Autostrade del Mare" che costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e merci nel centro Italia e rappresentano uno dei principali collegamenti tra l'Italia continentale e il Mediterraneo occidentale come la Sardegna, la Sicilia, la Spagna, la Francia meridionale e l'Africa settentrionale».

Il progetto co-finanziato dalla BEI consiste nell'ampliamento del porto di Civitavecchia e nella creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino. **A Civitavecchia, il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, quali, in particolare, il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche.** A Fiumicino, il progetto comprenderà la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un' importante opera dragaggio.

Civitavecchia, 195 milioni per sviluppare le autostrade del mare

Si sblocca il finanziamento BEI: serviranno a completare darsene e servizi nel porto di Roma e a realizzare un nuovo porto commerciale a Fiumicino

La Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha approvato un finanziamento di 195 milioni di euro in favore dei "porti di Roma e Lazio", ovvero l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta). Si tratta di uno dei più grossi finanziamenti della BEI a favore di un porto.
Per quanto riguarda Civitavecchia, verranno completate le darsene servizi e traghetti, prolungata la diga foranea e aggiunte le relative connessioni stradali. A Fiumicino il progetto comprenderà la costruzione della nuova darsena pescherecci e la prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e al dragaggio dei fondali.
Il finanziamento servirà a sviluppare le autostrade del mare, cioè il traffico di rotabili e passeggeri, ampliando gli spazi a Civitavecchia e realizzando un nuovo porto commerciale a Fiumicino. Per rendere pienamente operative queste opere, però, come sottolinea il presidente dell'Adsp, Francesco di Majo, si «necessiterà, tuttavia, del completamento dei collegamenti ferroviari e viari verso Orte e Fiumicino». Civitavecchia è collegata con Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia meridionale e Africa settentrionale.
Il presidente dell'Adsp, Francesco di Majo, ringrazia il «ministero degli Esteri che attraverso la nostra rappresentanza permanente Ue è riuscito a portare a termine, con il sostegno del ministero dell'Ambiente, della Regione Lazio e degli uffici di questo ente, la procedura d'infrazione della Commissione europea che per anni aveva sospeso l'istruttoria del predetto finanziamento».
Il finanziamento BEI, secondo di Majo, è «di enorme importanza», consentendo «all'Adsp di portare a termine la gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino, permettendo così al network di fare il tanto atteso salto di qualità nel panorama dello shipping mondiale». Ai finanziamenti BEI dovrebbero aggiungersi quelli della Regione Lazio, del ministero dei Trasporti che, «auspicabilmente, sosterranno anche questo fondamentale intervento infrastrutturale portuale per lo sviluppo della competitività della logistica nazionale.

Dalla Bei 195 milioni per l'Authority

Si tratta del più grande finanziamento della Banca Europea a favore di un'Adsp negli ultimi anni. I fondi saranno a disposizione per l'ampliamento del porto di Civitavecchia e per la creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino

CIVITAVECCHIA - Ieri è stato ufficialmente comunicato che la Banca Europea degli Investimenti ha approvato il finanziamento di ben 195 milioni di euro in favore dei "Porti di Roma e del Lazio". Si tratta del più grande finanziamento della BEI a favore di un'Autorità di Sistema Portuale negli ultimi anni. Tale scelta è maturata all'esito di una lunga istruttoria (che è stata riattivata dall'attuale AdSP nel 2017) in considerazione dello sviluppo delle "Autostrade del Mare" che costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e merci nel centro Italia e rappresentano uno dei principali collegamenti tra l'Italia continentale e il Mediterraneo occidentale come la Sardegna, la Sicilia, la Spagna, la Francia meridionale e l'Africa settentrionale. **(SEGUE)**

L'INTERVENTO - Il progetto co-finanziato dalla BEI consiste nell'ampliamento del porto di Civitavecchia e nella creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino.

A Civitavecchia, il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, quali, in particolare, il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti e il prolungamento della diga foranea,nonché le relative connessioni viabilistiche.

A Fiumicino, il progetto comprenderà la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un' importante opera dragaggio. **(Agg. 03/10/2018 ore 18,30 SEGUE)**

IL COMMENTO - "L'approvazione da parte della BEI di questo finanziamento – dichiara Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - è una notizia di enorme importanza per i porti di Roma e del Lazio che consentirà all'AdSP di portare a termine la gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino, permettendo così al network di fare il tanto atteso "salto di qualità" nel panorama dello shipping mondiale". "Tale obiettivo – continua l'Avv. di Majo - potrà essere raggiunto con il necessario contributo da parte della Regione Lazio e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, auspicabilmente, sosterranno anche questo fondamentale intervento infrastrutturale portuale per lo sviluppo della competitività della logistica nazionale. Finalmente, così, la capitale d'Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano ed europeo (con più di 40 milioni di passeggeri) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio. Il consolidamento del ruolo strategico dei porti di Roma e del Lazio necessiterà, tuttavia, del completamento dei collegamenti ferroviari e viari verso Orte e Fiumicino".

"Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato per ottenere il finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti" dichiara poi Francesco Maria di Majo.

"Vorrei rivolgere anche un ringraziamento – conclude il presidente dell'AdSP - al Ministero degli Affari Esteri che attraverso la nostra rappresentanza permanente UE è riuscito a portare a termine, con il sostegno del Ministero dell'Ambiente, della Regione Lazio e degli uffici di questo Ente, la procedura d'infrazione della Commissione europea che per anni aveva sospeso l'istruttoria del predetto finanziamento".

AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: BEI ha approvato finanziamento di 195 mln euro per "Porti di Roma e del Lazio"

(FERPRESS) – Civitavecchia, 3 OTT – Ieri è stato ufficialmente comunicato che la Banca Europea degli Investimenti ha approvato il finanziamento . Si tratta del più grande finanziamento della BEI a favore di un'Autorità di Sistema Portuale negli ultimi anni. Tale scelta è maturata all'esito di una lunga istruttoria (che è stata riattivata da questa AdSP nel 2017) in considerazione dello sviluppo delle "Autostrade del Mare" che costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e merci nel centro Italia e rappresentano uno dei principali collegamenti tra l'Italia continentale e il Mediterraneo occidentale come la Sardegna, la Sicilia, la Spagna, la Francia meridionale e l'Africa settentrionale.

Il progetto co-finanziato dalla BEI consiste nell'ampliamento del porto di Civitavecchia e nella creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino.

A Civitavecchia, il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, quali, in particolare, il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche.

A Fiumicino, il progetto comprenderà la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un' importante opera dragaggio.

"L'approvazione da parte della BEI di questo finanziamento – dichiara Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale – è una notizia di enorme importanza per i porti di Roma e del Lazio che consentirà all'AdSP di portare a termine la gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino, permettendo così al network di fare il tanto atteso "salto di qualità" nel panorama dello shipping mondiale". "Tale obiettivo – continua l'Avv. di Majo – potrà essere raggiunto con il necessario contributo da parte della Regione Lazio e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, auspicabilmente, sosterranno anche questo fondamentale intervento infrastrutturale portuale per lo sviluppo della competitività della logistica nazionale. Finalmente, così, la capitale d'Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano ed europeo (con più di 40 milioni di passeggeri) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio. Il consolidamento del ruolo strategico dei porti di Roma e del Lazio necessiterà, tuttavia, del completamento dei collegamenti ferroviari e viari verso Orte e Fiumicino".

"Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato per ottenere il finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti" dichiara poi Francesco Maria di Majo.

"Vorrei rivolgere anche un ringraziamento – conclude il presidente dell'AdSP – al Ministero degli Affari Esteri che attraverso la nostra rappresentanza permanente UE è riuscito a portare a termine, con il sostegno del Ministero dell'Ambiente, della Regione Lazio e degli uffici di questo Ente, la procedura d'infrazione della Commissione europea che per anni aveva sospeso l'istruttoria del predetto finanziamento".

AdSP: il più grande finanziamento della BEI negli ultimi anni

Ieri è stato ufficialmente comunicato che la Banca Europea degli Investimenti ha approvato il finanziamento di ben 195 milioni di euro in favore dei "Porti di Roma e del Lazio". Si tratta del più grande finanziamento della BEI a favore di un'Autorità di Sistema Portuale negli ultimi anni. Tale scelta è maturata all'esito di una lunga istruttoria (che è stata riattivata da questa AdSP nel 2017) in considerazione dello sviluppo delle "Autostrade del Mare" che costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e merci nel centro Italia e rappresentano uno dei principali collegamenti tra l'Italia continentale e il Mediterraneo occidentale come la Sardegna, la Sicilia, la Spagna, la Francia meridionale e l'Africa settentrionale.

Il progetto co-finanziato dalla BEI consiste nell'ampliamento del porto di Civitavecchia e nella creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino.

A Civitavecchia, il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, quali, in particolare, il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche.

A Fiumicino, il progetto comprenderà la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un' importante opera dragaggio.

"L'approvazione da parte della BEI di questo finanziamento – dichiara Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - è una notizia di enorme importanza per i porti di Roma e del Lazio che consentirà all'AdSP di portare a termine la gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino, permettendo così al network di fare il tanto atteso "salto di qualità" nel panorama dello shipping mondiale". "Tale obiettivo – continua l'Avv. di Majo - potrà essere raggiunto con il necessario contributo da parte della Regione Lazio e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, auspicabilmente, sosterranno anche questo fondamentale intervento infrastrutturale portuale per lo sviluppo della competitività della logistica nazionale. Finalmente, così, la capitale d'Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano ed europeo (con più di 40 milioni di passeggeri) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio. Il consolidamento del ruolo strategico dei porti di Roma e del Lazio necessiterà, tuttavia, del completamento dei collegamenti ferroviari e viari verso Orte e Fiumicino".

"Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato per ottenere il finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti" dichiara poi Francesco Maria di Majo.

"Vorrei rivolgere anche un ringraziamento – conclude il presidente dell'AdSP - al Ministero degli Affari Esteri che attraverso la nostra rappresentanza permanente UE è riuscito a portare a termine, con il sostegno del Ministero dell'Ambiente, della Regione Lazio e degli uffici di questo Ente, la procedura d'infrazione della Commissione europea che per anni aveva sospeso l'istruttoria del predetto finanziamento".

Naples Shipping Week: grande successo e ottimo lavoro di squadra per la III edizione

(FERPRESS) – Roma, 3 OTT – Oltre 4.000 ospiti hanno partecipato ai 40 eventi a calendario della III edizione della Naples Shipping Week, la manifestazione organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da Clickutility Team che si è conclusa con la suggestiva Cena tra Mare, Cielo e Terra a Castel Sant'Elmo, dal punto più alto della collina del Vomero.

Una settimana intensa che ha visto coinvolti 300 relatori e l'intera città con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, l'Università Parthenope e altri luoghi di Napoli. Per l'occasione Nave Rizzo e la nave scuola Amerigo Vespucci hanno fatto tappa a Napoli accogliendo 23.952 visitatori e offrendo un ampio programma di eventi. Sono stati oltre 3.000 gli studenti coinvolti nelle numerose visite tecniche al Porto e alla Capitaneria – Guardia Costiera, nei vari convegni e a bordo delle due navi grazie all'adesione finale di 32 Istituti Scolastici della Campania e della Sicilia che hanno compreso l'importanza di avvicinare i giovani alla risorsa mare.

"Per una settimana abbiamo avuto cultura, storia ed economia del mare protagoniste di un evento internazionale che ha posto Napoli, il suo porto e il suo golfo al centro del mondo e del Mediterraneo – ha dichiarato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs. L'economia marittima è la prima industria della città e la Naples Shipping Week è stata l'occasione per ribadire la centralità della portualità nell'economia del nostro Paese. E' stata un'edizione di successo, protagonisti anche i giovani grazie al coinvolgimento di numerosi istituti scolastici della Regione e, soprattutto, speciale perché dedicata a Genova cui ora passiamo con entusiasmo il testimone per la prossima Genoa Shipping Week".

Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza alcuni dei temi della 10^ edizione di Port&ShippingTech, Main Conference della manifestazione che ha messo a confronto 150 relatori e che ha registrato una grande partecipazione da parte del cluster marittimo con la presenza di numerosi ospiti di rilievo, autorità e, in particolare Kitack Lim, Segretario Generale IMO.

"Il grande successo della Naples Shipping Week- aggiunge Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team – è da sempre il risultato di un ottimo lavoro di squadra coordinato dal Propeller di Napoli. Il Forum in particolare, affrontando tematiche fondamentali per il dibattito sulle attività legate al mare, ha confermato la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore".

Prossimo appuntamento: la quarta edizione della Genoa Shipping Week che si terrà a Genova a giugno 2019.

"La IV edizione della Genoa Shipping Week– sottolinea Alberto Banchero, presidente Assagenti- sarà per noi un momento molto speciale. Da mesi abbiamo iniziato a lavorare sull'ampliamento del palinsesto, che oltre agli eventi consolidati dello Shipbrokers Dinner e di Port&ShippingTech, vedrà l'ingresso di un festival completamente dedicato ai cittadini e ai turisti, con visite guidate e spettacoli all'interno della cinta portuale per avvicinare sempre di più il porto alla città. Sarà per noi passato quasi un anno dalla caduta del Morandi e sarà forse anche l'occasione per tirare le somme di quanto questo evento ci avrà lasciato, della fiducia che i mercati avranno saputo accordarci e di quanto la comunità portuale sia stata capace di reagire in modo costruttivo".

Napoli e l'economia del mare protagoniste della Shipping Week

NAPOLI - Oltre 4.000 ospiti hanno partecipato ai **40 eventi a calendario della III edizione della Naples Shipping Week, la manifestazione organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da Clickutility Team che si è conclusa con la suggestiva Cena tra Mare, Cielo e Terra a Castel Sant'Elmo, dal punto più alto della collina del Vomero.**
Una settimana intensa che ha visto coinvolti 300 relatori e l'intera città con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, l'Università Parthenope e altri luoghi di Napoli. Per l'occasione Nave Rizzo e la nave scuola Amerigo Vespucci hanno fatto tappa a Napoli accogliendo 23.952 visitatori e offrendo un ampio programma di eventi. Sono stati oltre 3.000 gli studenti coinvolti nelle numerose visite tecniche al Porto e alla Capitaneria – Guardia Costiera, nei vari convegni e a bordo delle due navi grazie all'adesione finale di 32 Istituti Scolastici della Campania e della Sicilia che hanno compreso l'importanza di avvicinare i giovani alla risorsa mare.
"*Per una settimana abbiamo avuto cultura, storia ed **economia del mare protagoniste** di un evento internazionale che ha posto **Napoli, il suo porto e il suo golfo al centro del mondo e del Mediterraneo*** - ha dichiarato **Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs**. *L'economia marittima è la prima industria della città e la Naples Shipping Week è stata l'occasione per ribadire la centralità della portualità nell'economia del nostro Paese. E' stata un'edizione di successo, protagonisti anche i giovani grazie al coinvolgimento di numerosi istituti scolastici della Regione e, soprattutto, speciale perché dedicata a Genova cui ora passiamo con entusiasmo il testimone per la prossima Genoa Shipping Week*".
Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza alcuni dei temi della 10^ edizione di Port&ShippingTech, Main Conference della manifestazione che ha messo a confronto **150 relatori e che ha registrato una grande partecipazione da parte del cluster marittimo con la presenza di numerosi ospiti di rilievo, autorità e, in particolare Kitack Lim, Segretario Generale IMO.**
"*Il grande successo della Naples Shipping Week-* aggiunge **Carlo Silva, presidente di Clickutility Team** - *è da sempre il risultato di un ottimo lavoro di squadra coordinato dal Propeller di Napoli. Il Forum in particolare, affrontando tematiche fondamentali per il dibattito sulle attività legate al mare, ha confermato la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore*".
Prossimo appuntamento: la quarta edizione della Genoa Shipping Week che si terrà a Genova a giugno 2019.

"*La IV edizione della Genoa Shipping Week*– sottolinea **Alberto Banchero, presidente Assagenti**- *sarà per noi un momento molto speciale. Da mesi abbiamo iniziato a lavorare sull'ampliamento del palinsesto, che oltre agli eventi consolidati dello Shipbrokers Dinner e di Port&ShippingTech, vedrà l'ingresso di un festival completamente dedicato ai cittadini e ai turisti, con visite guidate e spettacoli all'interno della cinta portuale per avvicinare sempre di più il porto alla città. Sarà per noi passato quasi un anno dalla caduta del Morandi e sarà forse anche l'occasione per tirare le somme di quanto questo evento ci avrà lasciato, della fiducia che i mercati avranno saputo accordarci e di quanto la comunità portuale sia stata capace di reagire in modo costruttivo*".

Napoli, il 15 ottobre al via IX Shipping and the Law

Shipping e normative internazionali. Fondi d'investimento e armatori. Ambiente e nuovi carburanti. La kermesse di Francesco Lauro

La sfida per gli armatori con l'entrata in vigore delle nuove regolamentazioni ambientali dell'International Maritime Organization (IMO), le tecnologie e i combustibili che risponderanno più efficacemente alle nuove regole, la rapida implementazione dell'automazione, il protezionismo, il rapporto tra fondi di investimento e shipping. Sono questi alcuni dei temi che verranno analizzati a Napoli nel corso della IX edizione di Shipping and the Law, la due giorni di convegno organizzata dall'avvocato marittimista Francesco Lauro, in programma il 15 e 16 ottobre nel complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore.

"The Future is now" è il titolo dell'edizione 2018 che approfondirà le prospettive della navigazione commerciale a livello globale. Tra gli altri, parteciperanno, il vicepresidente della International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi; il presidente di Confitarma, Mario Mattioli; John C. Lyras, già presidente della Union of GreekShipowners e dell'ECSA; il presidente dell'AIDM e vicepresidente CMI, Giorgio Berlingieri; Leo Drollas, direttore e chiefeconomist del Center for Global Energy Studies fondato dallo Sceicco Yamani; MänsJacobsson, per oltre un ventennio direttore degli International OilPollutionCompensation (IOPC) Funds ed il presidente del gruppo Giovani armatori di Confitarma, Giacomo Gavarone.

«Il commercio marittimo cresce sempre di più - spiega Lauro - ma è anche alle prese con sfide sempre più difficili. La tecnologia fa enormi passi avanti ogni anno, a cominciare dalle navi senza equipaggio per arrivare ai nuovi motori per le grandi navi, che limitano le emissioni nocive. Ma gli scenari sono in continuo mutamento in un mondo in cui i commerci globali devono affrontare un certo ritorno della politica al protezionismo e i fondi di investimento aumentano sempre di più il oro peso nel settore armatoriale».

La conferenza, uno tra i pochi eventi internazionali che registra il sostegno dell'Internartional Chamber of Shipping, sarà patrocinata, tra gli altri, dalla Regione Campania e da: Confitarma, AIDIM-Associazione Italiana di Diritto Marittimo, ATENA-Associazione Italiana di Tecnica Navale e the International Propeller Clubs.

Gioia Tauro, Contship ripavimenta il Medcenter

Iniziati i lavori alla banchina sud. Interessano 130 mila metri quadri tra piazzali e strade. 14 milioni di investimenti

Sono iniziati i lavori di ripavimentazione della banchina sud del Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro. Il gruppo Contship Italia investe 14 milioni di euro per rinnovare 60 mila metri quadri di strade e 70 mila metri quadri di banchina, allargando di 12 metri l'ampiezza dell'area di circolazione dei mezzi.

I lavori interesseranno tre zone

- i corridoi tra i parchi, con la rimozione della pavimentazione in conglomerato bituminoso per essere sostituita da un manto in calcestruzzo armato
- alle strade antistanti i parchi verrà rimossa la pavimentazione in autobloccante e rifatto il sottofondo con rifinitura in conglomerato bituminoso
- le aree di banchina verranno ripavimentate con il calcestruzzo e rifinite in conglomerato bituminoso

Gli interventi dovrebbero terminare entro il 2019 e, precisa Contship, «non impatteranno in alcun modo sulle attività operative del terminal».

Gnl benzina 'verde' del futuro per le navi, Sardegna pronta

Firmato accordo Regione-Autorità portuale-Assocostieri

(ANSA) - CAGLIARI, 3 OTT - Sempre più gas naturale liquefatto nei porti sardi: va in questa direzione l'accordo firmato tra Regione (assessora all'Industria Maria Grazia Piras), Autorità del Sistema Portuale della Sardegna (il presidente Massimo Deiana) e Assocostieri (la presidente e il direttore generale Marika Venturi e Dario Soria). L'intesa punta a promuovere il sistema dei servizi portuali legati al Gnl, considerato come prodotto strategico quale carburante per la navigazione. Con l'accordo viene istituito un Tavolo di lavoro congiunto e permanente tra Regione, Autorità portuale e Assocostieri. Gli obiettivi: approfondire l'analisi dei temi di natura strategica e di indirizzo politico, oltre che giuridici e amministrativi, di tutte le iniziative connesse all'utilizzo del Gnl come combustibile marino.

Inoltre, individuare azioni congiunte e coordinate per realizzare un mercato che consenta un uso sempre più ampio del Gnl nel settore marittimo e per alimentare i servizi a bordo delle navi. "Oggi una nave da crociera che sosta in un porto è altamente inquinante - spiega Piras - Dotare i porti di strutture logistiche che favoriscano l'arrivo e quindi l'approvvigionamento con Gnl delle navi significa rendere rendere più 'verde' lo sviluppo delle attività legate al trasporto marittimo e contrastare l'inquinamento". La Sardegna è candidata a ospitare il primo progetto pilota per l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la SECA (Sulphur Emission Controlled Area), in relazione al traffico marittimo. "L'opzione Gnl - dice Deiana - è prevista dalla normativa nazionale e comunitaria come una prospettiva energetica del trasporto marittimo del futuro. L'Autorità ne è ben consapevole, tant'è che sta supportando tutte le progettualità in campo in questo settore nei porti di Cagliari, Oristano e Porto Torres".(ANSA).

Sardegna, GNL bunkeraggio: Accordo tra Regione, Assocostieri e Autorità portuale

CAGLIARI - Firmato a Cagliari, presso la sede della Regione, un accordo di collaborazione per lo sviluppo del **Gas Naturale Liquefatto (GNL)** in Sardegna. Firmatari dell'intesa: per la **Regione Sardegna, Maria Grazia Pirasas** assessore dell'Industria, **Massimo Deiana** presidente **Autorità del Sistema Portuale della Sardegna**, la **presidente e il direttore generale di Assocostieri, Marika Venturi e Dario Soria.**

L accordo mira alla **promozione del bunkeraggio marino**, cioè le **operazioni di rifornimento di GNL a bordo delle navi.** L intesa è in linea con le più recenti politiche europee e nazionali e si integra con la strategia della Regione in ambito energetico, all interno della quale un attenzione particolare è rivolta alla riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti. Il tema, a livello europeo, è già stato recepito dall Italia attraverso la SEN, la Strategia Energetica Nazionale, che individua il GNL come prodotto strategico quale carburante per la navigazione.

Viene inoltre istituito un **Tavolo di lavoro congiunto** e **permanente tra Regione, Autorità Portuale e Assocostieri per approfondire temi di natura strategica e di indirizzo politico**, oltre che giuridici e amministrativi, di tutte le iniziative connesse all utilizzo del GNL come combustibile marino; inoltre, individuare azioni congiunte e coordinate per realizzare un mercato che consenta un uso sempre più ampio del GNL nel settore marittimo e per alimentare i servizi a bordo delle navi.

REGIONE
Realizzare infrastrutture logistiche del GNL in Sardegna significa rendere più verde lo sviluppo delle attività legate al trasporto marittimo e contrastare l inquinamento , ha **detto l assessora Piras**. L'utilizzo del GNL è previsto dal Piano per la Metanizzazione, si sposa perfettamente con la realizzazione della rete nord-sud e, infine, rientra nella Strategia Energetica Nazionale. Non a caso la Sardegna è candidata a ospitare il primo progetto pilota per l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la SECA, Sulphur Emission Controlled Area, in relazione al traffico marittimo. Navi e traghetti saranno monitorati con l'obiettivo di limitare le emissioni di zolfo e ridurre il combustibile tradizionale a favore del GNL, più sostenibile dal punto di vista economico e ambientale. L accordo con l Autorità Portuale e Assocostieri si pone all interno di questo quadro ampio e articolato che tassello dopo tassello stiamo costruendo. Ricordo, inoltre, che su questo argomento l Assessorato dell Industria è coinvolto in quattro progetti Interreg. Esiste infatti una problematica europea che riguarda l uso del GNL nel sistema dei trasporti. L obiettivo è trovare strumenti legislativi e normative che accelerino il passaggio all uso del GNL, sia sotto l aspetto delle infrastrutture di distribuzione sia su quello della portualità .

AUTORITÀ PORTUALE.

L'opzione GNL ha **dichiarato il Presidente dell Autorità del Sistema Portuale della Sardegna, Massimo Deiana** è prevista dalla normativa nazionale e comunitaria come una prospettiva energetica del trasporto marittimo del futuro. L Autorità ne è ben consapevole, tant è che sta supportando tutte le progettualità in campo in questo settore nei porti di Cagliari, Oristano e Porto Torres. Avere la possibilità di approvvigionare navi con propulsione a GNL significa, oltre che contribuire a un sistema di trasporto più ecosostenibile, acquisire anche un vantaggio competitivo nei confronti degli altri scali del Mediterraneo con i quali siamo in diretta concorrenza. Questo accordo ha concluso Deiana - va perfettamente nella direzione nella quale intendiamo lavorare e siamo sicuri che saprà esserci di grande aiuto .

ASSOCOSTIERI.

I rappresentanti di Assocostieri, associazione che dal 1983 riunisce le principali aziende che operano nel settore della logistica energetica, hanno commentato positivamente la firma dell intesa. Assocostieri ha affermato la **presidente Venturi** è da sempre attenta alla promozione delle politiche del bunkeraggio e non può che esprimere soddisfazione per l accordo siglato con la Regione Sardegna. Si tratta di un intesa che può rappresentare un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del GNL nell Isola e fungere da volano per lo sviluppo di un settore che ha ampi margini di crescita. Dal punto di vista ambientale, inoltre, siamo sicuri che la Sardegna rappresenti la piattaforma ideale per diventare un modello virtuoso del nostro settore, un esempio per il resto d Italia .

Sviluppo del Gnl in Sardegna: firmato accordo

A sottoscriverlo Regione, Adsp e Assocostieri

CAGLIARI – È stato firmato nella sede dell'assessorato dell'Industria di Cagliari, un accordo di collaborazione per lo sviluppo del Gas naturale liquefatto (Gnl) in Sardegna alla presenza dell'assessora dell'Industria, Maria Grazia Piras, il presidente dell'Autorità del Sistema portuale della Sardegna, Massimo Deiana, la presidente e il direttore generale di Assocostieri, Marika Venturi e Dario Soria.
L'intesa, in particolare, punta a promuovere il 'bunkeraggio' marino, cioè le operazioni di rifornimento di Gnl a bordo delle navi. L'accordo è in linea con le recenti politiche europee e nazionali e si integra con la strategia della Regione in ambito energetico, all'interno della quale un'attenzione particolare è rivolta alla riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti. Il tema, a livello europeo, è già stato recepito dall'Italia attraverso la Sen, la Strategia energetica nazionale, che individua il Gnl come prodotto strategico quale carburante per la navigazione.

Con l'accordo stipulato, viene istituito un tavolo di lavoro congiunto e permanente tra Regione, Autorità portuale e Assocostieri per approfondire l'analisi dei temi di natura strategica e di indirizzo politico, oltre che giuridici e amministrativi, di tutte le iniziative connesse all'utilizzo del Gnl come combustibile marino; inoltre, individua azioni congiunte e coordinate per realizzare un mercato che consenta un uso sempre più ampio del Gnl nel settore marittimo e per alimentare i servizi a bordo delle navi.

"Realizzare infrastrutture logistiche del Gnl in Sardegna significa rendere più 'verde' lo sviluppo delle attività legate al trasporto marittimo e contrastare l'inquinamento", ha detto l'assessora Piras. "L'utilizzo del Gnl è previsto dal Piano per la metanizzazione, si sposa perfettamente con la realizzazione della rete nord-sud e, infine, rientra nella Sen. Non a caso la Sardegna è candidata a ospitare il primo progetto pilota per l'area di controllo delle emissioni di zolfo, la Seca (Sulphur emission controlled area), in relazione al traffico marittimo. Navi e traghetti saranno monitorati con l'obiettivo di limitare le emissioni di zolfo e ridurre il combustibile tradizionale a favore del Gnl, più sostenibile dal punto di vista economico e ambientale.
L'accordo con l'Autorità portuale e Assocostieri si pone all'interno di questo quadro ampio e articolato che tassello dopo tassello stiamo costruendo. Ricordo, inoltre, che su questo argomento l'assessorato dell'Industria è coinvolto in quattro progetti Interreg. Esiste infatti una problematica europea che riguarda l'uso del Gnl nel sistema dei trasporti. L'obiettivo è trovare strumenti legislativi e normative che accelerino il passaggio all'uso del Gnl, sia sotto l'aspetto delle infrastrutture di distribuzione sia su quello della portualità".

"L'opzione Gnl -ha detto il presidente Massimo Deiana- è prevista dalla normativa nazionale e comunitaria come una prospettiva energetica del trasporto marittimo del futuro. L'Autorità ne è ben consapevole, tant'è che sta supportando tutte le progettualità in campo in questo settore nei porti di Cagliari, Oristano e Porto Torres. Avere la possibilità di approvvigionare navi con propulsione a Gnl significa, oltre che contribuire a un sistema di trasporto più ecosostenibile, acquisire anche un vantaggio competitivo nei confronti degli altri scali del Mediterraneo con i quali siamo in diretta concorrenza. Questo accordo -ha concluso- va perfettamente nella direzione nella quale intendiamo lavorare e siamo sicuri che saprà esserci di grande aiuto".

I rappresentanti di Assocostieri, associazione che dal 1983 riunisce le principali aziende che operano nel settore della logistica energetica, hanno commentato positivamente la firma dell'intesa. "Assocostieri-ha affermato la presidente Venturi- è da sempre attenta alla promozione delle politiche del bunkeraggio e non può che esprimere soddisfazione per l'accordo siglato con la regione Sardegna. Si tratta di un'intesa che può rappresentare un punto di avvio importante per la diffusione del bunkeraggio per mezzo del Gnl nell'isola e fungere da volano per lo sviluppo di un settore che ha ampi margini di crescita. Dal punto di vista ambientale, inoltre, siamo sicuri che la Sardegna rappresenti la piattaforma ideale per diventare un modello virtuoso del nostro settore, un esempio per il resto d'Italia".

Porti: all'Authority unica anche il personale e contratti

Passi in canti anche sul piano dell'informatizzazione

(ANSA) - CAGLIARI, 4 OTT - Vecchie authority del mare addio anche per i contratti e le retribuzioni dipendenti. Il riallineamento tra Cagliari e Olbia, dopo la nascita dell'Autorità portuale unica della Sardegna, è stato sancito nella seduta del comitato di gestione. Ma si guarda anche a Oristano: stabilite le concessioni demaniali per il rilancio della cantieristica nautica. Altri temi affrontati: istituzione del piano dell'organico del porto per i lavoratori delle imprese portuali e approvazione del piano di informatizzazione dell'AdSP.

Per quanto riguarda il personale si tratta di un altro passo fondamentale nel percorso di unificazione che culminerà tra qualche mese, nell'approvazione della nuova pianta organica. Con una ripartizione degli incarichi che deve tenere ormai conto della vastissima giurisdizione estesa a sette porti (un altro, quello di Arbatax, in fase di adesione), delle dinamiche del mercato dei trasporti marittimi e degli effetti della legge di riforma.

Fusione che passa anche dall'incremento delle tecnologie: per questo è stato adottato il piano di informatizzazione 2018 - 2020. Tra i principali obiettivi, la semplificazione e l'informatizzazione dei procedimenti amministrativi, la dematerializzazione dei documenti e la standardizzazione e la digitalizzazione della modulistica.

"Un Comitato di Gestione di particolare rilevanza strategica - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Un passaggio necessario per l'armonizzazione contrattuale dei dipendenti dell'AdSP, per la predisposizione di un sistema di informatizzazione che avvicini i nostri scali, velocizzando, nel contempo le operazioni portuali. Ma anche, fatto non meno importante, per la creazione di uno strumento, il Piano dell'Organico del Porto, per monitorare costantemente le dinamiche aziendali delle imprese portuali e affinare gli strumenti per affrontare le eventuali crisi occupazionali".(ANSA).

Gazzetta del Sud

Authority: dopo l' annuncio ora si attende un risultato

La "trazione settentrionale" che ha penalizzato il Sud

Roberta Cortese «L' Autorità Messina-Milazzo ha una sua indubbia specificità. Abbiamo recentemente sentito dichiarazioni entusiasmanti da parte del ministro Toninelli circa l' istituzione della 16. Autorità portuale, purtroppo ad oggi non risulta niente di concreto. Auspico che agli spot della maggioranza segua presto un' azione. Il resto della portualità europea corre, mentre noi rischiamo di restare indietro anni luce». Questo il monito lanciato dalla deputata di Forza Italia Matilde Siracusano al dibattito promosso dai Rotary Club Stretto di Messina, Milazzo, Messina Peloro e Messina proprio per discutere della nascita dell' Autorità portuale dello Stretto annunciata nelle scorse settimane dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L' incontro, aperto dal presidente del Rotary Stretto di Messina, Giuseppe Termini, è stato moderato dall' ing. Giovanni Mollica: «Negli ultimi vent' anni i porti italiani - ha detto - hanno perso molti punti e a risultare penalizzati sono stati in particolare quelli del Sud, a causa di un modello di sviluppo a trazione settentrionale avviato dai passati governi».

Sull' attuale situazione delle Autorità, si è soffermato il commissario straordinario dell' Autorità portuale, Antonino De Simone: «Non mi risulta che con la nuova normativa siano stati fatti passi in avanti, anzi. Una modifica della legge 84/94 avrebbe avuto risultati sicuramente più immediati di una riforma che non si è neanche completata per il mancato decollo della 15.

Autorità di sistema portuale. Bisogna dunque dare atto al Governo di questa iniziativa. Attendiamo con trepidazione cosa avverrà nei prossimi periodi». A ribadire il no dell' amministrazione all' accorpamento con Gioia Tauro, l' assessore alle politiche del mare, Dafne Musolino: «Si tratta di due porti molto differenti per traffico e attività. Da questa fusione sarebbe solo Gioia Tauro a trarre vantaggio.

L' auspicio è che venga riconosciuta l' autonomia del nostro porto». Quindi l' intervento del sindaco di Milazzo, Giovanni Formica: «Oggi abbiamo un annuncio che ha tranquillizzato chi aveva portato avanti una battaglia di difesa. Ma ancora una volta manca una visione strategica. Chi ha una responsabilità di governo deve dire in quale direzione vanno il Paese e i nostri porti». All' incontro hanno preso parte inoltre i presidenti dei Rotary club Milazzo e Peloro, Gianfranco Caruso ed Elvira Costa.

Prima rigaseconda rigaterza riga.

Authority dello Stretto. La Cisl sollecita il ministro Toninelli

Venti giorni fa l' annuncio ma ancora nessun atto concreto. Per questo il segretario generale della Cisl di Messina, Tonino Genovese, ha scritto al ministro Danilo Toninelli , chiedendo di predisporre gli atti necessari, "farli approvare dagli organi deputati e fare approvare dal Parlamento la modifica legislativa necessaria". "A fronte di una riforma "tradita" dei sistemi di governance, di funzionalità e di dimensionamento territoriale - prosegue Genovese -, la città metropolitana di Messina deve mantenere l' autonomia della propria Autorità portuale e certamente meglio con i porti della sponda calabra di Reggio e Villa San Giovanni, funzionali al sistema e prodromici alla effettiva costruzione dell' area integrata dello Stretto". L' auspicio "è che si portino in approvazione parlamentare gli atti dovuti e che non ci si fermi ad un comunicato stampa, a meno che lo stesso non serviva per "vedere l' effetto che fa", come la famosa canzone di Enzo Jannacci e poi valutare il da farsi". Il sollecito è rivolto anche a "tutta la deputazione nazionale messinese che ha il dovere, oltre che il compito, di vigilare affinché Messina torni ad essere centrale nella portualità del Mediterraneo. Sarebbe, inoltre, opportuno che il provvedimento legislativo in questione sia reso coerente e compatibile normativamente con la necessaria costituenda quota di Zes, agganciabile ad oggi solo con il sistema portuale di Augusta e Catania, sul territorio messinese con l' Autorità portuale dello Stretto".

La Sicilia

augusta

Una delegazione svedese in visita al porto commerciale «Intrecciamo relazioni»

Augusta. Visita al porto di Augusta di una delegazione svedese di funzionari per costruire alleanze e promuovere un ruolo maggiormente strategico delle regioni più periferiche nell' Unione Europea.
A fare gli onori di casa sono stati Carlo Guglielmi, segretario dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta-Catania e Massimo Scatà, direttore del settore Affari e marketing.
«L' impegno del presidente dell' Adsp, Andrea Annunziata - ha detto Guglielmi - è quello di cercare di smuovere questo porto, soprattutto a livello infrastrutturale.
Stiamo superando le criticità a avviando a gara i progetti di ampliamento dei piazzali, di realizzazione della diga foranea e della ferrovia. L' intento è quello di fare lobby con altre regioni per portare in sede europea i problemi che abbiamo». La visita è stata organizzata da Alessandra Arcodia, direttrice Affari Europei di Wisdo su richiesta di 2 regioni della Svezia, in collaborazione con l' Adsp. Alla delegazione svedese è stato presentato Destinazione Europa in Movimento, il book che la fondazione Cs Mare ha dedicato al terzo pacchetto di misure sulla mobilità messo a punto dalla Commissione Europea, quale strumento per promuovere la sinergia tra Nord e Sud Europa tramite il corridoio Scandinavo-Mediterraneo.
Agnese Siliato.

Ansa

Delegazione svedese visita il porto di Augusta

Fondazione CS Mare presenta dossier su politiche europee

La sinergia per un trasporto sostenibile e connesso lungo il corridoio scandinavo-mediterraneo parte dal porto di Augusta, dove l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia ha organizzato, con il supporto della Fondazione CS Mare, la visita di una delegazione svedese alle infrastrutture portuali.

Durante la visita, che inaugura il progetto di dialogo con il settore nord-europeo della mobilità e delle infrastrutture all'indomani della pubblicazione del terzo pacchetto di misure che completano l'agenda europea su questi temi, è stato presentato Destinazione Europa in Movimento, il Book che la Fondazione CS Mare ha dedicato alle misure messe a punto dalla Commissione Europea, quale strumento per promuovere la sinergia tra Nord e Sud Europa con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

La pubblicazione ha inaugurato nel maggio 2018 una collana di approfondimenti ideata da Fondazione CS Mare per individuare e interpretare le sfide e le opportunità delle nuove sinergie comunitarie. Tra i prossimi titoli in pubblicazione ci sono Destinazione Low Carbon Mobility e Destinazione Smart Shipping, anche questi allineati con il progetto di dialogo tra Nord e Sud Europa per lo sviluppo della mobilità e delle infrastrutture.

"I tre pacchetti mobilità della Commissione Europea tracciano la destinazione per il futuro dei trasporti in Europa" ha dichiarato Evelin Zubin, Presidente della Fondazione CS Mare. Le nuove sfide - ha aggiunto Zubin - "accomunano ogni attore lungo il corridoio che dal Mare Nostrum attraversa il continente fino al Mare del Nord. Per questo siamo convinti che il punto di partenza per affrontarle sia un'azione congiunta da parte degli estremi del corridoio: la Sicilia e le regioni svedesi di Västerbotten e Norrbotten, a cui siamo molto lieti di dare il benvenuto come nuovi attori dell'asse Scandinavo-Mediterraneo".

EUROPA IN MOVIMENTO LUNGO IL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO

Presentato ufficialmente alla delegazione svedese in visita ad Augusta il Book di Fondazione CS Mare dedicato al terzo pacchetto della Commissione Europea per le misure sulla mobilità. Il Book promuove la sinergia tra Nord e Sud Europa tramite il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Bruxelles, 3 ottobre 2018 - Parte da Augusta, con la visita della delegazione svedese alle infrastrutture portuali, la sinergia per un trasporto sostenibile e connesso lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. La visita odierna, organizzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e promossa da Fondazione CS MARE , inaugura il progetto di dialogo con il settore nord-europeo della mobilità e delle infrastrutture, all' indomani della pubblicazione del terzo pacchetto di misure che completano l' agenda europea su questi temi. Alla delegazione svedese giunta in Sicilia dalle regioni settentrionali di Västerbotten e Norrbotten è stato presentato ufficialmente Destinazione Europa in Movimento , il Book che la Fondazione CS Mare ha dedicato al terzo pacchetto di misure sulla mobilità messo a punto dalla Commissione Europea, quale strumento per promuovere la sinergia tra Nord e Sud Europa tramite il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il Book ha inaugurato nel maggio 2018 una collana di pubblicazioni ideate da Fondazione CS Mare come approfondimenti a disposizione delle imprese per individuare e interpretare le sfide e le opportunità delle nuove sinergie comunitarie. Tra i prossimi titoli in pubblicazione, ci sono Destinazione Low Carbon Mobility, e Destinazione Smart Shipping, anche questi allineati con il progetto di dialogo tra Nord e Sud Europa per lo sviluppo della mobilità e delle infrastrutture. "I tre pacchetti mobilità della Commissione Europea tracciano la destinazione per il futuro dei trasporti in Europa - ha dichiarato Evelin Zubin, Presidente della Fondazione CS Mare - Tutte le imprese devono avere gli strumenti per raggiungere questa destinazione e per non perdere nessuna delle opportunità che offre. Sfide come la riduzione delle emissioni e la rivoluzione digitale accomunano ogni attore lungo il corridoio che dal Mare Nostrum attraversa il continente fino al Mare del Nord. Per questo siamo convinti che il punto di partenza per affrontarle sia un' azione congiunta da parte degli estremi del corridoio: la Sicilia e le regioni svedesi di Västerbotten e Norrbotten, a cui siamo molto lieti di dare il benvenuto come nuovi attori dell' asse Scandinavo-Mediterraneo".

Messaggero Marittimo

Europa: sinergia Nord-Sud col corridoio scandinavo-mediterraneo

Presentato il Book di Fondazione Cs mare sul terzo pacchetto Commissione europea sulla mobilità

BRUXELLES – Parte da Augusta, con la visita della delegazione svedese alle infrastrutture portuali, la sinergia per un trasporto sostenibile e connesso lungo il corridoio scandinavo-mediterraneo.
La visita, organizzata dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale e promossa da Fondazione Cs mare, inaugura il progetto di dialogo con il settore nord-europeo della mobilità e delle infrastrutture, all'indomani della pubblicazione del terzo pacchetto di misure che completano l'agenda europea su questi temi.
Alla delegazione svedese giunta in Sicilia dalle regioni settentrionali di Västerbotten e Norrbotten è stato presentato ufficialmente "Destinazione Europa in movimento", il Book che la Fondazione Cs mare ha dedicato al terzo pacchetto di misure sulla mobilità messo a punto dalla Commissione europea, quale strumento per promuovere la sinergia tra Nord e Sud Europa tramite il corridoio scandinavo-mediterraneo.

Il Book ha inaugurato nel Maggio 2018 una collana di pubblicazioni ideate dalla Fondazione come approfondimenti a disposizione delle imprese per individuare e interpretare le sfide e le opportunità delle nuove sinergie comunitarie. Tra i prossimi titoli in pubblicazione, "Destinazione low carbon mobility" e "Destinazione smart shipping", anche questi allineati con il progetto di dialogo tra Nord e Sud Europa per lo sviluppo della mobilità e delle infrastrutture.

"I tre pacchetti mobilità della Commissione europea tracciano la destinazione per il futuro dei trasporti in Europa" ha detto Evelin Zubin, presidente della Fondazione Cs mare. "Tutte le imprese devono avere gli strumenti per raggiungere questa destinazione e per non perdere nessuna delle opportunità che offre. Sfide come la riduzione delle emissioni e la rivoluzione digitale accomunano ogni attore lungo il corridoio che dal mare nostrum attraversa il continente fino al mare del Nord. Per questo siamo convinti che il punto di partenza per affrontarle sia un'azione congiunta da parte degli estremi del corridoio: la Sicilia e le regioni svedesi di Västerbotten e Norrbotten, a cui siamo molto lieti di dare il benvenuto come nuovi attori dell'asse scandinavo-mediterraneo".

Corridoio med-Scandinavia, incontro ad Augusta con CS Mare

La fondazione, insieme all'autorità portuale, ha incontrato una delegazione governativa per fare il punto sull'ampio asse logistico che collega sud e nord Europa

Parte da Augusta, con la visita della delegazione governativa svedese alle infrastrutture portuali, la sinergia tra porti alcuni porti siciliani e svedesi per rinforzare il corridoio scandinavo-mediterraneo. L'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale ha organizzato un incontro, promosso da Fondazione CS MARE, che inaugura il progetto di dialogo con il settore nord-europeo della mobilità e delle infrastrutture, all'indomani della pubblicazione del terzo pacchetto di misure che completano l'agenda europea su questi temi.
Alla delegazione svedese, proveniente dalle regioni di Västerbotten e Norrbotten, è stato presentato "Destinazione Europa in Movimento", il libro che la Fondazione CS Mare ha dedicato al terzo pacchetto di misure sulla mobilità messo a punto dalla Commissione europea, quale strumento per promuovere la sinergia tra nord e sud Europa tramite il corridoio scandinavo-mediterraneo. Il libro è uscito a maggio e inaugura una collana ideata da Fondazione CS Mare che parla di trasporto sostenibile. Le prossime pubblicazioni si intitolano Destinazione Low Carbon Mobility e Destinazione Smart Shipping.
«I tre pacchetti mobilità della Commissione Eeropea tracciano la destinazione per il futuro dei trasporti in Europa – ha detto Evelin Zubin, presidente della Fondazione CS Mare - tutte le imprese devono avere gli strumenti per raggiungere questa destinazione e per non perdere nessuna delle opportunità che offre. Sfide come la riduzione delle emissioni e la rivoluzione digitale accomunano ogni attore lungo il corridoio che dal Mediterraneo attraversa il continente fino al Mare del Nord. Per questo siamo convinti che il punto di partenza per affrontarle sia un'azione congiunta da parte degli estremi del corridoio: la Sicilia e le regioni svedesi di Västerbotten e Norrbotten».

Giornale di Sicilia

Infrastrutture

Fondi europei per i porti di Sampieri e Donnalucata

A disposizione dei comuni di Scicli, Ispica, Modica e Pozzallo 2 milioni e mezzo

Dal Gruppo di azione costiera dei due mari arrivano i fondi per le piccole infrastrutture portuali della fascia iblea. Un ristoro per gli approdi malconci ed in alcuni casi impraticabili come quello di Donnalucata e, da alcuni giorni, come quello di Sampieri inghiottito dalla violenta mareggiata del 28 settembre scorso. I fondi, per complessivi 2 milioni e mezzo, andranno destinati agli impianti ricadenti nei Comuni di Ispica, Modica, Scicli e Pozzallo. Si concretizza così il programma Gruppo di azione costiera dei due Mari, di cui fanno parte i quattro comuni iblei del versante sud - orientale della provincia, dopo che è stata stilata la graduatoria dei Gac-Flag, Po Feamp misura 4.63.

«Lo stanziamento dei fondi consentirà, come specifica l' assessorato regionale alla Pesca, la realizzazione di piccoli interventi lungo la fascia costiera della zona sud orientale della nostra provincia, che si rendono utili per fare in modo che la marineria locale, e non solo, possa ricevere risposte efficaci su fronti che, fino ad adesso, poche volte erano stati presi in considerazione spiega il deputato regionale Orazio Ragusa - e così è destinato ad assumere un interesse specifico la sistemazione dello scalo di alaggio per natanti da pesca a Sampieri, a maggior ragione dopo le mareggiate dei giorni scorsi».

Non c' è solo Sampieri ad essere stata attenzione nell' ambito del Gac-Flag. C' è Donnalucata, altra frazione balneare di Scicli.

«È particolarmente attesa la creazione di servizi igienici a supporto delle strutture di vendita gestite da pescatori a Donnalucata oltre che la realizzazione di postazioni per lo sbarco del pescato presso il porticciolo di Donnalucata e il molo di Sampieri - continua Ragusa - grazie a questo programma in favore della marineria iblea sarà possibile anche occuparsi della costruzione di un pontile galleggiante e di alcune passerelle destinati ad ormeggio di pescherecci e allo sbarco del pescato nel molo di sottoflutto del porto di Pozzallo». Attenzione non solo per il sistema dei piccoli impianti portuali della provincia di Ragusa ma anche salvaguardia, conservazione e tutela dei sistemi dunali-marini nel tratto costiero della zona Sic Ita 080008 di contrada Regilione a Marina di Modica e quello che ha a che fare con la conservazione e la tutela dei sistemi dunali-marini nel tratto costiero di Santa Maria del Focallo in prossimità della foce vecchia di Rio Favara. «Sono azioni che assicureranno la funzionalità in alcuni tratti di costa a strutture rivolte essenzialmente alla marineria locale, strutture attese e che, adesso, finalmente potranno vedere la luce - conclude Orazio Ragusa - l' esecutivo regionale, in particolare il governatore Nello Musumeci e l' assessore al ramo, Edy Bandiera, hanno ancora una volta rivolto le loro attenzioni al nostro territorio».

Spagna, pressing per il regolamento porti

Genova - La legge è stata approvata da un anno e mezzo, ma manca il testo attuativo sui picchi di lavoro

Genova - I traffici dei porti spagnoli sono in crescita, ma sullo shipping iberico incombe ancora la questione irrisolta dell'organizzazione del lavoro. L'Unione europea aveva bocciato la legge che rendeva obbligatorio per le imprese portuali associarsi ai pool di manodopera e attingere da questi. Il governo spagnolo aveva risposto con molto ritardo, tanto da essere richiamato da Bruxelles con la minaccia di sanzioni. Finalmente la legge era stata approvata, ma lasciando aperte le questioni principali, la cui soluzione si lasciava a un successivo regolamento. Il regolamento però, passati i mesi, non è ancora in vista. Una bozza di regolamento del precedente governo era stata bocciata dal Consiglio di Stato spagnolo. I sindacati, che aspettavano il testo per lo scorso luglio, sono impazienti e cominciano a farsi sentire. Il presidente del principale sindacato spagnolo, Antolin Goya di Coordinandora, ha incontrato lunedì il ministro delle Infrastrutture, Pedro Saura, sollecitandolo a emanare il decreto. Una pressione analoga è arrivata al ministro della Promozione, José Luis Abalos, da parte del partito Ciudadanos, che ha ricordato come sia passato un anno è mezzo dall'approvazione della legge che prevedeva la formalizzazione del regolamento. Il fatto è che la Spagna si trova in condizioni simili a quelle in cui si era trovata l'Italia con la riforma portuale del 1994. Allora, la soluzione adottata per l'organizzazione dei picchi di lavoro nei porti italiani non era piaciuta a Bruxelles, che aveva respinto la prima proposta di legge. Ne era uscita una soluzione all'italiana, con un testo interpretabile in maniere diverse, e per alcuni anni la Compagnia portuale di Genova era rimasta in una sorta di limbo, sia fornitrice di manodopera sia terminalista, finché dopo alcuni anni aveva rinunciato a quest'ultimo ruolo. Adesso è la Spagna a trovarsi a un bivio simile e a non saper decidere. La Commissione europea chiede una liberalizzazione maggiore di quella che i sindacati sono disposti a concedere e il governo fatica a trovare la quadra. E questo nonostante nel frattempo gli esecutivi abbiano cambiato colore più volte. Intanto i traffici crescono e il timore è che l'incanto possa spezzarsi. Nella prima metà del 2018 sono state movimentate 277,7 milioni di tonnellate di merci, ossia il 6 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2017, quando pure fu segnato il record storico di 261,8 milioni di tonnellate. Anche il mese di giugno ha segnato un record storico con 45,3 milioni di tonnellate movimentate.

Il general cargo rappresenta la quota maggiore di merce movimentata sulle banchine spagnole con 133 milioni di tonnellate in sei mesi e un incremento di 8,2 per cento sullo stesso periodo del 2017. Di questa quota, che rappresenta il 48 per cento del totale, la merce containerizzata rappresenta i tre quarti, pari a 94,6 milioni di tonnellate. Le rinfuse liquide sono la seconda categoria di merce per volumi movimentati, con più di 89 milioni di tonnellate (+3,5 per cento rispetto al primo semestre 2017). Seguono le rinfuse solide con 49,5 milioni di tonnellate e a loro volta una crescita i 6,1 per cento. Una quota significativa dei traffici è rappresentata dalla merce che passa in Spagna per trasbordo. Si tratta di 73 milioni di tonnellate, cresciute del 12,7 per cento rispetto al 2017. In pratica, una tonnellata su quattro è merce in transhipment. In forte crescita anche il traffico ro-ro di merce su camion che sceglie di lasciare la astrada per un tratto marittimo. Sono state 30,7 milioni le tonnellate trasportate in questa modalità, con un aumento del 6 per cento.

BUSINESS

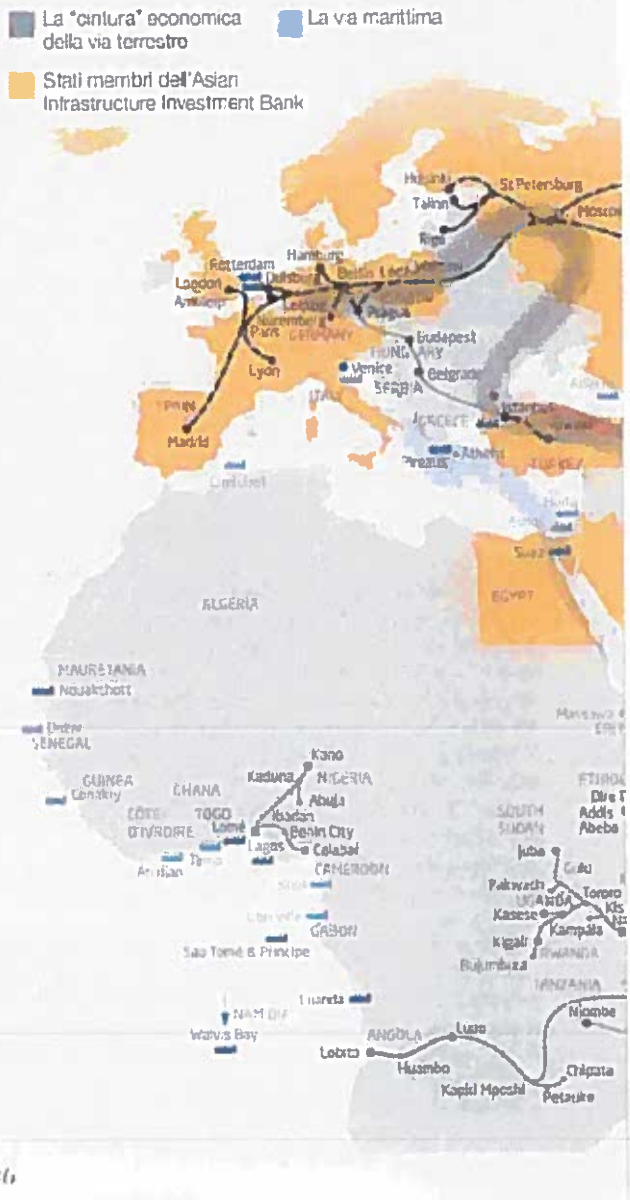
L'Italia in affari sulle rotte della Bri

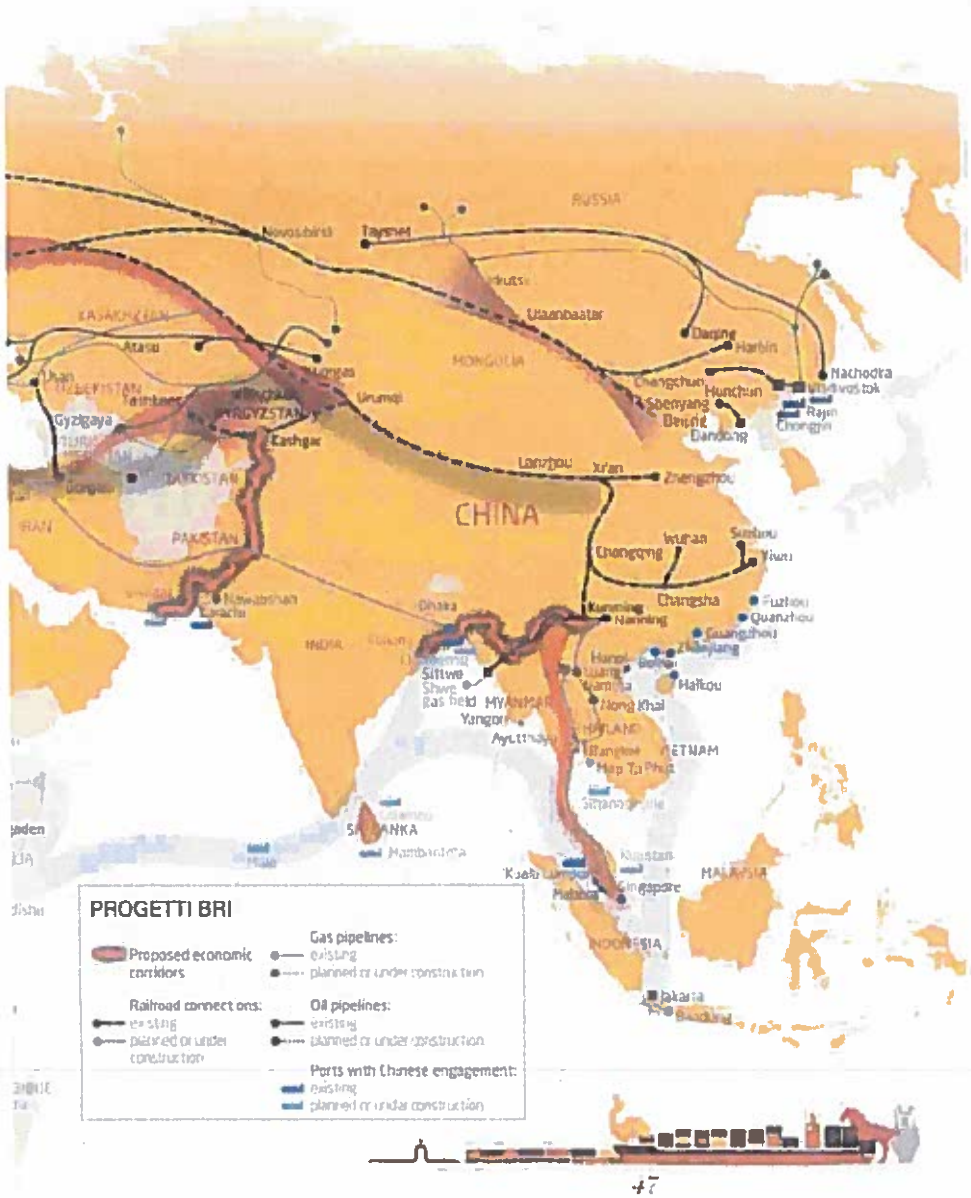
IN PAKISTAN, AZERBAIGIAN, TURKMENISTAN, UZBEKISTAN, KAZAKISTAN, IRAN, INDIA, EGITTO MOLTE AZIENDE ITALIANE SONO GIÀ IMPEGNATE IN PROGETTI E OPERE, CHE SFIDANO LA CONCORRENZA INTERNAZIONALE. IL SEGRETO PER PARTECIPARE È AGGANCIARE LA CINA...

di Pier Paolo Albrieci e Nicola Capuzzo

La prima regola è consultare la lista, una dynamic project list aggiornata quotidianamente con le gare per i progetti che a mano a mano si aggiungono nei 72 paesi coinvolti dal gigantesco piano di infrastrutturazione avviato dalla Cina, dove ancora si chiama Obor, One belt One road, mentre nel resto del mondo è diventato Belt and Road Initiative. «Capire come funziona il gioco di questi appalti non è stato semplice e ha richiesto tempo e molti contatti,» ha raccontato a Mf Matteo Bavaresco, uno dei manager italiani che meglio conosce i rapporti con le grandi aziende statali cinesi, grazie al suo curriculum. Da 13 anni nell'ex Celeste Impero, dall'anno scorso è ceo di Prysmian Cina, leader mondiale dei cavi per le telecomunicazioni e l'elettricità, dopo avere diretto l'espansione della Danieli in quel mercato anche durante il difficile periodo della crisi dell'acciaio del 2013-14. Ed è

«IL MEDITERRANEO È ANCORA LA CHIAVE DI PASSAGGIO DA E VERSO L'EUROPA, CIOÈ IL PRIMO MERCATO DI IMPORTAZIONE PER LE MERCI CINESI, CHE PER IL 60% PASSANO DAL CANALE DI SUEZ».





La mappa del sistema

La mappa, elaborata del Mercator Institute for China Studies, tedesco, offre un'eccellente visione d'insieme non solo dell'ampiezza dell'area geografica interessata dalla Bri ma soprattutto delle implicazioni sistemiche e di rete. Perché lungo le direttrici e i corridoi terrestri corrono non solo strade e ferrovie ma soprattutto infrastrutture di distribuzione di gas e petrolio, di elettricità e, non ultime, reti di telecomunicazioni, coinvolgendo Europa, Asia e Africa. Sulle direttrici direttrici evidenziate, sono stati stipulati in ambito Bri 2 mila contratti su 1 400 progetti sui quali le banche cinesi, l'Aiib e il Silk Road Fund hanno erogato 292 miliardi di dollari, secondo stime Oxford Analitics Financial Times. In Europa centrale e occidentale sono stati finora investiti circa 13 miliardi di dollari, e 8 in Medio Oriente, la fetta più consistente è finita nei paesi asiatici. La mappa a sinistra evidenzia dove sono localizzati alcuni dei principali progetti in corso di realizzazione

"一带一路"系统图

这份图，由德国墨卡托中国研究所精心绘制，不仅提供了"一带一路"项目涉及的广泛地理区域的概况，更展现了与其相关的系统和网络。因为沿着陆地的线路和走廊，不仅穿行着公路和铁路，更有油气和电能分配的基础设施，以及电信网络，涉及欧洲、亚洲和非洲。在标志的路线上，与"一带一路"有关的1100个项目已经签署了2000份合同。根据Oxford Analitics Financial Times的数据显示，中国银行（亚洲基础设施投资银行）和丝路基金已为此支出920亿美元。至今在中欧和西欧已投资约130亿美元，在中东投入80亿，而大部分的投资则在亚洲国家。右图显示了一些正在建设的主要项目的所在位置。

La vallata di Agarak a sud dell'Armenia, al confine con l'Iran. Qui arriverà l'autostrada che Anas sta progettando e che si collegherà con il corridoio 10 in Iran, uno degli snodi stradali strategici della nuova Via della Seta

Anas正在规划的高速公路将到达亚美尼亚南部与伊朗交界处的Agarak山谷，上将与丝绸之路的战略交叉口之——伊朗10号走廊相连。

stato proprio in quel frangente, quando le acciaierie chiudevano una dopo l'altra, che Bavaresco ha trovato dove cercare commesse, scoprendo come facevano i potenti manager statali a smaltire i surplus di produzione. «I primi a muoversi su quella lista sono i conglomerati pubblici cinesi che diventano i main contractor dei grandi appalti finanziati dalle banche cinesi e internazionali nei paesi terzi». Sembrerebbe quindi una strada sbarrata in partenza per chi vuole inserirsi nella competizione. Ma quelle grandi imprese sono poco abituate a lavorare sui mercati internazionali e il più delle volte preferiscono subappaltare le fasi operative a società specializzate, riconosciute affidabili a livello internazionale. Ed è qui che entrano in gioco le aziende non-cinesi, soprattutto se hanno una base anche in Cina e buone relazioni con l'establishment industriale. «Sulla base di queste significative evoluzioni e opportunità, Prysmian Group sta operando attivamente massimizzando l'utilizzo della capacità produttiva dei 7 stabilimenti cinesi. Telecomunicazioni ed energia sono

Armenia e Iran/Anas International 亚美尼亚和伊朗/阿纳斯国际公司(Anas International)

Dove la Via terrestre diventerà autostrada

La prima pietra è stata posata a metà marzo a Yerevan, capitale dell'Armenia, dai vertici di Anas e l'allora primo ministro armeno Karen Karapetyan, il Ministro dei Trasporti, Vahan Martirosyan, e Vardan Karapetyan, responsabile del North-South Road Corridor Investment Program. È la firma in calce all'accordo che riconosce ad Anas International Enterprise (Aie) il ruolo di private partner per la costruzione e gestione del tratto armeno della nuova autostrada che correrà lungo il corridoio stradale nord-sud di collegamento tra Mosca con il Golfo Persico e poi con Teheran.
La commessa firmata in marzo riguarda i 75 chilometri che Aie deve progettare e costruire a ridosso del confine tra

Bernardo Magrì, ceo di Aie
Aie首席执行官

Armenia e Iran, tra Sisian e Agarak, ma il significato dell'accordo è fortemente strategico. «Lungo questo corridoio, in particolare nella tratta da Mosca al Gol-

fo Persico. Anas ha acquisito o ha in corso di acquisizione alcuni progetti di sviluppo e gestione della rete stradale in Russia, Georgia, Armenia e Iran per quasi 1.200 chilometri,» ha spiegato a MF Bernardo Magrì, ceo di Aie, precisando che questa nuova opera infrastrutturale è uno dei traguardi individuati dal governo armeno nella Strategia per lo sviluppo 2014-2025. L'accordo ha avviato le attività di analisi della bancabilità del progetto proposto, propedeutiche al contratto di concessione tra Governo armeno e Anas. «Questo accordo riguarda un corridoio ad alta valenza strategica per le comunicazioni stradali tra Europa Caucaso-Asia nel punto nevralgico di intersezione tra i due continenti,» ha rimarcato Gianni Vittorio Armani, ceo di Anas, che guarda con attenzione alle opportunità di lavoro lungo la rete stradale dei nuovi itinerari della Via della Seta, costituita da corridoi economici tra Cina ed Europa.

Il progetto dell'International North South Transport Corridor prevede la trasformazione del collegamento esistente in un'autostrada a scorrimento veloce in grado di assicurare almeno tre ore di riduzione dei tempi di percorrenza e incremento della sicurezza e comfort. Si tratta, quindi, di una tratta particolarmente impegnativa dal punto di vista tecnico ed economico, che prevede un investimento di circa 1 miliardo di dollari. Questa sezione, attualmente in fase di progettazione esecutiva, rappresenta la prosecuzione del Corridoio 10 in Iran. «Agiremo come private investor completando innanzitutto il progetto tecnico ed esecutivo che già è stato avviato e a questo affiancheremo anche uno studio sui flussi di traffico attesi. Prevediamo di essere pronti dopo l'estate per formulare la nostra offerta di costruzione della strada che prevede, fra l'altro, la realizzazione di 9 tunnel e 27 ponti,» ha aggiunto Magrì.

Nel progetto deve essere necessariamente coinvolto un grosso costruttore-partner con le necessarie competenze e attrezzature. «Siamo alla ricerca di gruppi interessati all'iniziativa e saremmo felici di far lavorare imprese di costruzione italiane sfruttando uno schema di project finance,» ha aggiunto Magrì.

Il problema è che in Armenia sono ben radicate imprese spagnole e cinesi e anche se agli italiani è riconosciuta l'eccellenza in questo tipo di opere, molto dipenderà dalla struttura finanziaria che verrà creata per la realizzazione dell'opera e dalle banche private e pubbliche che vi parteciperanno. In ballo c'è la concessione sulla gestione fino al 2046 e ricavi cumulati pari a 6,2 miliardi di dollari.

La carta indica in blu i tratti di rete stradale sui quali Anas sta lavorando ad accordi per la realizzazione di autostrade. In verde è la rete esistente

图中蓝色显示的公路路段属于Anas正在努力实施和即将获取的高速公路建设协议。绿色则为现有的公路网。

Baku, capitale dell'Azerbaigian, sul Mar Caspio, porta cerniera per i traffici che arrivano dalla Cina via Kazakistan e dall'Europa verso Est

巴库Baku，阿塞拜疆首都，位于里海附近，下图为中国到欧洲经过哈萨克斯坦的交通枢纽。

il cuore di qualsiasi nuovo progetto,» ha ammesso Bavaresco, che ogni giorno spedisce tonnellate di cavi verso l'Indonesia e i paesi dell'Asia centrale. Una strategia analoga, cioè focalizzata sull'alleanza con le Soe (state-owned company), l'ha impostata Carlo Carganico, ceo di Italferr, la società di engineering del gruppo Fs, si sta

«CONQUISTANDO BAKU ABBIANO MESSO LE MANI SULLA VIA DI FERRO E SUI PORTI SUL MARE NERO. LE MERCI DALL'EUROPA O VERSO L'EUROPA ARRIVERANNO CON L'ALTA VELOCITÀ IN GEORGIA...»

四年间所做工作：已获得在非洲和亚洲修建炼钢厂的合同，该合同正在履行，而目前普睿司曼的修建项目与“一带一路”倡议有关。占用了该公司七家在华工厂约50%的生产能力。巴明磊称：“电信和能源是新项目的核心”。他每天会向印度尼西亚和中亚国家发送数吨电缆。意大利国家铁路集团（FS Group）下属工程

Azeerbaigian e Iran/DBA Group 阿塞拜疆和伊朗/DBA集团

Korghos, Baku e Trieste, ecco i punti chiave

«Conquistando Baku abbiano messo le mani sulla via di ferro e sui porti sul mare Nero. Le merci dall'Europa o verso l'Europa arriveranno con l'alta velocità in Georgia, che sta costruendo la linea ad alta velocità. Baku è strategico perché è il terminale del Kazakistan ed è ben collegato anche con i porti dell'Iran». Francesco De Bettin, 57 anni, presidente di Dba Group, società di ingegneria specializzata nella costruzione di reti di telecomunicazioni e di trasporti, ha la visione lunga dell'ingegnere e i numeri ben piantati in testa. «Sulla scommessa della Via della Seta ho costruito il piano industriale dell'azienda che ci dovrebbe portare a raddoppiare il fatturato entro il 2021.» ha raccontato a MF. I quattro fratelli De Bettin, di cui Francesco è il maggiore, hanno messo insieme in 30 anni un piccolo gioiello di tecnologia che vanta tra i clienti le maggiori società di telecomunicazioni, da Vodafone a Zte, da Huawei a Open Fiber/Tim. Ma sulla Via della Seta sono sbarcati solo nel 2012 quando lavorando a un progetto per il terminal merci del porto di Venezia, hanno messo a fuoco quello che succedeva nel Mediterraneo dopo l'allargamento del canale di Suez. «Abbiamo toccato con mano le inefficienze dell'Italia, ma anche quante opportunità si sarebbero aperte per noi,» ha spiegato. Quell'anno da Suez erano passati circa 22 milioni di container, ma l'80 %, dopo aver attraversato il Mare

Francesco De Bettin

Nostrum, aveva preso, via Gibilterra, la strada degli Stati Uniti e dei porti del Nord Europa, Amburgo e Rotterdam, impiegando altri 15 giorni di navigazione, per essere poi reistradati dal terminal di Duisberg verso il sud Europa in poche ore treno. Quel 20% che si era fermato nella piattaforma logistica italiana impiegava, invece, 4 giorni per arrivare sui mercati di sbocco dell'Europa centrale. E non si tratta solo di uno spreco di tempo. Da Suez a Rotterdam i fumi dei portacontainer immettono nell'ambiente circa 150 chili di Co2 in più per ogni container che trasportano, un dato che da subito l'idea dei danni ambientali che provocano. «In Italia è la logistica a monte e a valle che rallenta, non lo sdoganamento in cui l'Italia è fra i paesi più efficienti del mondo,» ha spiegato De Bettin, «a quel punto abbiamo deciso di presidiare i porti nei quali sviluppare delle piattaforme in grado di dare competitività al paese, questo ci ha portato sulla Via della Seta». Ma il salto non è stato lineare. Le potenzialità della Bri per l'Italia si è rivelata nel 2016 quando Dba si è aggiudicata, con l'aiuto dell'ambasciata italiana in Azerbaigian, la gara per informatizzare il porto di Baku ad Ailat, sul mar Caspio, e la progettazione del nuovo terminal passeggeri e di tutti gli edifici delle autorità portuali. «Così avremo i dati su tutto quello che transita e la possibilità di fornire servizi sempre più sofisticati a chi trasporta.» Quello che interessa Dba, partendo dalla considerazione che gli scambi Europa-Oriente sono in forte accelerazione, via mare, per l'80%, e via terra, per il 15%, è presidiare le stazioni di scambio delle merci, i punti dove, dicono i tecnici, avviene una rottura di carico, dal mare si passa alla terra e viceversa, o tra ferrovie a diverso scartamento, come avviene tra Cina e Russia e Russia ed Europa. Uno di questi nodi è Korghos sul confine tra Cina e Kazakistan, dove in pochi anni è sorto un terminal terrestre di enormi dimensioni, da cui passa una buona parte delle merci cinesi verso l'Europa. Il terminal è gestito da DP World, la società di logistica di proprietà dell'emiro di Dubai Al Maktoum, che controlla tra l'altro Jebel Ali, nel Golfo Persico, altro terminal sulla Via della Seta, una delle free trade zone più grandi del mondo, base di 7 mila aziende. Da Korghos, una parte delle merci viene reindirizzata su Mosca e le repubbliche baltiche, a Tallin, da dove serve il nord Europa o la Germania, o vira verso sud, verso il Mar Caspio o Teheran, da cui via mare arriva al terminal di Baku e quindi via Turchia verso il centro Europa. Un altro nodo strategico, secondo De Bettin, su cui si basa la strategia di Dba, è il porto di Trieste, con l'ampio retro porto, a cui possono avvicinarsi i grandi portacontainer oceanici che transitano da Suez. «A Trieste potrebbero essere scaricati 2 milioni di container l'anno, portati rapidamente nell'immediato entroterra nella zona economica speciale che già esiste.» ha spiegato. I cinesi vogliono in Italia non un semplice terminale dove scaricare le loro merci, ma una piattaforma territoriale attrezzata per la manipolazione di quelle merci, in uscita o in entrata, dove aggiungere valore prima di essere avviate alla catena distributiva. «Per l'Italia è un'occasione unica, purché si attrezzi rapidamente, prima che il collegamento veloce tra il Pireo e Budapest, bruci il vantaggio della penisola».

proponendo come main contractor in tutti i campi delle infrastrutture. Carganico è volato a Pechino in dicembre per firmare un accordo, a cui lavorava da mesi, con il suo omologo cinese, Niu Jianhua, general Manager della Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal & Communication (Crsed), leader nella produzione di tecnologie, prodotti e servizi nel settore rail e specializzato nei sistemi di controllo e segnalazione ferroviaria. L'obiettivo è di andare a caccia di appalti da sviluppare insieme nei paesi legati alla Belt and Road, in Europa, Asia e Africa. E la prima commessa è arrivata già questa primavera, con l'appalto per la costruzione della metropolitana di Alessandria d'Egitto (articolo nelle pagine successive).

Opportunità per tutti

Ma che cosa è possibile fare se non si è una pubblic company globale da 11 mi-

«L'INVESTIMENTO SI AGGIRA SUI 70 MILIONI, CHE VERRANNO FINANZIATI DA UNA BANCA CINESE. IL PARTNER NELL'OPERAZIONE È IL GRUPPO CINESE AVIC CHE HA PORTATO LA SOLUZIONE FINANZIARIA»

Pakistan/Augustea 巴基斯坦/奥古斯特亚公司 (Augustea)

Così arriva via mare il carbone per l'energia

L'irr del progetto, 10,6% all'anno per 15 anni, è allettante per il settore della logistica, ma il segno dell'operazione che vede coinvolti in una tappa importante lungo la via marittima del progetto Bri, italiani, nella progettazione e realizzazione, e cinesi, nel finanziamento, è strategico. Anche perchè si tratta di know how e tecnologie già sperimentate dagli italiani in Colombia innestate in un paese chiave dell'Asia, il Pakistan. A Port Qassim sono in costruzione due centrali elettriche da 660 Mw che verranno alimentata a carbone via mare, grazie al progetto studiato e in corso di realizzazione da parte di Augustea Atlantica, che ha vinto la gara internazionale per la concessione per 15 anni di un terminal galleggiante dove scaricare il carbone. L'infrastruttura verrà posizionata al largo dalla costa, facilmente accessibile

A 40 chilometri da Karachi, capitale economica del Pakistan, Port Qasim è il retroterra logistico di una delle aree più popolate e industrializzate dell'Asia, terminale del corridoio Cina-Pakistano. Sopra, Raffaele Zagari, ceo di Augustea Atlantica

卡西姆港距离巴基斯坦的经济之都——卡拉奇的市中心约40公里，是亚洲最工业化及人口最稠密的物流前地，也是中巴经济走廊的码头。该走廊是一个庞大的战略项目，预计投资62亿美元将基础设施现代化。上图为Raffaele Zingari，集团的首席执行官

dalle grandi navi oceaniche portarinfuse il cui attracco vicino alle centrali in costruzione è impedito dai bassi fondali e dalla mancanza di banchine adeguate. In questo modo il carbone destinato alle centrali, dal terminal verrà trasferito su chiatte a riva, e trasportato direttamente nei forni delle centrali. Parti integranti del più ampio progetto China Pakistan Economic Corridor, le due centrali forniranno energia all'area di Karachi, una delle zone più popolose e industrializzate dell'Asia, con un investimento da 2 miliardi di dollari della China Power Hub Generation Company (Pvt.) Ltd, jv tra la cinese State Power Investment Corporation e l'omologa pakistana. Le centrali dovrebbero incominciare ad operare già l'anno prossimo, alimentata da un flusso annuale di 4 milioni di tonnellate di carbone proveniente da Australia, Colombia, Sud Africa e Indonesia. «Il progetto è un'evoluzione di quanto stiamo facendo nel porto di Santa Marta, in Colombia, dove da anni la nostra flotta carica il carbone sulle navi oceaniche», ha spiegato a MF Raffaele Zagari, ceo di Augustea, che in maggio ha stretto un accordo con Star Bulk Carriers, dell'armatore greco Petros Pappas, storico amico e socio degli Zagari, per mettere insieme le flotte. In Pakistan il terminal di sbarco sarà una nave, già acquistata, che verrà trasformata in un cantiere cinese e attrezzata con i necessari nastri trasportatori e mezzi di sollevamento per renderla una

Ecco come funzionerà il trasbordo del carbone dalle navi oceaniche al terminal gestito da Augustea al largo di Port Qassim

这就是Augustea在巴基斯坦卡西姆港如何将煤炭从海船转运到运作码头的运作方式

sorta di pontile in grado di movimentare 24 mila tonnellate di carbone al giorno. Nel progetto, la società di Zagari è in partnership con la Logmarin Advisors di Genova, parte del Gruppo Rina e con la Bedeschi di Padova, che fornirà tutte le attrezzature di sollevamenti e i nastri trasportatori mentre le unità navali, chiatte e rimorchiatori oltre al transhipper, saranno fornite da Augustea e sono in costruzione in Cina. «L'investimento si aggira sui 70 milioni, che verranno finanziati da una banca cinese» ha rivelato Zagari. Anche il partner per la trasformazione della nave acquistata e la costruzione di tre rimorchiatori e due chiatte è il gruppo cinese Avic che è stato in grado di mettere sul tavolo anche soluzioni finanziarie su misura con appositi schemi di leasing.

liardi di fatturato come Prysmian, o non si ha alle spalle il timbro di Ferrovie dello Stato, cioè dello Stato italiano? La strada più difficile ma premiante ma l'ha cercata un medio imprenditore della provincia di Treviso, Francesco De Bettin, ingegnere, 57 anni, alla testa, insieme ai tre fratelli, di una società di progettazione nel campo delle nuove tecnologie da 40 milioni di fatturato. De Bettin, che non è presente in Cina, anche se lavora per società cinesi in Italia, ha deciso di aggirare il problema. Ha cercato l'alleanza con aziende e autorità nei paesi in Medio Oriente e Asia centrale toccati dalla Via della Seta, per posizionarsi in modo privilegiato nei porti e nei nodi principali di scambio lungo le vie di comunicazione (vedere box). «Per capire come potevamo sfruttare la Belt & Road per la nostra attività abbiamo commissionato ben quattro studi strategici,» ha confessato De Bettin a MF. Li ha stu-

ATTRAVERSO QUEST'OPERA IL TURKMENISTAN, DOVE SI TROVA IL SECONDO DEPOSITO DI GAS PIÙ GRANDE AL MONDO AVRÀ UNO SCALO CHE RENDERÀ I COLLEGAMENTI TRA EUROPA E ASIA PIÙ RAPIDI GRAZIE ANCHE AL NUOVO SISTEMA INTERMODALE CHE FACILITERÀ GLI SCAMBI CON IRAN

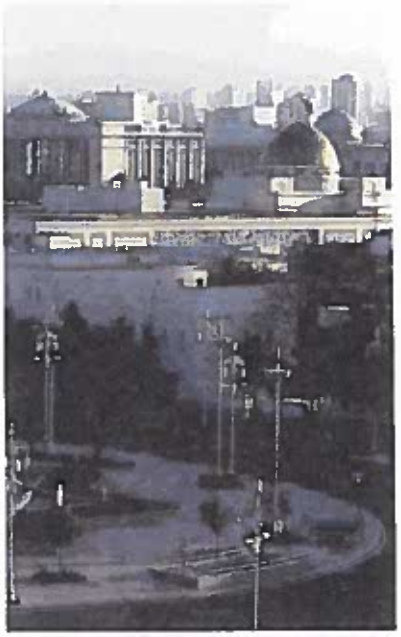
告师，和他的三个兄弟一起拥有一间1000万营业额的设计公司，他们寻找了一条最艰难但是卓有成效的道路。DE BETTIN虽然在意大利为中国公司工作，但并不在中国，他决定绕开这个问题。他寻求与丝绸之路沿线的中东和中亚国家的公司和当局建立联盟，在通讯线路上的港口和主要结点拥有特权（第XX页文章）。"为了了解如何利用一带一路为我们的公司谋利，为此我们委托了四个战略研究工作室"，DE BETTIN对MF坦承。他夜以继日仔细地研究了分析结果，然后在此基础上制定了未来3/5年的商业计划。目标是到2021年将营业额翻一倍。这是一个凝聚了企业家智慧和洞察力的极端例子？而最

Turkmenistan/Rina （土库曼斯坦/意大利船级社 Rina）

Un porto sul Caspio, verde e sostenibile

Sulla sponda orientale del Mar Caspio, in Turkmenistan, a circa 500 chilometri di distanza dalla capitale Ashgabat e, in una baia protetta del golfo di Turkmenbashi, sono in fase di ultimazione i lavori intorno a un porto commerciale all'avanguardia voluto dall'autorità governativa State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan e al quale ha collaborato il gruppo italiano Rina. L'opera, del valore di 1,5 miliardi di dollari, è stata costruita secondo schemi di sostenibilità ambientale che garantiscono la tutela dell'ambiente marino e terrestre, nonché una gestione sostenibile dell'energia e dei rifiuti. Rina Services, leader in Italia nella fornitura di servizi di certificazione, testing, ispezione e consulenza è stata selezionata dal main contractor, Gap Insaat, società turca con grande standing internazionale, per la certificazione di terza parte dell'intera opera, aggiudicandosi un contratto triennale a cui si sta dedicando un team di oltre 50 tecnici. «Rina ha il compito di verificare in situ che la realizzazione dell'opera corrisponda ai documenti progettuali,» ha spiegato a Mf Michele Fran-

Rina 总司的首席执行官 Ugo Salerno



Il rendering dell'infrastruttura sulla sponda orientale del Mar Caspio, destinata a diventare uno dei nodi degli scambi commerciali in Asia Centrale. A sinistra le cupole d'oro nella capitale del Turkmenistan, Ashagabat, nell'antichità tappa fondamentale sulla Via della Seta

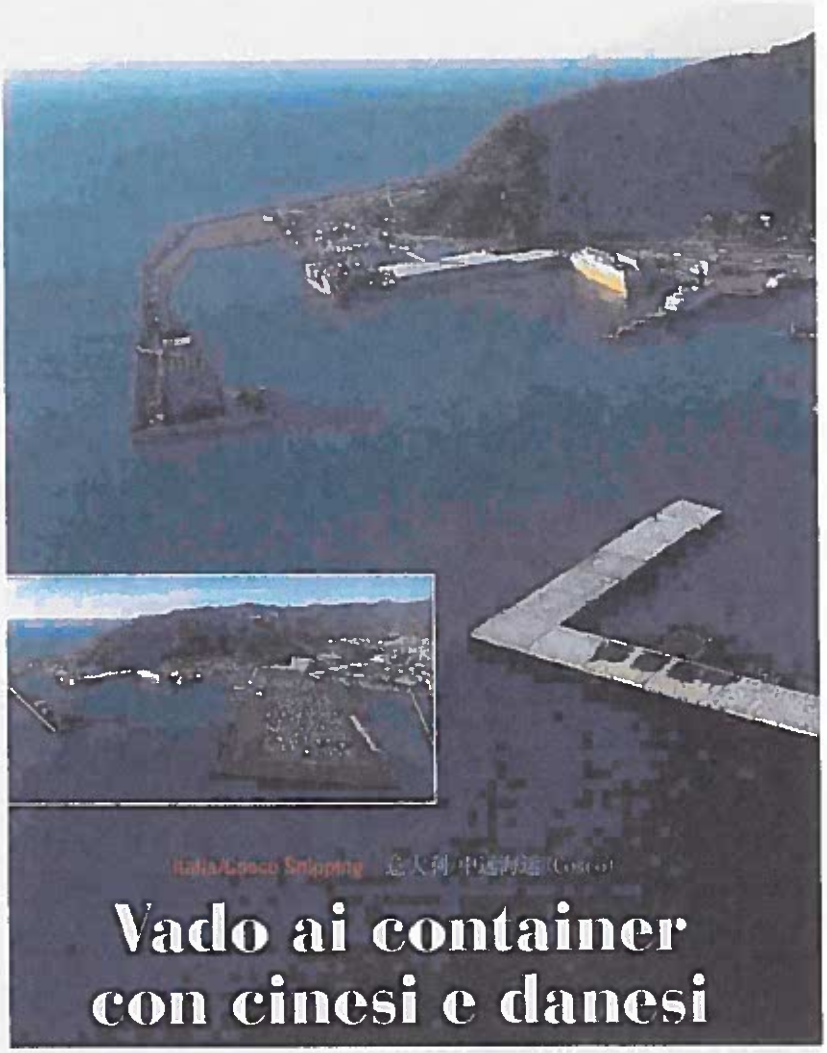
图为里海东岸，价值15亿美元的港口基础设施建设一张图。该港口将打定成为亚洲中部的商业贸易中心。左图为土库曼斯坦首都——阿什哈巴德的标志性金色圆顶。该城曾经古代丝绸之路的一个重要站点。

cioni, chief operating officer di Rina. Una seconda mission affidatale consiste nel monitorare in tutto il mondo i fornitori individuati da Gap Insaat con controlli sulla produzione, e test propedeutici alla spedizione dei carichi.
Attraverso quest'opera il Turkmenistan, dove si trova il secondo deposito di gas naturale più grande al mondo nonché una riserva petrolifera stimata intorno ai 12 miliardi di tonnellate, avrà uno scalo portuale che renderà i collegamenti tra Europa e Asia più rapidi grazie anche al nuovo sistema intermodale che faciliterà gli scambi con Iran, Uzbekistan, Afghanistan, nonché con Azerbaigian e Russia. L'intera opera comprende un cantiere di costruzione e riparazione navale, un terminal per l'imbarco e sbarco di carichi rotabili, un terminal container, un terminal per i carichi generali, uno per le rinfuse secche, un altro per il polipropilene e una banchina anche per i traghetti. Si stima che il volume del traffico merci che transiterà dall'infrastruttura sarà di 25 milioni di tonnellate entro il 2020.
Il Rina, oltre che in Turkmenistan, è attivo sul fronte Nuove Vie della Seta anche e soprattutto a Genova. «È l'unico porto italiano candidabile per essere il capolinea della Belt & Road Initiative», ha insistito Ugo Salerno, ceo di Rina. Secondo il numero uno della società genovese il collegamento ad alta velocità con Milano attraverso il terzo Valico, previsto in funzione dal 2021, potrà far fare al porto ligureun salto dimensionale tale da poter confrontarsi con Rotterdam, che movimenta 12 milioni di Teu all'anno.

diati a fondo, perdendoci le notti, poi su quella base ha stilato il piano d'impresa per il prossimi 3/5 anni, con l'obiettivo di raddoppiare il fatturato entro il 2021. Una caso estremo di intelligenza e perspicacia imprenditoriale? La strada più semplice per aggregarsi, rinunciando a qualche margine, al carro della Bri, che quest'anno ha accelerato la marcia, è di posizionarsi nella filiera delle grandi imprese italiane che hanno mezzi e finanza per competere sui grandi appalti. Il gioco dovrebbe valere la candela se ai 3 trilioni in dollari di progetti già appaltati o in fase di decisione, se ne aggregheranno altri per un importo doppio, come hanno specificato fonti cinesi. E poichè la gran parte di questi nei prossimi anni, saranno nei 72 paesi finora coinvolti nell'iniziativa cinese, la sfida alle imprese di tutto il mondo è aperta. Non solo a quelle specializzate nella costruzione di grandi opere civili, strade, ponti, gallerie,

«OGGI I PORTI ITALIANI AFFACCIATI SUL MAR TIRRENO E SULL'ADRIATICO HANNO UN VANTAGGIO MEDIAMENTE DI SETTE GIORNI NELLA CATENA LOGISTICA RISPETTO AL NORD EUROPA»

简单的一条道路就是加入到BRI的战车上来，结盟，当然这样会损失一部分公司的盈利，争取成为大型意大利公司供应链中的一部分。这些公司拥有手段和资金去竞争大型工程项目合同。如果有三万亿全项目已经签约或者处于决策阶段，那么牺牲盈利就是值得的，正如来自中国的消息所指出的那样，还会加入其它价值双倍的项目，而且由于未来几年里，这些国家中的大部分在参与中国提出的倡议的65个国家之列。全球企业所面临的挑战是开放的。不仅是那些专门从事大型公共事业、道路、桥梁、隧道、铁路、港口建设的企业，而且还有针对新城市和社区的建设，比如，今年夏天应该在乌兹别克斯坦的首都TASHKENT举行的面积为80公顷的商业区投标项目。乌兹别克斯坦地处中亚核心之地，由中-欧之间主要贸易走廊贯穿。一带一路的马达已经为诸如ANSALDO ENERGIA这样的重工业企业带来了更多的

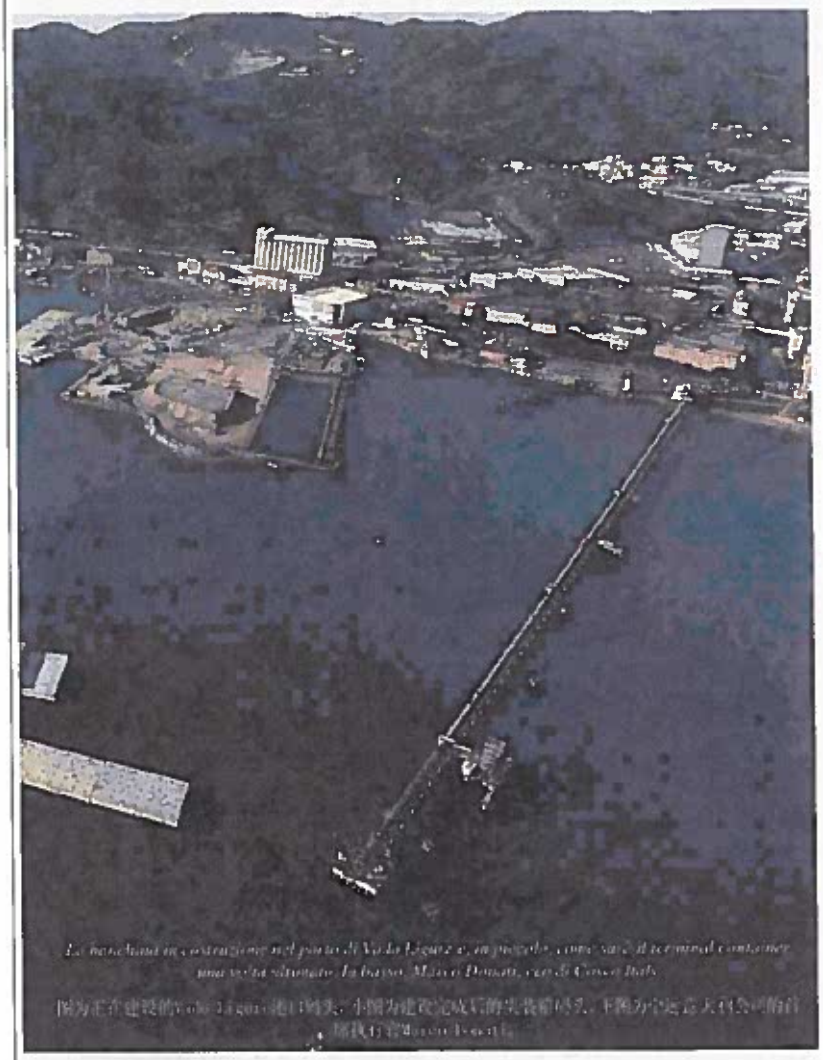


Italia/Cosco Shipping 意大利中远海运 (Cosco)

Vado ai container con cinesi e danesi

«Oggi i porti italiani affacciati sul Mar Tirreno e sull'Adriatico hanno un vantaggio mediamente di sette giorni nella catena logistica rispetto al Nord Europa ma è fondamentale che questo vantaggio non venga sprecato con inefficienze logistiche, burocrazia e costi esagerati». Marco Donati, ceo di Cosco Shipping Lines Italy, agente in Italia del gruppo armatoriale cinese, il primo al mondo, ha in testa un'analisi convincente. «L'Italia deve approfittare di questo momento favorevole perché paesi come Ungheria, Austria, la Baviera e la Svizzera stanno guardando verso sud con grande attenzione», ha continuato il manager che da Genova, dove Cosco ha un sodalizio storico con il gruppo armatoriale Fratelli Cosulich, sta seguendo assiduamente i lavori sulla banchina del porto di Vado Ligure. Entro l'anno prossimo il porto in provincia di Savona dovrebbe diventare il più efficiente terminal di container del Mediterraneo

La sua non è solo curiosità professionale. Cosco è azionista al 40% dell'infrastruttura in fieri, che sarà gestita dai danesi di Apm terminals, in maggioranza nella jv Vado Holding bv. «L'avanzamento lavori è a circa il 60%, dopo l'estate 2019 avvieremo la prima fase operativa con un accosto da 450 metri e quattro gru di banchina. Entro metà 2020, poi, sarà completata tutta l'infrastruttura,», ha assicurato Paolo Cornetto, ceo di



molto bene che la logistica è fondamentale per l'industria manifatturiera cinese» ha sottolineato Donati. «I prodotti dalla Cina devono arrivare sui mercati puntualmente e rapidamente: se non arrivano o se il costo della logistica è troppo elevato non si vendono. Da qui nasce il progetto One belt one road: poter offrire al mercato diverse soluzioni convenienti di trasporto via mare e via terra».

Apm Terminals. A regime il terminal potrà accogliere in contemporanea una nave portacontainer da 400 metri di lunghezza e una di media portata, e la capacità annua dell'infrastruttura sarà di 860 mila Teu (unità di misura del container da 20 piedi). L'opera complessivamente costerà 350 milioni di risorse pubbliche, cui si aggiungono altri 150 milioni che il terminalista investirà di tasca propria per partecipare alla costruzione e per attrezzare il piazzale con moderne gru. In cambio potrà operare il terminal con una concessione della durata di 50 anni.

Per i cinesi il porto di Vado Ligure rappresenterà a tutti gli effetti la nuova via d'accesso per raggiungere il centro dell'Europa dal Mediterraneo. «La Cina ha compreso

ferrovie, porti, ma anche ai progettisti di nuove città o quartieri, come il visionario business district di 80 ettari che dovrebbe essere messo a gara quest'anno a Tashkent, la capitale dell'Uzbekistan, una stato chiave dell'Asia centrale attraversato dai principali corridoi di scambi Cina-Europa e viceversa.

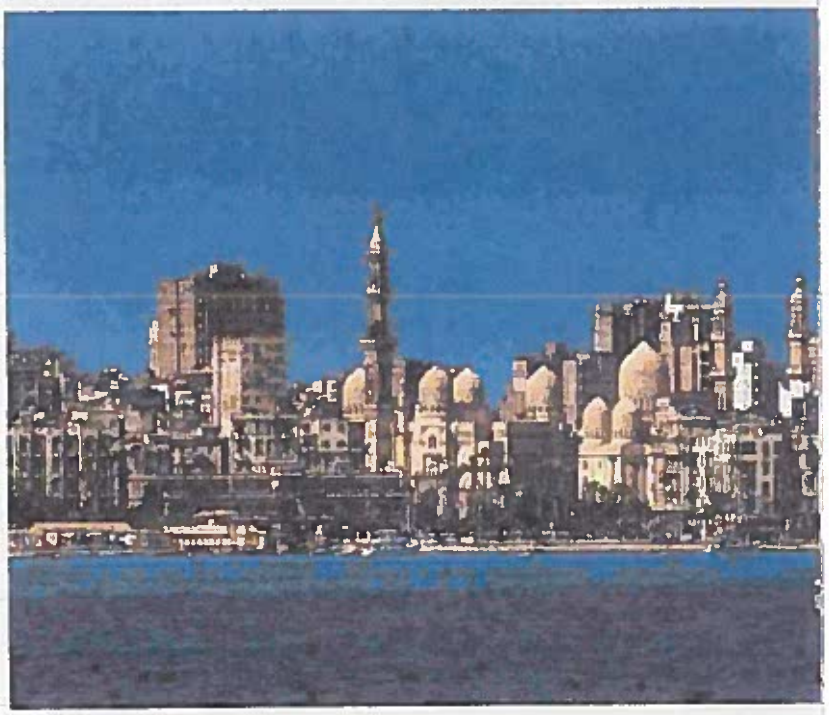
La Belt and Road Initiative significa già più ordini per l'industria pesante. Ansaldo Energia in partnership con Shanghai Electric sta lavorando sulla produzione di 30 turbine a gas. La partnership cinese ha spalancato a una delle eccellenze italiane nel mondo l'opportunità di vendere i propri prodotti in Cina uno dei principali mercati per la generazione di energia, che occupa quasi il 20% del mercato globale per la produzione di elettricità con tecnologie che utilizzano turbine a gas. Ma quelle dell'azienda genovese sono turbine destinate anche al mercato asia-

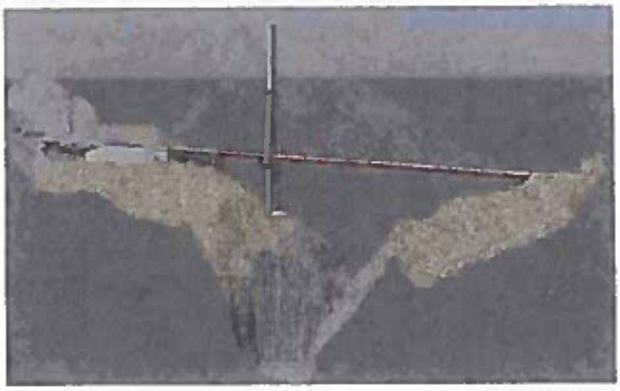
«L'ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA ITALFERR E CRSCD IN EGITTO È UN PRIMO PASSO VERSO UN'ATTIVITÀ ESTESA A TUTTA L'AFRICA, DOVE ITALFERR HA GIÀ COMMESSE IMPORTANTI»

Egitto/Italferr 埃及/意大利国家铁路工程公司(Italferr)

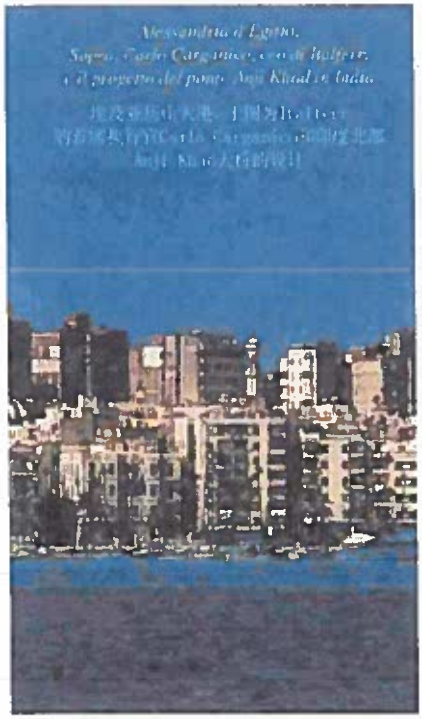
È firmata CinItaly la metro di Alessandria

A conferma che i grandi progetti Belt & Road interessano anche l'Africa, la collaborazione tra Italferr e Beijing National Railway Research& Design Institute of Signal and Communication (Crscd), colosso cinese nella produzione di tecnologie, prodotti e servizi, specializzato nei sistemi di controllo ferroviario, partirà da Alessandria d'Egitto. Lo scorso dicembre le due società hanno siglato un memorandum d'intesa che fa seguito alla missione del governo in maggio 2017, in occasione del Belt and Road Forum organizzato dal Pechino per promuovere l'iniziativa che punta alla creazione di una rete infrastrutturale e logistica lungo l'Eurasia e l'Africa. Un piano nel quale Italferr e il gruppo Ferrovie in generale sono in prima fila, in linea con il pilastro dell'internazionalizzazione del piano industriale al 2026. Nelle settimane successive alla firma dell'intesa Italferr ha avuto vari incontri operativi a Roma con Crscd. Nel corso di questi approfondimenti il colosso cinese ha proposto alla controllata Fs di collaborare per la realizzazione della metro di Alessandria d'Egitto, in particolare per le attività di progettazione.





L'Egitto, con il canale di Suez, è uno dei paesi strategici per Pechino. Dello scorso ottobre è la commessa di Byd, un colosso di Shenzhen specializzata nella produzione di batterie e veicoli elettrici (bus) che sta vendendo in tutta Europa, Italia compresa, per la costruzione di una linea monorotaia



da 128 chilometri. L'accordo di cooperazione tra Italferr e Crscd in Egitto è un primo passo verso un'attività estesa a tutta l'Africa, dove Italferr ha già commesse importanti nel Nord e in Africa centrale.

Italferr è stata precursore nei rapporti con l'industria cinese nel creare corridoi di cooperazione, inserendosi nella tematica della New Silk Road fin dal 2015, quando l'ad Carlo Carganico accompagnò Paolo Gentiloni, allora ministro degli Esteri, in visita nella capitale cinese. La sinergia, basata sul presupposto di una fattiva reciprocità, consentirà a Italferr di allargare la propria presenza internazionale, in particolare in quei paesi dove la Cina vuole apportare finanziamenti e qualità nei suoi progetti. La società di ingegneria italiana vanta infatti un track record di rispetto in particolare nella realizzazione di metropolitane, costruito con l'applicazioni di sistemi di progettazione avanzati, come il Bim, building information model, applicato per la prima volta nel progetto della metropolitana di Doha, in Qatar.

Un altro paese strategico sulla Belt & Road è l'Iran, dove i cinesi stanno realizzando l'alta velocità e anche Italferr è in predicato per realizzare come main contractor una linea di alta velocità di circa 100 chilometri tra Qom e Arak, appalto fermato dai problemi con le sanzioni americane. L'alleanza con i cinesi potrebbe far superare al gruppo Fs anche questo ostacolo. E ancora Italferr è fortemente impegnata nel subcontinente indiano dove sta realizzando la progettazione di un ponte sulla linea ferroviaria del Kashmir e guarda con interesse ai programmi di metropolitane nelle maggiori aree urbane, che prevedono investimenti per circa 100 miliardi di dollari nei prossimi cinque anni.

I paesi Stan sono in crescita, ecco le opportunità per il made in Italy

«Il ruolo e gli investimenti cinesi in Kazakistan sono in forte crescita e i governi di Astana e Pechino sono impegnati ad armonizzare e integrare il progetto kazako di ammodernamento infrastrutturale Nurly Zhol e la Belt&Road Initiative». Pasquale D'Avino è fresco di nomina come capo missione dell'Italia ad Astana ma ha fiutato perfettamente l'aria che tira. Sarebbe difficile ignorare i progressi fatti negli ultimi 5 anni dal più importante dei paesi Stan, almeno per dimensioni, 2,7 milioni di chilometri quadrati, più di metà dell'Unione Europea, ma con soli 17 milioni di abitanti, che ha investito 20 miliardi di dollari per l'ammodernamento di strade, ferrovie e opere civili. «È prevista la ricostruzione di oltre 4 mila chilometri di strade e grande importanza viene attribuita allo sviluppo delle strutture portuali sul Mar Caspio, ad Aktau e Kuryk, porta occidentale del Paese, a cui corrisponde il terminal orientale con l'interporto terrestre di Khorgos al confine con la Cina, uno snodo fondamentale lungo le Nuove Vie della Seta». Per favorire l'ingresso di imprese italiane in questo mercato che sarà strategico per molto tempo ancora e dove Eni è fortemente impegnato nello sfruttamento di due grandi bacini petroliferi e di gas, Cdp Equity, il braccio per gli investimenti strategici di Cassa Depositi e Prestiti, ha fatto una prima mossa, firmando un accordo di co-investimento con il fondo sovrano locale Samruk Kazyna, che vanta asset per 67 miliardi di dollari e controlla diverse società operative nel paese. L'obiettivo è di aiutare oltre ai sub-fornitori nei settori tradizionali, minerario e petrolifero, anche quelli prioritari per la diversificazione dell'economia locale soprattutto agricoltura, logistica, digitalizzazione.

«È prevista la costruzione di nuovi impianti per la produzione di componenti per oil&gas e nella distribuzione alimentare e dell'agricoltura 4.0,» ha fatto sapere Guido Rivolta, ceo di Cdp Equity, «verrà anche valutata la possibilità di localizzare future produzioni con l'impiego di tecnologia italiana, sia

da parte di compagnie italiane che kazake, facendo lavorare le aziende manifatturiere e agricole partecipate da CDP Equity». In pole position ci sono Inalca del gruppo Cremonini che sta sviluppando nel paese due piattaforme di distribuzione, una ad Astana e una ad Almaty, e Trevi Group

Punta molto sul settore energia e sulle infrastrutture di trasporto, gasdotti ed elettrodotti, ma anche sui servizi di logistica il Turkmenistan, dove Diego Ungaro, ambasciatore ad Ashgabat da poco più di un anno, segue con attenzione le mosse del governo sull'implementazione del cosiddetto corridoio Lapislazzuli, un accordo commerciale raggiunto dopo tre anni di discussione con i paesi confinanti. «Si propone di facilitare accordi per il transito e l'aumento degli scambi tra Afghanistan e Turkmenistan dal lato orientale del Caspio e Azerbaigian, Georgia e Turchia dal lato occidentale, riducendo le barriere al transito, sostenendo il commercio e, in prospettiva, favorendo una maggiore integrazione della regione con il resto del mondo,» ha spiegato Ungaro a MF. Il nuovo corridoio collegherà i paesi coinvolti sia per via stradale che ferroviaria e marittima, per far crescere i volumi di commercio dell'Asia centrale, collegandola - attraverso il Caucaso - ai Balcani e all'Europa centrale, connettendo quindi Asia del Sud e Europa. Il programma 2018-2024 del governo per rinnovare l'industria manifatturiera appoggiando jv e investimenti privati per sostituire le importazioni con produzioni locali apre diverse prospettive di lavoro alle imprese italiane. Poi ci sono le infrastrutture. Lo scorso aprile è stato assegnato il progetto di una importante autostrada che attraverserà il paese da Est a Ovest e che richiederà l'intervento di sub-contractor. Anche se i problemi da superare in tema di trasparenza dell'economia e dei rapporti commerciali sono ancora molti, soprattutto un mercato finanziario chiuso, dove la valuta convertibile è scarsa, l'interesse da parte degli imprenditori italiani è in

Da sinistra, Pasquale d'Avino, ambasciatore in Kazakistan, Andrea Bertozzi, ambasciatore in Uzbekistan, e Diego Ungaro, ambasciatore in Turkmenistan

左起：意大利驻哈萨克斯坦大使Pasquale d'Avino、驻乌兹别克斯坦大使Andrea Bertozzi和驻土库曼斯坦大使Diego Ungaro

Sopra, il visionario progetto del nuovo centro finanziario di Tashkent, la capitale del Turkmenistan, e, sotto, Astana, capitale del Kazakistan

上图为土库曼斯坦首都——塔什干的新金融中心项目，下图为哈萨克斯坦首都——阿斯塔纳

BRI

crescita. «La partecipazione al Forum Italia-Turkmenistan, a Roma nel febbraio scorso è stata superiore alle attese,» ha rivelato Ungaro, «per questo stiamo organizzando la seconda puntata qui ad Ashgabat, il prossimo novembre».

La liberalizzazione della politica valutaria, avvenuta nel settembre scorso, è stata, invece, la molla che ha fatto scattare l'avvio di accordi di collaborazione e produzione in Uzbekistan con alcuni dei maggiori gruppi industriali internazionali del settore automotive che si sono aggiunti alla consolidata presenza di General Motors. «La nuova stagione che sta vivendo il Paese mi fa essere ottimista sullo sviluppo delle relazioni bilaterali con l'Italia, facilitate da molte complementarietà e similarità,» ha spiegato a MF Andrea Bertozzi, ambasciatore a Tashkent da agosto 2016, «i macchinari e impianti italiani di elevato contenuto tecnologico sono ciò che gli uzbeki chiedono, d'altra parte, l'ossatura delle due economia, è costituita fondamentalmente da piccole e medie imprese». Negli ultimi mesi all'ambasciata di Tashkent si è notato un crescente reciproco interesse su partnership e collaborazioni nel tessile e agroalimentare, ma anche nella chimica, oil&gas, i trasporti e l'edilizia. «E: il turismo, che è divenuto una delle priorità di sviluppo strategiche di questo Paese,» ha aggiunto Bertozzi che ha insistito sul ruolo strategico del paese. «Il governo vuole valorizzare a fondo il ruolo storico di cerniera tra Est e Ovest potenziando e rimodernando l'infrastruttura ferroviaria e stradale. Si guarda verso Sud per raggiungere i porti del Pakistan e dell'Iran, verso il Golfo per arrivare in Oman, verso l'Europa, attraverso il Caspio, il Caucaso e la Turchia e ovviamente verso Cina e Russia,» ha concluso Bertozzi.

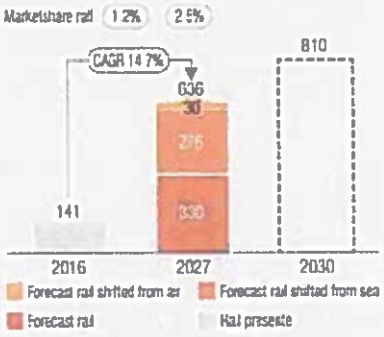
tico per un totale di ordini di 300 milioni di euro. «In questo mercato competitivo, insieme al nostro partner cinese, siamo riusciti ad aggiudicarci diversi ordini in questi ultimi anni. Nel frattempo il team di Shanghai Electric sta lavorando con Ansaldo Energia per migliorare la tecnologia e i prodotti,» ha ammesso Chen Xuewen, responsabile per lo sviluppo strategico dei mercati asiatici, in occasione della presentazione del gigantesco rotore della prima turbina a gas GT36 prodotta a Genova. La prima installazione del manufatto sarà in un impianto di un'utility cinese vicino a Shanghai. Shanghai electric si è intanto detto disponibile a sostenere il 50% dei costi di sviluppo del prodotto ancora necessari. Non solo. Lo scorso 15 marzo le due società hanno siglato un accordo da 40 milioni di euro per la fornitura di turbine e generatori alla centrale a ciclo combinato di Pancevo, in Serbia, uno dei Paesi europei al centro della Belt and Road Initiative. E fa parte dei cosiddetti Belt and Road agreement anche l'intesa per sviluppare un progetto in Pakistan, nel quale Shanghai Electric Power partecipa in qualità di investitore e Shanghai Electric, insieme ad Ansaldo Energia, come fornitore dei macchinari e dei principali componenti per la realizzazione dell'impianto. Il Pakistan, da anni alle prese con continui black out e distacchi di energia, è destinato a diventare uno dei mercati più importanti dell'Asia centrale, espandendo le attività nel comparto gas e nella gestione delle risorse idriche.

Il business dei trasporti

La grande opportunità della Bri sarà anche per la filiera che lavora nei trasporti via mare e via terra. Su quest'ultimo segmento, tedeschi, russi e italiani stanno lottando all'ultimo container per le quote di un mercato che sarà in forte crescita almeno nei prossimi 10 anni con incrementi annui del 15%, per arrivare nel 2027 a 640 mila Teu l'anno, 5 volte di più il traffico generato nel 2016, tra Europe e Cina.

Sulla base di questi numeri si è mossa Mercitalia Rail, l'impresa ferroviaria dedicata al cargo del gruppo Fs, che opera da questa primavera in accordo con United Transport and Logistics Company (Utlc), specializzata nel trasporto via ferro sull'asse Europa-Cina. Utlc fornisce i servizi per la logistica e il trasporto su ferro dei container merci fra Kazakistan, Russia e Bielorussia, utilizzando la linea Dostyk/Altynkol - Brest/Kaliningrad mentre Mercitalia Rail gestisce il servizio ferroviario all'interno dell'Unione Europea dando priorità ai flussi da e per l'Italia. «Entriamo così nel mercato Euroasiatico in forte espansione anche nel settore delle merci,» ha detto a MF Gian Paolo Gotelli, ceo di Mercitalia Rail. L'accordo consentirà alle due aziende di organizzare spedizioni via treno di merci lungo tutto il percorso dalla Cina verso l'Europa e viceversa. Mercitalia gioca in squadra anche con l'operatore intermodale svizzero Hupac per trovare i volumi di merce necessari a bilanciare i viaggi di andata e di ritorno per l'Italia. Infatti i collegamenti merci attualmente esistenti via treno fra Asia ed Europa, una quarantina, non sarebbero economicamente sostenibili se non fossero sovvenziona-

Il boom delle ferrovie



Fonte: Roland Berger, dati in 000 di Teu

Silk Road Business Council 丝绸之路商务理事会

Qui si trovano i contatti

1 Pakistan The Federation Of Chambers Of Commerce & Industry
2 Kyrgyzstan Chamber Of Commerce And Industry
3 Iran Iran-China Chamber Of Commerce
4 Nepal Nepal Chamber Of Commerce
5 Kazakistan Chamber Of International Commerce Of Kazakhstan
6 Indonesia Indonesian Chamber Of Commerce And Industry
7 Austria Austrian Federal Economic Chamber
8 Malaysia Malaysia China Business Council
9 Ucraina Ukrainian Chamber Of Commerce And Industry
10 Arabia Saudita Union Chambers Of Commerce, Industry Agriculture
11 Giordania Jordan Chamber Of Commerce
12 Italia Camera di Commercio Italo Cinese e Fondazione Italia Cina
13 Egitto Federation Of Egyptian Chambers Of Commerce
14 Libano Lebanon Area Chamber Of Commerce
15 Qatar Qatar Chamber Of Commerce And Industry
16 Tunisia Tunisian Confederation Of Industry, Trade And Handicrafts
17 Tailandia The Federation Of Thai Industries
18 Laos Laos Chamber Of Commerce And Industry
19 Cambogia Cambodia International Chamber Of Commerce
20 Maldive Maldives National Chamber Of Commerce And Industry
21 Bangladesh Dhaka Chamber Of Commerce & Industry
22 Germania Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung E.V.
23 Turchia Turkish Industrialists & Businessmen Association
24 Bahrain The Bahrain Chamber Of Commerce And Industry
25 India Indian Chambers Of Commerce &Industry
26 Singapore Singapore Business Federation
27 Tailandia Thailand-China Business Council
28 Francia Cci Paris Ile-De-France, Paris Region Entreprises
29 Ungheria Hungarian Investment Promotion Agency
30 Serbia Chamber Of Commerce And Industry Of Serbia
31 Romania Chamber Of Commerce And Industry Of Romania
32 Uk The China-Britain Business Council
33 Latvia Latvian Investment and Development Agency
34 Belgio Eu-China Business Association

Per implementare i contatti e le iniziative lungo la Belt and Road, il China Council for the Promotion of International Trade (Ccpit) sta sottoscrivendo accordi con i paesi toccati dalla Bri per costituire delle strutture locali. Silk Road Business Council, a cui le aziende interessate a partecipare ai progetti e alle attività commerciali possano rivolgersi per avere maggiori informazioni. L'obiettivo del Ccpit è che entro la fine di quest'anno in tutti i 70 paesi interessati alla Bri siano costituiti questi punti di appoggio. Quelli elencati sopra sono aggiornati allo scorso ottobre.

为了增加"一带一路"倡议行动计划和企业联系，中国国际贸易促进委员会（CCPIT）正在与"一带一路"涉及国家就当地建筑的谅解备忘录协议。想要参与项目和贸易业务的企业能够向丝绸之路商务理事会获取更多信息。中国国际贸易促进委员会的目标是到今年底在"一带一路"涉及的所有70个国家里完成这些建筑的建设，将其作为支点。上面显示的是更新至去年10月的名单。

ti in varie forme dagli Stati. «In media il sostegno pubblico è compreso fra 3.500 e 4.000 dollari a container, senza questi aiuti il costo salirebbe a 9.000 dollari rendendo il treno non competitivo né rispetto al trasporto marittimo né a quello aereo», ha precisato Gotelli. Se i traffici cresceranno, come tutti prevedono a quei ritmi, allora la Via della Seta su ferro diventerà un grande business. « Ma i volumi di traffico si ottengono fornendo ai caricatori e agli spedizionieri maggiore affidabilità, puntualità e informazioni sull'arrivo preciso delle merci a destinazione,» hanno avvertito gli analisti di Roland Berger, in un corposo report sul tema. Necessario inoltre sarà una «maggiore armonizzazione delle procedure fra i vari paesi coinvolti e un'accelerazione dei tempi di transito dei treni ai confini di alcune nazioni in particolare in Polonia». Le direttrici principali di traffico saranno due, una che passa più a nord, attraverso Russia o Kazakistan, l'altra che transiterà dalla Turchia e dall'Iran. Quest'ultima via sarebbe oggi già percorribile ma non viene utilizzata per collegamenti di trasporto merci regolari fra i due continenti.

«È PREVISTA LA COSTRUZIONE DI NUOVI IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI COMPONENTI PER OIL&GAS E NELLA DISTRIBUZIONE ALIMENTARE E DELL'AGRICOLTURA 4.0»

The Italian business along the Road

The first rule is to consult the dynamic project list that is, which is updated daily with the tenders for projects that are gradually added for the 65 countries involved in the gigantic infrastructure plan launched by China. «Understanding how the game of these tenders works has not been easy and has taken time and many contacts», Matteo Bavaresco told MF: he is one of the Italian managers with a better understanding of relations with the great Chinese state companies, thanks to his curriculum. He has worked in the former Celestial Empire for the last 13 years, managing Danieli's expansion. He has been leading Prysmian, the cable giant for telecommunications and electricity, since 2017. «The first to address the list are the Chinese public conglomerates, which become the main contractors of large contracts financed by Chinese and international banks in third countries». It would therefore seem to be a barred departure for those eager to join the competition. But those large companies are not used to working in international markets; most of the time they prefer to subcontract the operational phases to specialised companies that are internationally recognised. And this is where non-Chinese companies come into play, especially if they have a base in China and good relations with the industrial establishment. This is what currently occurring in Prysmian, which now works on orders related to the BRI plan. «Telecommunications and energy are the heart of any new project», said Bavaresco, who sends tons of cables to Indonesia and the Central Asian countries every day. A similar strategy, i.e. one focused on the alliance with the SOEs (state-owned companies), was set by Carlo Cargnaco, the CEO of Italfer, the engineering company of the FS group: it is proposing itself as a main contractor in all fields of infrastructure. Cargnaco flew to Beijing in December to sign an agreement he had been working on for months with his Chinese counterpart Niu Jianhua, general manager of the Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal & Communication (CRSCD), a leader in the production of technologies, products and services in the rail sector and specialised in railway control and signalling systems. The aim is to hunt for contracts to be developed together in Belt&Road countries in Europe, Asia and Africa. And the first contract already came this spring, with the agreement for the construction of the Alexandria subway in Egypt. But what can be done if you are not a global advertising company like Prysmian with 11 billion in turnover, or you do not have the Fermo in dello Stato stamp, i.e. the Italian state, behind you? The most difficult but rewarding road was sought out by a middle-class entrepreneur from the province of Treviso: Francesco De Bettin, a 59-year-old engineer at the helm, together with his three siblings, of a 45 million turnover engineering company. De Bettin, who is not present in China even though he works for Chinese companies in Italy, has decided to circumvent the problem. He sought an alliance with companies and authorities in the countries of the Middle East and Central Asia that are touched by the Silk Road, to position himself in the ports and main nodes of exchange along the communication routes in a privileged way. «To understand how we could use the Belt&Road for our business, we commissioned four strategic studies», De Bettin told MF. He studied them thoroughly, losing sleep, then used that basis to draw up a business plan for the next 3/5 years, with the aim of doubling turnover by 2021. An extreme case of entrepreneurial intelligence and perspicacity? The easiest way to aggregate, also giving up some margin, to the B&RI bandwagon which has accelerated its pace this year is to position your company within the supply chain of large Italian companies that have the means and finances to compete for large contracts. It should all be worth the trouble if the three trillion projects already contracted or in the decision phase aggregate with others for a double amount, as specified by Chinese sources. And since in the coming years most of these will be in the more than 70 countries involved in the Chinese initiative up to today, the challenge is open to businesses around the world; not only to those specialising in the construction of major civil works, roads, bridges, tunnels, railways and ports, but also the designers of new cities or districts, such as the visionary 80-hectare business district that should be published for tender this summer in Tashkent, the capital of Uzbekistan, a key state of Central Asia crossed by the main China-Europe trade corridors and vice versa. The Belt&Road machine already means even more orders for heavy industry such as Ansaldo Energia, which in partnership with Shanghai Electric is working on the production of 30 gas turbines to China, worth 300 millions euro, or Maire Tecnimont, for bringing Gazprom gas to China in a mega deal of 3.9 billions dollar. «In this competitive market, together with our Chinese partner we have been able to win several orders over the last few years. Meanwhile, the Shanghai Electric team is working with Ansaldo Energia to improve technology and products», said Chen Xuewen, head of strategic development for Asian markets. And that's not all. Last 15 March, the two companies signed a 40-million-euro agreement for the supply of turbines and generators to the combined cycle power plant at Pancevo, Serbia, one of the European countries at the heart of the Belt&Road Initiative. And last but not least, the biggest deals will be in the transport sector by sea and by land. On the latter segment, Germans, Russians and Italians are battling down to the last container for the shares of a market that will strongly grow for at least the next 10 years in annual increases of 15%, to reach 640 thousand TEUs in 2027, which is five times more traffic that what was generated in 2016 between Europe and China. On the basis of these numbers Mercitalia Rail, the railway company of the FS group which is dedicated to cargo, has been operating since this spring in agreement with the United Transport and Logistics Company (UTLC) specialised in iron transport on the Europe-China axis. «We are thus entering the fast-growing Euro-Asian market in the goods sector as well», Gian Marco Gotelli, CEO of Mercitalia Rail, told MF. The agreement will allow the two companies to organise freight shipments all the way from China to Europe and vice versa. Mercitalia has also teamed up with the Swiss intermodal operator Hupac to find the volumes of goods needed to balance the return trips to and from Italy. In fact, the 40 existing freight links between Asia and Europe would not be economically viable if they weren't subsidised in various forms by the States. «On average, public support is between 3,500 and 4,000 dollars per container; without this aid the cost would go up to 9,000 dollars, making trains non-competitive with respect to shipping or air travel», said Gotelli. If the amount of traffic grows at the pace everyone predicts, then the competitiveness of the Silk Road on rails will become a real business. «But the traffic volumes are obtained by providing shippers and freight forwarders with greater reliability, punctuality and information on the precise arrival of the goods at their destination», Roland Berger analysts warned in a substantial report on the subject. «Greater harmonisation of procedures between the various countries involved and an acceleration of the transit times of trains at the borders of some countries, especially Poland» will also be necessary.

ARMENIA AND IRAN/ANAS INTERNATIONAL

Where the Silk Road will become a motorway

The first stone was laid in mid-March in Yerevan, the capital of Armenia, by the leaders of Anas and the then-Armenian Prime Minister Karen Karapetyan, the Minister of Transport Vahan Martirosyan, and Vardan Karapetyan, head of the North-South Road Corridor Investment Program. A signature at the bottom of the agreement recognises Anas International Enterprise's (AIE) role as private partner in the construction and management of the Armenian stretch of the new motorway that will run along the north-south road corridor connecting Moscow with the Persian Gulf and then with Teheran. The contract signed in March covers 75 miles that AIE must design and build near the border between Armenia and Iran, and more precisely between Sisian and Agarak; this agreement is highly strategic. «Along this corridor, more specifically along the route from Moscow to the Persian Gulf, Anas has acquired or is currently acquiring projects for the development and management of the road network in Russia, Georgia, Armenia and Iran for almost 1,200 kilometres», AIE CEO Bernardo Magrì explained to MF, stating that this new infrastructure project is one of the goals identified by the Armenian government in its 2014-2025 Development Strategy. The agreement gave way to an eligibility analysis of the proposed project, which is preliminary to the concession contract between the Armenian Government and Anas. «This agreement concerns a highly strategic corridor for road transport between Europe-Caucasus-Asia in the central nervous system of the intersection between the two continents», remarked Gianni Vittorio Armani, the CEO of Anas. The International North South Transport Corridor Project envisages the transformation of the existing connection into a high-speed motorway able to ensure at least three less hours of travel time and an increase in safety and comfort. It is a particularly demanding stretch from a technical and economic point of view, which calls for an investment of about 1 billion dollars. The section is currently in the executive design phase, and will be the continuation of Corridor 10 in Iran. «We will act as private investor, firstly completing the technical and executive project that has already been started, and we will also support a study on the expected traffic flows. We expect to be ready to formulate our road construction offer after the summer, which among other things includes the construction of 9 tunnels and 27 bridges», added Magrì. A large partner-builder with the necessary skills and equipment must be involved in the project. «We are looking for groups interested in the initiative and would be happy to engage Italian construction companies using a project finance scheme», added Magrì. The management concession until 2046 and estimated cumulative revenues of 6.2 billion are at stake.

AZERBAIJAN/DBA GROUP

The smart terminal between Korghos and Baku

«By attaining Baku, we got a hold of the iron way and the ports. Baku is strategic because it is the terminal of Kazakhstan, Iran's ports on the Caspian and, through Georgia, a connection with those on the Black Sea». Francesco De Bettin, 59, is president of DBA Group, an engineering company specialising in the construction of telecommunications and transport networks; he looks to the future as an engineer, with the statistics clearly in mind. «I bet on the Silk Road when developing the company's business plan, which should bring us to double our turnover by 2021», he told MF. In just 30 years, the four De Bettin siblings, of which Francesco is the eldest, have put together a small technological jewel that boasts the largest telecommunications companies, from Vodafone to ZTE and from Huawei to Open Fiber/Tim, among its customers. They reached the Silk Road when working on a project for the cargo terminal of the port of Venice in 2012; they clearly saw what was happening in the Mediterranean with the ongoing enlargement of the Suez Canal. «We personally experienced the inefficiencies of Italy, but also saw how many opportunities would open up for us», he explained. That year about 22 million containers had passed through the Suez Canal; after crossing the Mediterranean Sea, 80% of them had continued on to the United States and the ports of Northern Europe, Hamburg and Rotterdam, via Gibraltar, with an additional 15 days of sailing. And from those ports, passing through the Duisberg terminal, in a few hours they reached and continue to reach the markets of central Europe. Instead, the 20% that stopped in the Italian logistics platform took four days to reach the markets of central Europe. And this is not merely a waste of time. From Suez to Rotterdam, container ships release about 150 kilograms of CO_2 in the environment for each container they transport: this fact gives an immediate sense of the environmental damage they cause. De Bettin explained: «The upstream and downstream logistics slow things down in Italy, not customs clearance, which is one of the most efficient services in the world. So we decided to oversee the ports where we could develop platforms able to give the country a competitive edge. This is how we reached the Silk Road». The B&RI's potential for Italy was revealed in 2016 when DBA was awarded, with the help of the embassy in Azerbaijan, the tender to computerise the port of Baku in Ailat on the Caspian Sea, and design the new passenger terminal and all the buildings of the port authorities. «We will be able to provide data for everything that passes through there and offer increasingly sophisticated services to our customers». Starting from the consideration that trade between Europe and the East is strongly increasing, with 80% travelling by sea and 15% by land, DBA decided to oversee the goods exchange stations: the points where, according to the technicians, there is a break in the load passing from the sea to land and vice versa, or between railways of different gauges, as happens between China and Russia and Russia and Europe. One of these pivotal points is Korghos on the border between China and Kazakhstan, where in only a few years a huge land terminal has grown that sees the passage of a large part of Chinese goods to Europe. From Korghos, lot of goods are redirected to Europe or veer south to the Caspian Sea and Tehran, arriving at the Baku terminal then proceeding via Turkey and Georgia across the Black Sea to Eastern Europe. But there is another strategic point which DBA's strategy is based on, according to De Bettin. It is the port of Trieste, with its large rear port area that can accommodate large ocean container carriers transiting from Suez. «Trieste could receive 2 million containers a year and transport them in bulk with a shuttle train, using the fast corridor of the Customs Agency, in the special economic zone that already exists in the immediate hinterland», explained De Bettin. The Chinese do not merely want a simple terminal to unload their goods in Italy, but a territorial platform equipped for the manipulation of those goods, whether outgoing or incoming, that can add value to them before they embark on the distribution chain. «This is a unique opportunity for Italy», he said.

PAKISTAN/AUGUSTA

How coal reaches Pakistan to create energy

The project's IRR of 10.6% per year for 15 years is attractive to the logistics sector, but the operation that involves both Italians for design and implementation and Chinese for financing in an important part of the maritime route of the B&RI project is above all a strategic operation. Also because it relates to the know-how and technologies that Italians have already tested in Colombia, transposed to a key country of Asia: Pakistan. In Port Qasim, 40 kilometres from the country's economic capital Karachi, two 660 MW power plants are being built which will be powered by seaborne coal thanks to the project designed and under construction by Augusta Atlantica after it won the international tender for the 15-year concession of a floating terminal for unloading the coal. The infrastructure will be located off the coast where it is easily accessible by large ocean-bound bulk carriers who cannot dock near the power plants under construction due to the shallow waters and lack of adequate docks. In this way, the coal for the power stations will be transferred from the terminal to the shore on barges and then directly to the power station sources. As integral parts of the larger China Pakistan Economic Corridor Project, the two power plants will supply energy to one of Asia's most populated and industrialised metropolitan areas, with a 2-billion-dollar investment from China Power Hub Generation Company (Pvt.) Ltd, a joint venture between the Chinese State Power Investment Corporation and the Pakistani counterpart. The plants should start operating as early as next year, fueled by a flow of 4 million tons/year of coal coming from Australia, Colombia, South Africa and Indonesia. «The project is a further development of what we are already doing in the port of Santa Marta, Colombia, where our fleet has been loading coal on ocean-bound ships for years», explained Augustea's CEO Raffa Raffaele Zagari. Zagari's company is in partnership with Logmarin Advisors of Genoa for the project, which is part of both the Rina Group and Bedeschi of Padua: it will supply all the lifting equipment and conveyor belts, while the naval units, barges and tugs, in addition to the transhipper, will be supplied by Augustea and are currently under construction in China. «The investment is around 70 million, which will be financed by a Chinese bank», Zagari said. The Chinese group AVIC is also the partner for the transformation of the purchased ship and the construction of three tugs and two barges; it was also able to put tailored financial solutions on the table with appropriate leasing schemes.

TURKMENISTAN/RINA

The green and sustainable port on the Caspian Sea

On the eastern side of the Caspian Sea in Turkmenistan, about 500 kilometres away from the capital Ashgabat and in a protected bay of the Gulf of Turkmenbashi, works are nearing completion for a state-of-the-art commercial port commissioned by the State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan, for which the Italian group Rina collaborated. The port cost 1.5 billion dollars and was built according to the best environmental sustainability standards, thereby guaranteeing the protection of the marine and terrestrial environment, as well as the sustainable management of energy and waste. Rina Services, a leader in Italy in the provision of certification, testing, inspection and consulting services, was selected by the main contractor Gap Insaat, a Turkish company with a great international standing, for the third-party certification of the entire port; Rina Services was awarded a three-year contract and is dedicating a team of over 50 technicians to the task. «Rina is responsible for carrying out on-site checks to verify that the port's construction corresponds to the approved design documents», Michele Francioni, Rina's Chief Operating Officer, explained to MF. Rina has also been given a second task to monitor the suppliers identified by Gap Insaat that are located all over the world, carrying out production checks and preparatory tests for the shipment of loads. Through this work Turkmenistan, home to the second largest natural gas deposit in the world as well as an oil reserve estimated at around 12 billion tons, will have a port of call that will make connections between Europe and Asia faster thanks to the new intermodal system that will facilitate trade with Iran, Uzbekistan and Afghanistan, as well as with Azerbaijan and Russia. The entire work includes a shipbuilding and repair yard, a terminal for loading and unloading rolling cargo, a container terminal, a general cargo terminal, one for dry bulk cargo, another for polypropylene and a dock for ferries. The works' completion is expected by June, and the estimated volume of freight traffic that will transit from the infrastructure will reach 25 million tons by 2020.

ITALY/COSCO SHIPPING

I tend to containers with the Chinese and Danish

«The Italian ports facing the Tyrrhenian and Adriatic Seas currently have an average advantage of seven days in the logistics chain compared to Northern Europe, but it is crucial that this advantage is not wasted with logistical inefficiencies, bureaucracy and exaggerated costs». Marco Donati, the CEO of Cosco Shipping Lines Italy, an Italian agent of the Chinese shipping group which is first in the world, has a convincing analysis in mind. «Italy must take advantage of this favourable moment, because countries like Hungary, Austria, Bavaria and Switzerland have focused a great deal of their attention on the south», continued the manager from Genoa, where Cosco has a historical partnership with the shipping group Fratelli Cosulich. Donati is assiduously managing the works on the docks of the port of Vado Ligure. By next year, the port in the province of Savona should become the most efficient container terminal in the Mediterranean. His is not just professional curiosity. Cosco is a 40%- shareholder of the infrastructure currently in progress, which will be managed by the Danish company APM Terminals, with the majority under JV Vado Holding bv. «The works are about 60% completed; after the summer of 2019 we will begin the first operational phase with a 450-metre berth and four pier cranes. The entire infrastructure will be completed by mid-2020», added Paolo Cornetto, CEO of APM Terminals. When fully operational, the terminal will be able to simultaneously host a 400-metre-long container ship and a medium-capacity container ship, and the infrastructure's annual capacity will be 860 thousand TEU. The overall works will cost 350 million euros in public resources, plus another 150 million that the terminal operator will personally invest in order to participate in the construction works and equip the terminal with modern cranes. In exchange, it will manage the terminal's operation with a 50-year concession. For the Chinese, the Vado Ligure port will be a new access route to reach the centre of Europe from the Mediterranean.

EGYPT/ITALFERR

The Alexandria Metro thanks to Cinitaly

Confirming that the great Belt&Road Initiative projects also concern Africa, the partnership between Italferr and Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal and Communication (CRSCD), active in the production of technologies, products and services and specialised in railway control systems, will begin in Alexandria. Last December the two companies signed a memorandum of understanding following the Italian government's mission in Beijing last May on the occasion of the Belt and Road Forum to promote the creation of infrastructural and logistic networks along Eurasia and Africa. Italferr and Ferrovie Group have seized this plan as an opportunity in line with the pillar of internationalisation that Renato Mazzoncini, past CEO of FS, has included among the priorities of the industrial business plan leading to 2026. CRSCD technicians have often been at the Italferr headquarters in Rome since January, until the Chinese giant proposed a collaboration to the subsidiary FS for the construction of the Alexandria metro, and more specifically its design activities. Thanks to the Suez Canal, Egypt is one of the strategic African countries for Beijing, which is investing above all in infrastructure. Last October Byd, a giant in Shenzhen that is specialised in the production of batteries and electric vehicles (buses) that are sold throughout Europe, including Italy, was awarded a contract for the construction of a 128-kilometre monorail line. And the cooperation agreement between Italferr and CRSCD in Egypt is only a first step towards activities that extend throughout Africa, where the Italian company already has significant commissions in North and Central Africa. Italferr has been a forerunner in relations with Chinese industry for creating cooperation opportunities; it already began to show interest in the New Silk Road in 2015 when Carlo Carganico accompanied Paolo Gentiloni, the then-Foreign Minister, to visit the Chinese capital. Their synergy based on the assumption of effective reciprocity will allow Italferr to expand its international presence in those countries where China wants to bring funding and quality to its projects. The Italian engineering company boasts a highly respected track record, especially in the construction of metros, where it was among the first in the world to apply advanced design systems such as BIM, or the building information model, used in the Doha metro project in Qatar. Another strategic country involved in the Belt&Road Initiative is Iran, where the Chinese are working on projects for high-speed trains, and where Italferr is waiting to open a construction site as the main contractor for the high-speed line of about 100 kilometres between Qom and Arak; the contract has been stopped by problems with American sanctions.

TESTIMONIALS/THE AMBASSADORS

Here are the opportunities in the Stan countries

«China's role and its investments in Kazakhstan are strongly growing and the governments of Astana and Beijing are committed to harmonising and integrating the Kazakh infrastructural modernisation project Nurly Zhol and the Belt&Road Initiative». Pasquale D'Avino has just been nominated Italy's mission director in Astana, and has perfectly grasped the situation. It would be almost impossible to ignore the progress that the most important Stan countries have made in the last five years, at least in terms of size considering their 2.7 million square kilometres, which is more than half of the European Union, but with only 17 million inhabitants: 20 billion dollars have been invested for the modernisation of roads, railways and civil works. «The reconstruction of over 4,000 kilometres of roads is expected and great importance is given to the development of the port facilities on the Caspian Sea, in Aktau and Kuryk, the western gate of the country, which corresponds to the eastern terminal with the Khorgos land border with China, a fundamental junction along the New Silk Roads». To encourage Italian companies' entry into this market, which will be strategic for quite some time and where Eni is heavily involved in the exploitation of two large oil and gas reserves, CDP Equity, the strategic investment arm of Cassa Depositi e Prestiti, made a first move by signing a co-investment agreement with the local sovereign fund Samruk Kazyna, which has assets worth 67 billion dollars and controls several operating companies in the country. «The construction of new plants is planned for the production of components for oil & gas and the distribution of food and agriculture 4.0», the CEO of CDP Equity Guido Rivolta said. Inalca of the Cremonini Group is in pole position in this regard, as it is developing two distribution platforms in Astana and Almaty, in addition to the Trevi Group.

Great emphasis is put on the energy sector and transport infrastructure, gas pipelines and power lines, but also on logistics services in Turkmenistan, where Diego Ungaro, who has been ambassador to Ashgabat for just over a year, carefully follows the government's actions relating to the implementation of the so-called Lapislazuli corridor, a commercial agreement reached after three years of discussion with neighbouring countries. «We seek to facilitate agreements for transit and the increase of trade between Afghanistan and Turkmenistan on the eastern side of the Caspian, and Azerbaijan, Georgia and Turkey on the western side, reducing transit barriers, supporting trade and, ultimately, fostering the region's greater integration with the rest of the world», Ungaro explained to MF. The new corridor will connect the involved countries by road, rail and sea to help increase the trade volumes in Central Asia, linking it - across the Caucasus - to the Balkans and Central Europe, thus connecting South Asia and Europe. Last April a project was awarded for an important motorway that will cross the country from east to west and will require the intervention of sub-contractors. The liberalisation of the foreign exchange policy last September was the launching pad that triggered the start of collaboration and production agreements in Uzbekistan with some of the automotive sector's major international industrial groups, which added to the consolidated presence of General Motors in the country. «The new season the country is experiencing makes me optimistic about the development of bilateral relations with Italy, facilitated by many complementary aspects and similarities», Andrea Bertozzi, ambassador to Tashkent since August 2016, explained to MF. He continued, «The Uzbeks are asking for Italian machinery and plants with high technological content; on the other hand, the backbone of the two economies is basically constituted by small and medium-sized enterprises». In recent months the embassy in Tashkent has noted growing mutual interest in partnerships and collaborations in textiles and agri-food, as well as in chemistry, oil & gas, transport and construction. «In addition to tourism, which has become one of this country's strategic development priorities«, added Bertozzi, who has insisted on the strategic role of the country. «The government wants to fully exploit the country's historical role as a fulcrum between the East and West by strengthening and upgrading its railway and road infrastructure. They look to the south to reach the ports of Pakistan and Iran, to the Gulf to reach Oman and proceed towards Europe, through the Caspian, the Caucasus and Turkey, and of course to China and Russia«, concluded Bertozzi.