



## Dai Porti:

### Primo Piano:

- **Assoporti, il Governo convochi la conferenza dei Presidenti**  
(Ansa)

### Trieste:

"...Nuovo collegamento intermodale..." (Ansa)

### Genova:

"...Astaldi, stretta sul concordato..." (Corriere della Sera)

"...Signorini: "il Porto dopo la tragedia riparte dall'Europa..."

(La Repubblica)

### Napoli:

"...Shipping and the Law..."

(Corriere Marittimo, Ferpress, Seareporter, Informatore Navale, Denaro.it, Giornalediplomatico, Napolivillage)

"...Universiadi: venerdì' sopralluogo..."

(Ansa, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

"...Caos container, camion bloccati per ore..."

(Il Mattino, TrapaniOk)

"...Darsena del Salone Nautico..." (Il Sole 24 Ore)

### Bari:

"...La nuova Via della seta..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

### Palermo:

"...Mediterranea pronta a ripartire..." (Giornale di Sicilia, Avvenire)

Altre notizie dai porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

## Assoporti, il Governo convochi la conferenza dei presidenti

D'Agostino, l'esecutivo ha avuto emergenze pazzesche

"Ci aspettiamo che il ministro convochi la Conferenza dei presidenti, organismo che funzionava bene nel coordinamento nazionale delle strategie portuali e che non è stata ancora convocata". Lo ha auspicato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, a margine della presentazione di un nuovo collegamento ferroviario intermodale Cervignano-Rostock.

Rispondendo ad una domanda sui rapporti con il governo, d' agostino ha sottolineato che l'esecutivo "ha avuto fino ad ora emergenze pazzesche come Bologna e Genova: diamo questa giustificazione".

Il presidente di Assoporti ha annunciato che nei prossimi giorni incontrerà il ministro competente del settore: "spero che mi dirà di una convocazione della Conferenza dei presidenti in modo da definire la mission nazionale sulla portualità".(ANSA).

## Porti: nuovo collegamento intermodale Cervignano-Rostock

Autorità Trieste, gestito da LKW Walter con Kombiverkehr, Parisi

Nasce un asse intermodale da Cervignano verso il Baltico: è il servizio ferroviario che collegherà l'interporto di Cervignano a Rostock (Germania). L'interporto di Cervignano, oltre alla funzione di retroporto degli scali di Trieste, Monfalcone e porto Nogaro, diventa snodo del traffico merci continentale sulle direttrici del corridoio Adriatico-Baltico. Il progetto è stato realizzato dalla austriaca LKW Walter, che ha individuato Cervignano come hub ideale per il collegamento tra il porto di Rostock, scalo di riferimento per il traffico merci diretto verso la Scandinavia e i Paesi baltici, e il Nord-est italiano.

Nella "company train", i semirimorchi LKW Walter si avvarranno del supporto di Kombiverkehr, Multimodal Transport Operator per organizzare i treni, e della Francesco Parisi Casa di Spedizioni come promotore commerciale dell'interporto. Alle imprese ferroviarie Mercitalia e Lokomotion sarà affidata la trazione, rispettivamente per la parte italiana e per la tratta oltreconfine, mentre i carri ferroviari saranno messi a disposizione da Deutsche Bahn.

Il treno coprirà 1.300 km in 22 ore, con una circolazione di 3 coppie di treni settimanali in entrambe le direzioni, e l'obiettivo di incremento; sarà lungo 550m. con 32 semirimorchi, equivalente di 200 camion a settimana.

Per Zeno D'Agostino, presidente Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Orientale, "Cervignano torna ad avere un treno intermodale" realizzando il "nuovo sistema integrato del Mare Adriatico Orientale. Abbiamo da poco avviato gli shuttle tra Trieste e Cervignano. Ora vediamo la piena operatività di due hub regionali: Cervignano e Villa Opicina". L'interporto di Cervignano, dunque, oltre alla funzione di retroporto degli scali di Trieste, Monfalcone e porto Nogaro, diventa snodo del traffico merci continentale sulle direttrici del corridoio Adriatico-Baltico. Per la LKW Walter la struttura di Cervignano è l'hub ideale per il collegamento tra il porto tedesco di Rostock, scalo di riferimento per il traffico merci diretto verso la Scandinavia e i Paesi baltici, e il Nord-est italiano.

"Cervignano torna ad avere un treno intermodale. Questo servizio è uno dei tasselli che ci permettono di parlare del nuovo sistema integrato del Mare Adriatico Orientale. Abbiamo da poco avviato gli shuttle tra Trieste e Cervignano. Vediamo la piena operatività di due hub regionali: da una parte Cervignano e dall'altra Villa Opicina", ha sintetizzato D'Agostino. Il servizio è un "company train", dedicato completamente ai semirimorchi della LKW Walter, che si avvarrà del supporto di Kombiverkehr come Multimodal Transport Operator per organizzare i treni, e della Francesco Parisi Casa di Spedizioni come promotore commerciale dell'interporto.

## -segue

---

Alle imprese ferroviarie Mercitalia per l'Italia e Lokomotion per l'oltreconfine, sarà affidata la trazione; i carri ferroviari saranno messi a disposizione da Deutsche Bahn. Con una distanza di 1.300 km e un viaggio di 22 ore, il servizio consta di 3 coppie di treni settimanali in entrambe le direzioni, con obiettivo di incremento. Il treno è lungo 550m., trasporta 32 semirimorchi, equivalente a 200 camion a settimana. Il servizio sarà bilanciato in export, con destinazione della merce Scandinavia, e in import verso Nord-est Italia e Slovenia. Soddisfatto Fulvio Tomasin, presidente dell'Interporto, che sottolinea la "dinamicità della piattaforma di Cervignano". Per Francesco Parisi, a capo dell'omonima casa di spedizioni, "Cervignano torna ad essere collegata con il Nord delle Alpi. Una infrastruttura moderna che potrà giocare un ruolo importante nella competitività di imprese e porti Nord-est." Lieto di essere riuscito, dopo oltre 10 anni, "a riallacciare l'Interporto di Cervignano alla nostra rete internazionale con Rostock-Cervignano" è Armin Riedl, a.d. Kombiverkehr, che mira a "incrementare la frequenza a 5 partenze settimanali e, auspicabilmente, a sviluppare ulteriori treni". (ANSA).

## Astaldi, stretta sul concordato Per Condotte ipotesi prestito ponte

*Oggi consiglio di amministrazione straordinario. Il ruolo di Salini-Impregilo*

Un prestito-ponte con la garanzia del ministero del Tesoro per Condotte scivolata in amministrazione straordinaria, in modo da rispondere alle immediate esigenze di liquidità per poi cederla, una volta ristrutturata, al miglior offerente. E il via libera del Tribunale di Roma, atteso per oggi, al concordato in continuità per Astaldi. Fonti vicine al dossier lo confermano: con il concordato arriverà la nomina di un commissario giudiziale che dovrà valutare il piano di rafforzamento patrimoniale proposto dai vertici societari e cominciare una trattativa con tutti i creditori: le banche esposte per circa 1 miliardo, gli obbligazionisti del bond da 750 milioni con scadenza 2020 (ma con alcune tranche da dover rimborsare a dicembre) e la pleora di fornitori che a vario titolo collaborano negli appalti per le opere infrastrutturali. Oggi in serata si riunirà il consiglio di amministrazione convocato in via straordinaria proprio per delineare la strategia di rientro.

Potremmo, forzando un po', delineare questo fine 2018 come l'anno zero delle costruzioni. Con Salini-Impregilo che prova a recitare il ruolo di alfiere del consolidamento auspicato dagli istituti di credito.

Invocato anche da una parte della politica preoccupata delle pesanti ripercussioni sociali

se dovessero naufragare i piani di ristrutturazione del secondo e del terzo general contractor di Italia. Non è un caso se ieri Pietro Salini, amministratore delegato del primo gruppo italiano, abbia chiesto al governo «una visione a lungo termine per le infrastrutture» parlando all'assemblea dell'Ance, l'associazione delle imprese di settore. Serve «chiarezza sulle procedure burocratiche e sui ricorsi legali. In alcuni casi ci sono voluti oltre due decenni solo per ottenere i permessi», ha attaccato Salini. Negli ultimi dieci anni l'Italia ha registrato un declino senza precedenti negli investimenti, perdendo circa 11 miliardi di euro di giro d'affari. A farne le spese anche Condotte, al netto degli errori del manager. Sta prendendo forma il lavoro dei tre commissari straordinari Matteo Uggetti, Giovanni Bruno e Alberto Dello Strologo. La richiesta della garanzia del Tesoro è disciplinata dalla legge fallimentare, ma deve passare al vaglio della Commissione Ue, che si esprimerà a breve affinché non venga lesa il principio della concorrenza. Nell'attesa i commissari hanno già provveduto a svincolare Condotte da alcune

opere non performanti, come la Siracusa-Gela e i lavori per il porto di Augusta. Non lo hanno fatto per il Terzo valico ferroviario, l'Alta velocità tra Genova e Milano, dove Condotte è in consorzio con Salini-Impregilo. I finanziamenti per il quinto lotto sono stati approvati dal Cipe, ma non sbloccati dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, che è in attesa dell'analisi costi-benefici. Ieri Toninelli all'assemblea dell'Ance ha evitato di parlare. Suscitando il malumore di Salini.

*Fabio Savelli*

## Signorini: "Il porto dopo la tragedia riparte dall' Europa e punta sull' hi tech"

Come sta il porto di Genova a due mesi dal crollo del Ponte Morandi?

Sta soffrendo, perché il taglio netto della città coincide esattamente con quella fra i due scali di Genova (Sampierdarena e Pra'). Ma sta anche reagendo.

Paolo Signorini, il presidente dell' authority, rimbalza da una trattativa a un incontro senza mettere da parte quei progetti che aveva lasciato prima di Ferragosto sul suo tavolo. Il crollo ha ovviamente cambiato e stravolto la vita di tutti, ma quei progetti non sono finiti in un cassetto.

Perché se l' emergenza dopo la tragedia ha preso il sopravvento, sarebbe un errore mettere da parte tutto il resto. Anzi, se possibile si può anche provare a correre, esattamente come sta facendo la struttura di Palazzo San Giorgio che entro mercoledì prossimo chiuderà il progetto sul bando europeo per la digitalizzazione. «È anche grazie alla sollecitazione della commissaria europea Bulc che abbiamo deciso di accelerare il più possibile, se centeremo il risultato faremo fare un grande balzo in avanti a questo porto».

spiega il leader di Palazzo San Giorgio.

**Ma si riesce a lavorare anche su altri dossier in una fase come questa, presidente Signorini?**

«Si deve lavorare. Ovviamente i temi legati al ponte sono preponderanti, com' è giusto e comprensibile che sia. Ma non dobbiamo assolutamente abdicare ai piani che avevamo avviato. E questo non vale solo per il porto, ma per tutti quanti».

**Perché dice questo?**

«Perché, in tutta sincerità, ho l' impressione che i problemi della città, che ci sono e vanno affrontati, stiano rischiando di finire nascosti dalle vicende del ponte».

Come sta il porto di Genova a due mesi dal crollo? Ci sono segnali di flessione che lei stesso ha indicato nei giorni scorsi, dai minori introiti di Iva al rallentamento della movimentazione di container fino alle minori giornate di lavoro.

«Sì, ci sono, e per questo stiamo cercando di mettere in pratica ogni possibile azione che possa favorire

## -segue

---

rapidamente la ripresa.

Mi creda, abbiamo avviato molte cose in questi due mesi, partendo ovviamente dal ripristino delle condizioni di base. Ci siamo infatti subito preoccupati di ripristinare le infrastrutture fondamentali, ad hoc proprio per il porto, come la via interna all' Ilva e la ferrovia per le merci. Ma poi abbiamo allargato la nostra azione».

### **In che senso?**

«Insieme ai rappresentanti delle imprese e del lavoro abbiamo lavorato per apportare all' interno del decreto modifiche importanti.

È stata una grande fatica, ma credo che in sede di conversione si potranno vedere i risultati. È stata ad esempio inserita la norma sull' Iva, abbiamo messo risorse per investimenti in conto capitale, siamo riusciti a introdurre il navettamento per l' intermodalità e infine riusciremo a centrare l' obiettivo della digitalizzazione dei documenti ai varchi portuali. È un intervento molto importante, si coglieranno risultati significativi. Stiamo correndo, ma arriveremo in tempo alla scadenza del 24 ottobre con il nostro progetto per il bando europeo. E in questo devo ringraziare anche la sollecitazione della commissaria europea Violeta Bulc che è stata di recente a Genova».

### **Ritiene quindi soddisfacente il lavoro fatto finora?**

«Intanto le dico che il lavoro non si ferma mai. Ora ci stiamo concentrando sull' ultimo miglio, il collegamento in quota fra il Varco Etiopia e l' autostrada.

Quanto alla soddisfazione, sottolineo solo ciò che hanno detto o fatto altri in riferimento al porto di Genova».

### **Chi intende?**

«Le parole usate dal presidente di Msc Gianluigi Aponte sono oggettivamente motivo di soddisfazione. Mi sembra importante che, a fronte di un lavoro svolto, arrivino affermazioni così significative come appunto quelle di Aponte».

L' armatore ha anche detto che se avesse trovato problemi per le sue navi dopo il crollo se ne sarebbe andato in un altro porto...

«Appunto, non l' ha fatto, è rimasto qui. Segno che ha verificato con mano quello che abbiamo fatto. E poi mi lasci anche ricordare Psa che al Vte, con un investimento di 56 milioni, ha fatto arrivare 21 nuove gru. Per me sono queste le cose che contano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA Signorini presidente authority Bulc commissaria Ue.

MASSIMO MINELLA

# Corriere Marttimo

---

## Shipping and Law, Rixi: "Fiscalità agevolata per le imprese sostenibili"

**A Shipping and the Law norme ambientali in primo piano Rixi: "Penso a fiscalità agevolata per imprese che dimostrano misure di sostenibilità". Si chiude la IX edizione del convegno degli armatori. NAPOLI** - L'accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e delle sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi sono stati al centro della seconda e conclusiva giornata della IX edizione di **Shipping and the Law a Napoli**. Soprattutto le regole sulle emissioni chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte.

Nel dibattito un contributo significativo è venuto dal **Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi**: *"Stante la delicatezza dell'obiettivo di tutela ambientale - ha affermato - sarebbe opportuno, ad esempio, pensare anche all'implementazione delle forme di fiscalità agevolata per quelle imprese che dimostrano di aver intrapreso precise ed effettive misure di sostenibilità. E' questa una sfida ulteriore per le nostre infrastrutture ed il nostro armamento; non è pensabile conseguire uno sviluppo senza un'opera di implementazione e ammodernamento delle reti di trasporto e di tutti gli snodi del traffico e logistici; ed è allo stesso modo impensabile che il sistema infrastrutturale possa prescindere dalla sicurezza che non è soltanto fisica ma è pertanto anche ambientale e a beneficio di tutta la comunità"*.

Gli armatori confermano il loro impegno, come sottolineato da **Emanuele Grimaldi, vicepresidente dell'International Chamber of Shipping**: *"L'Ics - ha detto - è fortemente impegnata nell'abbattere le emissioni delle navi contribuendo alla decarbonizzazione del settore. Con l'Imo, l'organizzazione dell'Onu che si occupa del mare, ci siamo impegnati a ridurre del 50% le emissioni da qui al 2050. Ma in questo stesso periodo si prevede che i traffici marittimi raddoppieranno, quindi vuol dire che le emissioni dovranno essere solo il 25% di quelle attuali. Per farlo ci impegniamo in ricerca e sviluppo, mettendo sulle navi tutte le nuove soluzioni, dalle batterie alle pitture siciliconiche, e ancora le migliori eliche e i motori con le emissioni più basse. Ricordo però che il nostro settore non rappresenta un problema ma un'opportunità: le navi che viaggiano oggi sulle autostrade del mare hanno emissioni di Co2 che sono un quinto dei mezzi che trasportano merci sulle strade e metà dei mezzi su ferro. Il sistema marittimo è la soluzione del problema ma noi ci impegniamo per migliorare ancora"*.

*"Shipping and the Law - spiega Francesco Saverio Lauro - è ormai diventato un appuntamento atteso da tutto il mondo armatoriale ma anche dai decision maker come dimostra l'interesse per i nostri temi da parte del presidente della Camera Roberto Fico e del viceministro ai trasporti Rixi. Dal palco abbiamo ascoltato i problemi ma anche le proposte e lo spirito imprenditoriale intatto degli armatori italiani e anche le proposte del governo per sostenere un settore che rischia di disperdere una parte delle proprie energie migliori. Proseguiremo il nostro impegno anche nel 2019, con la decima edizione del convegno, facendo scoprire agli ospiti internazionali un altro splendido sito storico di Napoli dopo la sede della Basilica di San Lorenzo Maggiore scelta per quest'anno"*.

## Shipping and the Law: Rixi, penso a fiscalità agevolata per imprese che dimostrano misure di sostenibilità

(FERPRESS) – Napoli, 16 OTT – L’accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e delle sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi sono stati al centro della seconda e conclusiva giornata della IX edizione di Shipping and the Law a Napoli. Soprattutto le regole sulle emissioni chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte.

Nel dibattito un contributo significativo è venuto dal Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi: “Stante la delicatezza dell’obiettivo di tutela ambientale – ha affermato – sarebbe opportuno, ad esempio, pensare anche all’implementazione delle forme di fiscalità agevolata per quelle imprese che dimostrano di aver intrapreso precise ed effettive misure di sostenibilità. E’ questa una sfida ulteriore per le nostre infrastrutture ed il nostro armamento; non è pensabile conseguire uno sviluppo senza un’opera di implementazione e ammodernamento delle reti di trasporto e di tutti gli snodi del traffico e logistici; ed è allo stesso modo impensabile che il sistema infrastrutturale possa prescindere dalla sicurezza che non è soltanto fisica ma è pertanto anche ambientale e a beneficio di tutta la comunità”.

E gli armatori confermano il loro impegno, come sottolineato da Emanuele Grimaldi, vicepresidente dell’International Chamber of Shipping: “L’Ics – ha detto – è fortemente impegnata nell’abbattere le emissioni delle navi contribuendo alla decarbonizzazione del settore. Con l’Imo, l’organizzazione dell’Onu che si occupa del mare, ci siamo impegnati a ridurre del 50% le emissioni da qui al 2050. Ma in questo stesso periodo si prevede che i traffici marittimi raddoppieranno, quindi vuol dire che le emissioni dovranno essere solo il 25% di quelle attuali. Per farlo ci impegniamo in ricerca e sviluppo, mettendo sulle navi tutte le nuove soluzioni, dalle batterie alle pitture siciliconiche, e ancora le migliori eliche e i motori con le emissioni più basse. Ricordo però che il nostro settore non rappresenta un problema ma un’opportunità: le navi che viaggiano oggi sulle autostrade del mare hanno emissioni di Co2 che sono un quinto dei mezzi che trasportano merci sulle strade e metà dei mezzi su ferro. Il sistema marittimo è la soluzione del problema ma noi ci impegniamo per migliorare ancora”.

“Shipping and the Law – spiega Francesco Saverio Lauro – è ormai diventato un appuntamento atteso da tutto il mondo armatoriale ma anche dai decision maker come dimostra l’interesse per i nostri temi da parte del presidente della Camera Roberto Fico e del viceministro ai trasporti Rixi. Dal palco abbiamo ascoltato i problemi ma anche le proposte e lo spirito imprenditoriale intatto degli armatori italiani e anche le proposte del governo per sostenere un settore che rischia di disperdere una parte delle proprie energie migliori. Proseguiremo il nostro impegno anche nel 2019, con la decima edizione del convegno, facendo scoprire agli ospiti internazionali un altro splendido sito storico di Napoli dopo la sede della Basilica di San Lorenzo Maggiore scelta per quest’anno”.

A Shipping and the Law norme ambientali in primo piano.

Rixi: “Penso a fiscalità agevolata per imprese che dimostrano misure di sostenibilità”

*Si chiude la IX edizione del convegno degli armatori a Napoli*

**Napoli, 16 ottobre 2018** – L’accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e delle sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi sono stati al centro della seconda e conclusiva giornata della **IX edizione di Shipping and the Law** a Napoli. Soprattutto le regole sulle emissioni chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte. Nel dibattito un **contributo significativo** è venuto dal **Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi**: “Stante la delicatezza dell’obiettivo di tutela ambientale – ha affermato – sarebbe opportuno, ad esempio, pensare anche all’implementazione delle **forme di fiscalità agevolata per quelle imprese che dimostrano di aver intrapreso precise ed effettive misure di sostenibilità**. E’ questa una sfida ulteriore per le nostre infrastrutture ed il nostro armamento; non è pensabile conseguire uno sviluppo senza un’opera di implementazione e ammodernamento delle reti di trasporto e di tutti gli snodi del traffico e logistici; ed è allo stesso modo impensabile che il sistema infrastrutturale possa prescindere dalla sicurezza che non è soltanto fisica ma è pertanto anche ambientale e a beneficio di tutta la comunità”. E gli armatori confermano il loro impegno, come sottolineato da Emanuele Grimaldi, vicepresidente dell’International Chamber of Shipping: “L’Ics – ha detto – è fortemente impegnata nell’abbattere le emissioni delle navi contribuendo alla decarbonizzazione del settore. Con l’Imo, l’organizzazione dell’Onu che si occupa del mare, ci siamo impegnati a ridurre del 50% le emissioni da qui al 2050. Ma in questo stesso periodo si prevede che i traffici marittimi raddoppieranno, quindi vuol dire che le emissioni dovranno essere solo il 25% di quelle attuali. Per farlo ci impegniamo in ricerca e sviluppo, mettendo sulle navi tutte le nuove soluzioni, dalle batterie alle pitture siciliconiche, e ancora le migliori eliche e i motori con le emissioni più basse. Ricordo però che il nostro settore non rappresenta un problema ma un’opportunità: le navi che viaggiano oggi sulle autostrade del mare hanno emissioni di Co2 che sono un quinto dei mezzi che trasportano merci sulle strade e metà dei mezzi su ferro. Il sistema marittimo è la soluzione del problema ma noi ci impegniamo per migliorare ancora”. “Shipping and the Law – spiega **Francesco Saverio Lauro** – è ormai diventato un appuntamento atteso da tutto il mondo armatoriale ma anche dai decision maker come dimostra l’interesse per i nostri temi da parte del **presidente della Camera Roberto Fico** e del **viceministro ai trasporti Rixi**. Dal palco abbiamo ascoltato i problemi ma anche le proposte e lo spirito imprenditoriale intatto degli armatori italiani e anche le proposte del governo per sostenere un settore che rischia di disperdere una parte delle proprie energie migliori. Proseguiremo il nostro impegno anche nel 2019, con la decima edizione del convegno, facendo scoprire agli ospiti internazionali un altro splendido sito storico di Napoli dopo la sede della Basilica di San Lorenzo Maggiore scelta per quest’anno”.

# Informatore Navale

## La IX edizione di "Shipping and the Law" si apre con l'intervento del presidente della Camera Roberto Fico che incontra gli armatori italiani

SHIPPING  
& THE  
LAW Naples 15/16 oct 2018  
9<sup>th</sup> edition

*"Blue economy centrale per sviluppo sud" Mattioli (Confitarma): "Rassicurazioni su attenzione a flotte italiane"*

Napoli, 15 e 16 ottobre 2018 – Complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore - Si è aperta stamattina a Napoli presso il complesso di San Lorenzo Maggiore la prima giornata della IX edizione di Shipping and the Law, il convegno internazionale organizzato dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, che riunisce ogni anno gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, e che quest'anno ha visto in apertura l'intervento del Presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico.

Tra i partecipanti alla conferenza sul tema "The future is now" figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) Panos Laskaridis, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci John C. Lyras, il presidente di Confitarma Mario Mattioli ma anche esperti come Leo Drolus, capo economista del think tank dell'ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani o Fredrick Kenney, in rappresentanza dell'Organizzazione Marittima Internazionale dell'ONU, l'amministratore Delegato del RINA Ugo Salerno e Lorenzo Matucena di Catour. Il presidente della Camera Roberto Fico mi ha tranquillizzato, assicurando la massima attenzione al comparto armatoriale, avendo ben compreso che lo shipping produce ricchezza per il Paese e non aggravi ambientali come da qualche parte si afferma", ha dichiarato il presidente di Confitarma Mario Mattioli al termine del colloquio che ha avuto con il presidente della Camera in occasione della prima giornata di Shipping and the Law. Fico ha incontrato il numero uno degli armatori italiani e l'organizzatore del convegno, Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista. "Tutti sanno – ha spiegato Mattioli – che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti".

Proprio il futuro delle flotte, non soltanto italiane ma internazionali, è stato al centro della prima giornata di Shipping and the Law, in cui sono stati analizzati gli scenari del settore: "Le sfide sono moltissime – ha spiegato Lauro – perché il futuro è adesso e oggi discutiamo gli enormi cambiamenti che si prospettano non solo sull'ambiente e le nuove normative ma soprattutto per una serie di fenomeni geopolitici che riguardano il protezionismo e una sospetta fine del multilateralismo, che possono cambiare scenario costringendo imprenditori e governi a fare scelte rischiose. Ma l'unica strada è fare queste scelte, che siano dettate dal coraggio e dalla ragione". Scelte che incidono su un settore chiave dell'economia, come ha ricordato il presidente della Camera Roberto Fico: "La Blue Economy – ha detto – è fondamentale ci sono sfide enormi da affrontare sul riciclo delle navi, sul fronte occupazionale, sul dumping salariale. E' importante che se ne parli a Napoli, una città cardine dello shipping internazionale. Questo comparto deve essere al centro della vita economica del Sud, per questo voglio visitare a breve il porto di Napoli per verificare lo stato di avanzamento dei tanti progetti in campo". Fico nel suo intervento in apertura di Shipping and the Law ha ricordato: "Il ruolo delle imprese armatoriali – ha detto – va sempre più considerato come parte della intera filiera della blue economy cui anche l'Unione Europea sta dedicando un'attenzione crescente e che costituisce un importante volano di sviluppo. Ne sono testimonianza alcuni dati: le imprese dell'economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l'8% a fronte di un calo dell'1% del numero totale di imprese. 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni, 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale". La blue economy nel suo complesso rappresenta circa il 3% del Pil – l'1% il settore dello shipping in senso stretto – registrando negli ultimi anni una crescita doppia rispetto al resto dell'economia italiana e registra oltre 800.000 occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale".

## -segue

La IX edizione di Shipping and the Law si apre con l'intervento del presidente della Camera Roberto Fico che incontra gli armatori italiani "Blue economy centrale per sviluppo sud" Mattioli (Confitarma): "Rassicurazioni su attenzione a flotte italiane"

*Napoli, 15 e 16 ottobre 2018 – Complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore -*

Si è aperta stamattina a Napoli presso il complesso di San Lorenzo Maggiore la prima giornata della IX edizione di Shipping and the Law, il convegno internazionale organizzato dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, che riunisce ogni anno gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, e che quest'anno ha visto in apertura l'intervento del Presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico.

Tra i partecipanti alla conferenza sul tema "The future is now" figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) Panos Laskaridis, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci John C. Lyras, il presidente di Confitarma Mario Mattioli ma anche esperti come Leo Drolas, capo economista del think tank dell'ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani o Fredrick Kenney, in rappresentanza dell'Organizzazione Marittima Internazionale dell'ONU, l'amministratore Delegato del RINA Ugo Salerno e Lorenzo Matacena di Catour. "Il presidente della Camera Roberto Fico mi ha tranquillizzato, assicurando la massima attenzione al comparto armatoriale, avendo ben compreso che lo shipping produce ricchezza per il Paese e non aggravia ambientali come da qualche parte si afferma", ha dichiarato il presidente di Confitarma Mario Mattioli al termine del colloquio che ha avuto con il presidente della Camera in occasione della prima giornata di Shipping and the Law. Fico ha incontrato il numero uno degli armatori italiani e l'organizzatore del convegno, Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista. "Tutti sanno – ha spiegato Mattioli – che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti".

Proprio il futuro delle flotte, non soltanto italiane ma internazionali, è stato al centro della prima giornata di Shipping and the Law, in cui sono stati analizzati gli scenari del settore: "Le sfide sono moltissime – ha spiegato Lauro – perché il futuro è adesso e oggi discutiamo gli enormi cambiamenti che si prospettano non solo sull'ambiente e le nuove normative ma soprattutto per una serie di fenomeni geopolitici che riguardano il protezionismo e una sospetta fine del multilateralismo, che possono cambiare scenario costringendo imprenditori e governi a fare scelte rischiose. Ma l'unica strada è fare queste scelte, che siano dettate dal coraggio e dalla ragione". Scelte che incidono su un settore chiave dell'economia, come ha ricordato il presidente della Camera Roberto Fico: "La Blue Economy – ha detto – è fondamentale e ci sono sfide enormi da affrontare sul riciclo delle navi, sul fronte occupazionale, sul dumping salariale. E' importante che se ne parli a Napoli, una città cardine dello shipping internazionale. Questo comparto deve essere al centro della vita economica del Sud, per questo voglio visitare a breve il porto di Napoli per verificare lo stato di avanzamento dei tanti progetti in campo". Fico nel suo intervento in apertura di Shipping and the Law ha ricordato: "Il ruolo delle imprese armatoriali – ha detto – va sempre più considerato come parte della intera filiera della blue economy cui anche l'Unione Europea sta dedicando un'attenzione crescente e che costituisce un importante volano di sviluppo. Ne sono testimonianza alcuni dati: le imprese dell'economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l'8% a fronte di un calo dell'1% del numero totale di imprese. 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni, 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale". La blue economy nel suo complesso rappresenta circa il 3% del Pil – l'1% il settore dello shipping in senso stretto – registrando negli ultimi anni una crescita doppia rispetto al resto dell'economia italiana e registra oltre 800.000 occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale".

**A Shipping and the Law norme ambientali in primo piano Rixi: "Penso a fiscalità agevolata per imprese che dimostrano misure di sostenibilità"**

*Si chiude la IX edizione del convegno degli armatori a Napoli*

L'accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e delle sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi sono stati al centro della seconda e conclusiva giornata della IX edizione di Shipping and the Law a Napoli. Soprattutto le regole sulle emissioni chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte.

## -segue

---

Nel dibattito un contributo significativo è venuto dal Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Edoardo Rixi**: *“Sante la delicatezza dell’obiettivo di tutela ambientale - ha affermato - sarebbe opportuno, ad esempio, pensare anche all’implementazione delle forme di fiscalità agevolata per quelle imprese che dimostrano di aver intrapreso precise ed effettive misure di sostenibilità. E’ questa una sfida ulteriore per le nostre infrastrutture ed il nostro armamento; non è pensabile conseguire uno sviluppo senza un’opera di implementazione e ammodernamento delle reti di trasporto e di tutti gli snodi del traffico e logistici; ed è allo stesso modo impensabile che il sistema infrastrutturale possa prescindere dalla sicurezza che non è soltanto fisica ma è pertanto anche ambientale e a beneficio di tutta la comunità”*. E gli armatori confermano il loro impegno, come sottolineato da **Emmanuele Grimaldi**, vicepresidente dell’International Chamber of Shipping: *“L’Ics - ha detto - è fortemente impegnata nell’abbattere le emissioni delle navi contribuendo alla decarbonizzazione del settore. Con l’Imo, l’organizzazione dell’Onu che si occupa del mare, ci siamo impegnati a ridurre del 50% le emissioni da qui al 2050. Ma in questo stesso periodo si prevede che i traffici marittimi raddoppieranno, quindi vuol dire che le emissioni dovranno essere solo il 25% di quelle attuali. Per farlo ci impegniamo in ricerca e sviluppo, mettendo sulle navi tutte le nuove soluzioni, dalle batterie alle pitture siciliconiche, e ancora le migliori eliche e i motori con le emissioni più basse. Ricordo però che il nostro settore non rappresenta un problema ma un’opportunità: le navi che viaggiano oggi sulle autostrade del mare hanno emissioni di Co2 che sono un quinto dei mezzi che trasportano merci sulle strade e metà dei mezzi su ferro. Il sistema marittimo è la soluzione del problema ma noi ci impegniamo per migliorare ancora”*.

*“Shipping and the Law - spiega **Francesco Saverio Lauro**, avvocato marittimista organizzatore della conferenza - è ormai diventato un appuntamento atteso da tutto il mondo armatoriale ma anche dai decision maker come dimostra l’interesse per i nostri temi da parte del presidente della Camera **Roberto Fico** e del viceministro dei trasporti **Rixi**. Dal palco abbiamo ascoltato i problemi ma anche le proposte e lo spirito imprenditoriale intatto degli armatori italiani e anche le proposte del governo per sostenere un settore che rischia di disperdere una parte delle proprie energie migliori. Proseguiremo il nostro impegno anche nel 2019, con la decima edizione del convegno, facendo scoprire agli ospiti internazionali un altro splendido sito storico di Napoli dopo la sede della Basilica di San Lorenzo Maggiore scelta per quest’anno”*.

## Shipping and the Law, taglio del nastro col presidente della Camera Fico: Blue Economy fondamentale

in foto da sinistra Francesco S. Lauro, Mario Mattioli, Roberto Fico, Emanuele Grimaldi e Giuseppe D' Amato Si è aperta stamattina a Napoli presso il complesso di San Lorenzo Maggiore la prima giornata della IX edizione di Shipping and the Law, il convegno internazionale organizzato dall' avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, che riunisce ogni anno gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, e che quest' anno ha visto in apertura l' intervento del Presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico. Tra i partecipanti alla conferenza sul tema "The future is now" figurano i vertici dell' industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell' Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) Panos Laskaridis, il vicepresidente dell' International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci John C. Lyras, il presidente di Confitarma Mario Mattioli ma anche esperti come Leo Drollas, capo economista del think tank dell' ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani o Fredrick Kenney, in rappresentanza dell' Organizzazione Marittima Internazionale dell' ONU, l' amministratore Delegato del RINA Ugo

Salerno e Lorenzo Malacena di Catour. "Il presidente della Camera Roberto Fico mi ha tranquillizzato, assicurando la massima attenzione al comparto armatoriale, avendo ben compreso che lo shipping produce ricchezza per il Paese e non aggravi ambientali come da qualche parte si afferma", ha dichiarato il presidente di Confitarma Mario Mattioli al termine del colloquio che ha avuto con il presidente della Camera in occasione della prima giornata di Shipping and the Law. Fico ha incontrato il numero uno degli armatori italiani e l' organizzatore del convegno, Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista. "Tutti sanno - ha spiegato Mattioli - che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti". Proprio il futuro delle flotte, non soltanto italiane ma internazionali, è stato al centro della prima giornata di Shipping and the Law, in cui sono stati analizzati gli scenari del settore: "Le sfide sono moltissime - ha spiegato Lauro - perché il futuro è adesso e oggi discutiamo gli enormi cambiamenti

## -segue

---

che si prospettano non solo sull' ambiente e le nuove normative ma soprattutto per una serie di fenomeni geopolitici che riguardano il protezionismo e una sospetta fine del multilateralismo, che possono cambiare scenario costringendo imprenditori e governi a fare scelte rischiose. Ma l' unica strada è fare queste scelte, che siano dettate dal coraggio e dalla ragione". Scelte che incidono su un settore chiave dell' economia, come ha ricordato il presidente della Camera Roberto Fico: "La Blue Economy - ha detto - è fondamentale ci sono sfide enormi da affrontare sul riciclo delle navi, sul fronte occupazionale, sul dumping salariale. E' importante che se ne parli a Napoli, una città cardine dello shipping internazionale. Questo comparto deve essere al centro della vita economica del Sud, per questo voglio visitare a breve il porto di Napoli per verificare lo stati di avanzamento dei tanti progetti in campo". Fico nel suo intervento in apertura di Shipping and the Law ha ricordato: "Il ruolo delle imprese armatoriali - ha detto - va sempre più considerato come parte della intera filiera della blue economy cui anche l' Unione Europea sta dedicando un' attenzione crescente e che costituisce un importante volano di sviluppo. Ne sono testimonianza alcuni dati: le imprese dell' economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l' 8% a fronte di un calo dell' 1% del numero totale di imprese. 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni, 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale". La blue economy nel suo complesso rappresenta circa il 3% del Pil - l' 1% il settore dello shipping in senso stretto - registrando negli ultimi anni una crescita doppia rispetto al resto dell' economia italiana e registra oltre 800.000 occupati, pari al 3,5% dell' occupazione complessiva nazionale".

*MARIO MATTIOLI*

## Shipping and the Law: "Il futuro è adesso", armatori da tutto il mondo a confronto a Napoli

*percorso: Home > News > Economia*

GD - Napoli, 13 ott. 18 - "Il futuro è adesso": è questo il tema su cui si confronteranno a Napoli il 15 e 16 ottobre gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, in occasione della nona edizione di "Shipping and the Law", la due giorni di convegno organizzata dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, che all'apertura vedrà anche un intervento del presidente della Camera dei Deputati, Roberto Fico. Tra i partecipanti alla conferenza figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) Panos Laskaridis; il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi; il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci, John C. Lyras; il presidente di Confitarma, Mario Mattioli; esperti internazionali come Leo Drollas, direttore del think tank dell'ex ministro del Petrolio saudita scelcco Yamani; Fredrick Kenney, in rappresentanza della Organizzazione Marittima Internazionale dell'ONU; l'amministratore delegato del RINA, Ugo Salerno; Lorenzo Maticena di Catour, che parlerà del suo nuovo traghetto alimentato a gas. Al centro del dibattito di quest'anno l'accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e le sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi, che chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte, e i vertici mondiali degli armatori faranno dunque il punto della situazione in questa occasione a Napoli. Innanzitutto si discuterà circa la reperibilità di prodotti petroliferi che rientrino nei nuovi limiti stabiliti dell'Organizzazione Marittima Internazionale, che richiederanno combustibili che soddisfino le nuove stringenti regole, e dell'introduzione di innovazioni tecnologiche di avanguardia (batterie, propulsione a gas, cellule a idrogeno). Ma si farà il punto anche sulle problematiche connesse al rapido farsi strada della digitalizzazione e a un ricorso all'automazione sempre più spinto, mentre nuove pressioni arrivano da più parti: dai cambiamenti radicali nella situazione geopolitica internazionale (in particolare dopo i provvedimenti del governo Trump), dalle guerre commerciali, dal neoprotezionismo e dal loro influsso sui traffici marittimi e sui futuri investimenti e, infine, dalla crisi del multilateralismo con le possibili

## -segue

---

ricadute sul WTO e sulle agenzie facenti capo all'ONU. Alcuni si chiedono se vi sia il pericolo che ciò possa creare un'inversione di tendenza per le norme su sicurezza e ambiente: sul fronte degli scenari economici globali certi segnali lasciano presumere che il boom economico attuale possa addirittura condurci ad una crisi ancora più rovinosa delle precedenti, mentre altri inducono a un maggiore ottimismo. Durante la conferenza di Napoli sarà esaminato anche il tema della scelta del "porto rifugio", un luogo di rifugio per le navi in caso di incidenti potenzialmente catastrofici, ovvero un porto o una baia marittima circoscritta in cui condurre le petroliere che rischiano di affondare per contenere la fuoriuscita di petrolio, scelta che in Italia è di competenza diretta della Protezione Civile, che al convegno vedrà l'intervento di un suo rappresentante. Il tema sarà analizzato da Mans Jacobsson, storico fondatore e direttore degli International Oil Pollution Compensation Funds, nella sua analisi dal titolo "Porto di rifugio, la prospettiva legale", che darà il via a un panel moderato da Mauro Iguera al quale parteciperanno i rappresentanti dei maggiori assicuratori e soccorritori marittimi. Ma il futuro dello shipping è anche nelle mani dei giovani armatori che raccoglieranno le sfide a Napoli e che nel corso di Shipping and the Law saranno rappresentati in un incontro con Giacomo Gavarone, presidente del Gruppo Giovani Armatori Confitarma. Federico Deodato e Francesco Saverio Lauro modereranno poi un panel sul futuro dei temi normativi nel settore, con particolare riferimento all'arbitrato, alla mediazione ma anche alle nuove normative per regolare gli sviluppi tecnologici e le nuove sfide della concorrenza ma anche all'influsso dei nuovi nazionalismi e protezionismi sul diritto internazionale. A "Shipping and the Law" si guarderà poi agli aspetti economici del trasporto marittimo con le soluzioni alla crisi finanziaria in un dibattito moderato dall'amministratore delegato di Venice Shipping and Logistics, Fabrizio Vettosi, con esponenti del mondo creditizio che si confronteranno con armatori e con i vertici di importanti banche e fondi d'investimento. In un'ottica italiana, che tuttavia si inserisce nel fenomeno globale del cosiddetto turbocapitalismo, spicca al centro del dibattito quale tema dolente la decimazione della flotta italiana, che ha recentemente perso oltre cento navi e molte migliaia di addetti diretti e dell'indotto, a causa della vendita di crediti in presunta sofferenza da parte delle maggiori banche italiane e straniere a fondi di investimento e operatori finanziari esteri: si tratta di un fenomeno che sta provocando un'irreparabile perdita di occupazione e di know-how all'interno del settore italiano. Per far sì che questo prezioso patrimonio non venga ulteriormente disperso è dunque imperativo che si rinvengano soluzioni urgenti in collaborazione tra le banche e i gruppi armatoriali italiani, attraverso provvedimenti legislativi e del Governo. Durante i lavori, infine, verrà ricordato il prof. Francesco Berlingieri, leggendario giurista e presidente del Comité Maritime International recentemente scomparso, che ha rappresentato per decenni l'Italia nelle trattative che hanno portato alla formazione e all'aggiornamento delle convenzioni internazionali tese ad uniformare il Diritto del Mare. Tutte le informazioni su [www.shippingandthelaw.org](http://www.shippingandthelaw.org). Contatti: [info@shippingandthelaw.org](mailto:info@shippingandthelaw.org) - [info@studiodilegalelauro.it](mailto:info@studiodilegalelauro.it) tel.+39 0815800199 - fax +39 0815800195 Fonte:

## A Shipping and Law si parla di Blue economy centrale per sviluppo sud

NAPOLI Si è aperta a Napoli presso il complesso di San Lorenzo Maggiore la prima giornata della IX edizione di Shipping and the Law, il convegno internazionale organizzato dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, che riunisce ogni anno gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, e che quest'anno ha visto in apertura l'intervento del Presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico. Tra i partecipanti alla conferenza sul tema The future is now figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) Panos Laskaridis, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci John C. Lyras, il presidente di Confitarma Mario Mattioli ma anche esperti come Leo Drollas, capo economista del think tank dell'ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani o Fredrick Kenney, in rappresentanza dell'Organizzazione Marittima Internazionale dell'ONU, l'amministratore Delegato del RINA Ugo Salerno e Lorenzo Maticena di Catour. Il presidente della Camera Roberto Fico mi ha tranquillizzato, assicurando la massima attenzione al comparto armatoriale, avendo ben compreso che lo shipping produce ricchezza per il Paese e non aggravi ambientali come da qualche parte si afferma, ha dichiarato il presidente di Confitarma Mario Mattioli al termine del colloquio che ha avuto con il presidente della Camera in occasione della prima giornata di Shipping and the Law. Fico ha incontrato il numero uno degli armatori italiani e l'organizzatore del convegno, Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista. Tutti sanno ha spiegato Mattioli che il trasporto marittimo è il meno inquinante per unità di merce trasportata, e comunque se la flotta mercantile italiana non sarà più in grado di competere sui mercati mondiali, di certo verrà soppiantata da altre marine, più competitive e potenzialmente più inquinanti. Proprio il futuro delle flotte, non soltanto italiane ma internazionali, è stato al centro della prima giornata di Shipping and the Law, in cui sono stati analizzati gli scenari del settore: Le sfide sono moltissime ha spiegato Lauro perché il futuro è adesso e oggi discutiamo gli enormi cambiamenti che si prospettano non solo sull'ambiente e le nuove normative ma soprattutto per una serie di fenomeni geopolitici che riguardano il protezionismo e una sospetta fine del multilateralismo, che possono cambiare scenario costringendo imprenditori e governi a fare scelte rischiose. Ma l'unica strada è fare queste scelte, che siano dettate

## -segue

---

dal coraggio e dalla ragione. Scelte che incidono su un settore chiave dell'economia, come ha ricordato il presidente della Camera Roberto Fico: La Blue Economy ha detto è fondamentale ci sono sfide enormi da affrontare sul riciclo delle navi, sul fronte occupazionale, sul dumping salariale. E' importante che se ne parli a Napoli, una città cardine dello shipping internazionale. Questo comparto deve essere al centro della vita economica del Sud, per questo voglio visitare a breve il porto di Napoli per verificare lo stato di avanzamento dei tanti progetti in campo. Fico nel suo intervento in apertura di Shipping and the Law ha ricordato: Il ruolo delle imprese armatoriali ha detto va sempre più considerato come parte della intera filiera della blue economy cui anche l'Unione Europea sta dedicando un'attenzione crescente e che costituisce un importante volano di sviluppo. Ne sono testimonianza alcuni dati: le imprese dell'economia del mare sono cresciute negli ultimi cinque anni di circa l'8% a fronte di un calo dell'1% del numero totale di imprese. 10 imprese della blue economy su 100 sono guidate da giovani di età inferiore ai 35 anni, 20 su 100 sono a guida femminile e 6 su 100 a guida straniera, dati tutti superiori alla media nazionale. La blue economy nel suo complesso rappresenta circa il 3% del Pil l'1% il settore dello shipping in senso stretto registrando negli ultimi anni una crescita doppia rispetto al resto dell'economia italiana e registra oltre 800.000 occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale.

## Universiadi: venerdì sopralluogo su nave

(ANSA) - NAPOLI, 16 OTT - Una delegazione della Fisu (la Federazione Internazionale degli Sport Universitari) è giunta oggi a Napoli per partecipare ad una serie di tavoli tecnici in vista dell'organizzazione dell'Universiade 2019 nel capoluogo partenopeo. Fitta l'agenda dei commissari, capeggiati dal direttore della manifestazione Marc Vandenplas. Domani sono previsti quattro tavoli, due in mattinata e due nel pomeriggio. **Trasporti**, discipline sportive, copertura tv e marketing i temi al centro degli incontri. Giovedì, invece, verranno messe a punto le esigenze dell'organizzazione in materia di accoglienza, sicurezza, tecnologia, sedi di eventi e servizi per le delegazioni. Il soggiorno dei commissari Fisu si chiuderà venerdì con un sopralluogo dalle 9 alle 12 alla Stazione Marittima, dove sarà ancorata una delle due **navi da crociera** (quella della Msc) che ospiteranno il villaggio degli atleti. In particolare i commissari presteranno attenzione, oltre alle cabine degli atleti, agli spazi accessori offerti dalla nave per ospitare momenti di relax ma anche palestre e altre attività collaterali. Con Marc Vandenplas, ci saranno anche il direttore del marketing Christian Monzani, il vice direttore Jing Zhao, il coordinatore dell'Universiade Brian Carrer e Arthur Vigier.

## Universiadi 2019: firmata convenzione con AdSp

Con la firma prende avvio l'organizzazione dell'evento

NAPOLI – È stata firmata nella sede dell'AdSp del mar Tirreno centrale dal presidente Pietro Spirito e il Commissario straordinario per le Universiadi, Gianluca Basile, la convenzione per l'avvio dell'organizzazione delle Universiadi che si svolgeranno nella prima metà di Luglio 2019. La base logistica della manifestazione sarà proprio nell'area portuale napoletana.

Con la stipula della convenzione, si legge, si assicura la "migliore funzionalità della stazione marittima delle crociere quale sede di accoglienza delle Universiadi e delle infrastrutture portuali asservite".

Scopo della convenzione è individuare le azioni necessarie alla realizzazione degli interventi funzionali per l'operatività dei servizi connessi alla manifestazione sportiva e attivare una stretta collaborazione tra gli uffici dell'AdSp e della struttura commissariale per la riuscita dell'evento.

"Con la firma -ha precisato il presidente Spirito- prende concreto avvio l'organizzazione delle Universiadi nel porto di Napoli. Saremo tutti impegnati affinché il porto e la città esprimano al meglio la capacità organizzativa e di accoglienza. Gli atleti alloggeranno nelle due navi da crociera, noi opereremo perché siano presenti servizi efficienti e un piano di mobilità che consenta spostamenti agevoli e veloci".

"Continuiamo il lavoro di progettazione che abbiamo iniziato con l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, nello stesso spirito di collaborazione con il quale abbiamo operato nei mesi passati" ha commentato Gianluca Basile. "Ora siamo nella fase di esecuzione che consentirà non solo di accogliere le Universiadi in porto, ma anche di lasciare opere che siano funzionali anche per il futuro".

## Universiadi 2019, si parte. Convenzione Adsp Napoli-commissario

Il commissario ai Giochi e l'authority campana iniziano a lavorare ai servizi di bordo e a terra: alla stazione marittima, su due navi da crociera, verranno ospitati 4 mila atleti

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, e il commissario per le Universiadi di Napoli, Gianluca Basile, hanno firmato, nella sede dell'Adsp, la convenzione per l'avvio dell'organizzazione delle Universiadi che si svolgeranno dal 3 al 14 luglio.

L'area portuale dell'Angioino, tra piazza Municipio e molo Beverello, sarà la base logistica dell'evento visto che gli atleti saranno ospitati a bordo di due navi da crociera attraccate alla stazione marittima. **Saranno in tutto 8 mila, di cui 4 mila li, a bordo delle navi.** La convenzione serve a individuare e attivare i servizi connessi all'Universiade, una manifestazione sportiva multidisciplinare, corrispondente ai Giochi olimpici, organizzata dalla Federazione Internazionale Sport Universitari che si tiene ogni due anni in tutto il mondo (nel 2017 è stata a Taipei, a Taiwan).

«Saremo tutti impegnati affinché il porto e la città di Napoli esprimano al meglio la capacità organizzativa e di accoglienza. Opereremo perché siano presenti servizi efficienti e un piano di mobilità che consenta spostamenti agevoli e veloci», ha detto il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito. «Continuiamo – ha detto Basile – il lavoro di progettazione che abbiamo iniziato con l'Adsp, nello stesso spirito di collaborazione con il quale abbiamo operato nei mesi passati. Ora siamo nella fase di esecuzione che consentirà non solo di accogliere le Universiadi in porto, ma anche di lasciare opere che siano funzionali anche per il futuro».

### Caos container, camion bloccati per ore «Nel porto la viabilità va riorganizzata»

LA DENUNCIA Antonino Pane Chilometri di Tir fermi. Ogni giorno una odissea caricare un contenitore nel porto di Napoli. I tempi di attesa sono diventati lunghissimi e continuano a crescere. E con le lunghe fermate aumentano gli extra costi a carico delle aziende di autotrasporto.

I DISAGI La denuncia è di Trasportounito che minaccia di passare ad altre forme di protesta se non si trova una soluzione in tempi brevi per quanto riguarda le «inefficienze cronicizzate che si registrano ai varchi del terminal container Conateco, il più grande del porto di Napoli». Il segretario nazionale di Trasportounito, Maurizio Longo, è determinato: «Sulle strozzature di Genova avevamo trovato soluzioni poi allontanate dal crollo del ponte. A Napoli invece ci scontriamo con strozzature che rallentano notevolmente il lavoro e generano costi aggiuntivi che ricadono unicamente sui nostri associati. Aspettare 4 o 5 ore in fila per caricare un contenitore è diventato insopportabile economicamente e provoca danni anche all' ambiente. Ecco perché diciamo che ci vuole un ragionamento complessivo sulla viabilità portuale e anche su quella che insiste nelle zone adiacenti al porto. Nessuno conosce meglio di noi - sottolinea Longo - quali sono gli intoppi: siamo pronti a discuterne e ad indicare le soluzioni che, nostro giudizio, possono aiutare a migliorare la situazione».

I NODI Maggiori costi e maggiori danni.

Un tema quello ambientale che proprio ieri a Napoli, al convegno Shipping and the Law, organizzato da Francesco Lauro, ha trovato una nuova eco nelle parole del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi: «Stante la delicatezza dell' obiettivo di tutela ambientale - ha affermato - sarebbe opportuno, ad esempio, pensare anche all' implementazione delle forme di fiscalità agevolata per quelle imprese che dimostrano di aver intrapreso precise ed effettive misure di sostenibilità. È questa una sfida ulteriore per le nostre infrastrutture ed il nostro armamento; non è pensabile conseguire uno sviluppo senza un' opera di implementazione e ammodernamento delle reti di trasporto e di tutti gli snodi del traffico e logistici; ed è allo stesso modo impensabile che il sistema infrastrutturale possa prescindere dalla sicurezza che non è soltanto fisica ma è pertanto anche ambientale e a beneficio di tutta la comunità». L' Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale ha già messo in campo per Napoli proposte che riguardano un nuovo collegamento diretto tra il porto e la rete ferroviaria

nazionale. Un progetto che, inevitabilmente, richiederà tempi lunghi. E intanto? «L' attuale situazione - spiega Attilio Musella, segretario di Trasportounito Napoli - smorza le ambizioni del Porto di Napoli di generare opportunità e lavoro. Siamo in un collo di bottiglia, è necessario intervenire sull' organizzazione del terminal, sugli investimenti in attrezzature adeguate, ma anche in una viabilità efficace».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porto di Napoli: per i TIR le code sono croniche

Trasportounito denuncia le inefficienze del terminal Code di chilometri, tempi di attesa che continuano a crescere, extra costi ormai insopportabili a carico delle aziende di autotrasporto. Sono queste le conseguenze di un' inefficienza ormai cronicizzata ai varchi del terminal container Co.na.te.co nel porto di Napoli. A denunciare l' insostenibilità di una situazione di disagio che si protrae ormai da mesi è il Segretario di Trasportounito Napoli, Attilio Musella: "Senza efficienza e livelli di funzionalità almeno standard le ambizioni del Porto di Napoli di generare opportunità e lavoro sono destinate ad azzerarsi in un collo di bottiglia" secondo Musella "è necessario intervenire sull' organizzazione del terminal, sugli investimenti in attrezzature adeguate, ma anche in una viabilità efficace con l' obiettivo di migliorare il flusso in-out del terminal ma anche di garantire all' autotrasporto cicli di lavoro produttivi e meno stressanti". Secondo Trasportounito "l' Autorità di Sistema Portuale sembra essere distante dai problemi di ordine pratico legati all' operatività quotidiana". Di qui la decisione di avviare un confronto con le associazioni di categoria interessate e con i rappresentanti istituzionali sensibili ai reali problemi dell' economia reale del territorio. La scorsa settimana la delegazione di Trasportounito Campania, condotta dal Presidente di Napoli, Franco Annunziata, ha incontrato il Sen. Sergio Vaccaro e l' On. alla Regione Campania, Gennaro Saiello, ponendo sul tavolo del confronto le principali difficoltà che il trasporto dei container affronta quotidianamente in un' infrastruttura portuale "che manifesta, specie nel settore container, una preoccupante involuzione sul terreno della competitività e dell' efficacia nei confronti di altri scali portuali". Napoli, 16 ottobre 2018.

GENOVA

## Darsena del Salone Nautico, Ucina contro l' Autorità Portuale

*La decisione: sottrarre il 60% della darsena a un singolo operatore*

Stride il pronunciamento dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale che con una decisione che tiene poco conto della realtà ha deciso di sottrarre il 60% della darsena su cui viene organizzato il Salone Nautico e una serie di eventi collegati a un singolo operatore delle riparazioni navali. Il ricorso di Ucina nei confronti del provvedimento concessorio, appena depositato, appare dunque scontato.

Oggi il Nautico è uno strumento multi-target capace di richiamare a Genova 57.621 visitatori stranieri - fra cui 150 buyers professionali provenienti da 27 Paesi anche molto lontani, come Australia e Hong Kong. Nella settimana dell' evento, il comparto alberghiero ha segnato picchi di occupazione del 97% nelle strutture a cinque stelle e del 98%-100% nei quattro stelle (Genova Bureau, sistema accoglienza). L' allungamento della sosta presso le attività commerciali della città è stata rilevata dal dato dei parcheggi (+22%).

Numeri positivi anche per l' Aeroporto Cristoforo Colombo che, secondo quanto dichiarato dal Presidente Piero Odone, ha registrato un +35% di traffico rispetto allo

stesso periodo dello scorso anno e, soprattutto, un +13% di toccate di aerei privati. Un indice di target elevato confermato dall' ingresso alla fiera di circa mille nomi mondo dell' imprenditoria. Tra questi Edoardo Garrone, Presidente di Erg Spa e del Gruppo Sole24Ore, Giovanni Del Vecchio, Amministratore delegato del brand top dell' arredo Giorgetti Spa, Stefan Pan, Presidente di Pan Surgelati e Vicepresidente Confindustria, l' AD di fiera Milano, Fabrizio Curci, il Presidente di Investimenti spa (che controlla Fiera di Roma), Luca Voglino, il Presidente di Trevi Spa, Cesare Trevisani, quello di Spinelli Spa, Aldo Spinelli, Alessandra Grimaldi di Grimaldi Group.

Quantità e qualità, quindi, che dovrebbero servire a vendere barche e lo fanno benissimo. «Con un +58% registrato dal leasing nautico nel 2017», spiega il Presidente di Assilea - Associazione italiana leasing, Enrico Duranti - «adesso ci aspettiamo un nuovo effetto Salone e puntiamo ad arrivare a superare il mezzo miliardo di euro di investimenti in leasing nautici italiani a fine 2018». Ma il Salone è anche capace di generare un impatto economico molto rilevante a livello regionale. «Sulla base delle campionature effettuate sulla spesa media di espositori e visitatori, nel solo periodo 10-30 settembre l'

## -segue

---

indotto prodotto sul territorio ha superato i 60milioni di euro», rivela la Presidente di Ucina Confindustria Nautica, Carla Demaria. Secondo il Rapporto Censis sull' Economia del mare, la nautica da diporto ha il più alto moltiplicatore del reddito e dell' occupazione di tutto il cluster marittimo, rispettivamente del 3,7 e 6,9 a fronte di una media del cluster del 2,6 e 2,8, e nettamente superiore a quello delle riparazioni. Nonostante i numeri, il Nautico di Genova vede ancora alcune incertezze proprio a causa della mancata piena disponibilità della Darsena che l' Autorità di sistema portuale ha voluto frazionare, come denuncia allarmato Corradino Corbò, direttore di "Nautica" sull' edizione di ottobre del principale mensile del settore. Un tema molto delicato che rischia di mettere a rischio le certezze di migliaia di posti di lavoro. Non solo in Liguria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La nuova via della seta



**IL NOME**



**3, 3, 0, R.**  
 (One Belt,  
 One Road)

**IL PROGETTO**



Collegare  
 l'Asia all'Europa  
 via mare  
 e via terra

**I PAESI  
 SVOLTI**



**65**  
 Paesi

**L'INVESTIMENTO  
 COMPLESSIVO**



**140**  
 miliardi di dollari

**LE DIRETTRICI**



di Oronzo MARTUCCI

L'avvio di un confronto per verificare se attraverso le Zes è possibile valorizzare le aree portuali e retroportuali di Bari Brindisi e Taranto lungo la Nuova Via della Seta è stato chiesto dall'assessore regionale allo Sviluppo Economico, Cosimo Borraccino, ai Ministri dello Sviluppo Economico, dell'Economia, del Sud, dei Trasporti e della Semplificazione Amministrativa. La richiesta parte dalle dichiarazioni del ministro dell'Economia, Giovanni Tria, il quale a fine agosto durante un viaggio in Cina ha evidenziato come l'Italia possa diventare il terminale della Via della Seta attraverso l'utilizzo delle infrastrutture dei porti dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico. Le dichiarazioni di Tria, con il riferimento alla valorizzazione dei porti del Nord e la sottovalutazione del ruolo che possono avere gli scali e le aree retroportuali del Mezzogiorno, hanno alimentato polemiche. Ma i rappresentanti dei partiti della maggioranza di governo, M5S e Lega, hanno evitato di intervenire. Durante l'intervento inaugurale della Fiera del Levante, l'8 settembre, il premier Giuseppe Conte ha fatto riferimento al valore della Via della Seta, un progetto che "cambierà le direttrici del commercio tra Asia ed Africa, con il Mediterraneo che riprenderà la centralità dei secoli. Da Bari il mio invito è quello di mettere in piedi una sforzo competitivo per dare una risposta alle domande". Parole abbastanza generiche. Per questo motivo il neo assessore regionale Borraccino ha voluto porre la necessità di un confronto tra governo regionale e governo nazionale.

"Risulta a chi scrive che il gruppo China Ocean Shipping Company, meglio noto con l'acronimo Cosco (Compagnia di Stato cinese, che fornisce servizi di spedizioni e di logistica, con una flotta composta da più di 600 navi per un volume complessivo che supera 56 milioni di tonnellate) sta promuovendo rapporti con i porti avanzati di Venezia, Trieste e Ravenna, attraverso il Ministero dei Trasporti", ha evidenziato Borraccino nella nota al governo. "Non sono chiare, al momento, le ragioni dell'esclusione di porti meridionali, come quelli di Bari, Brindisi e Taranto, che possiedono capacità ricettive e infrastrutture simili, se non maggiori, di quelle di molti porti del Nord e che per mere ragioni geografiche offrono circa cinque giorni di vantaggio, rispetto a quelli del Nord, per le navi che arrivano nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez".

## Regione, lettera al governo: la Puglia nella Via della Seta

Borraccino chiede all'esecutivo un confronto per evitare l'esclusione già preannunciata in Cina dal ministro Tria

ha aggiunto. L'assessore ha anche ricordato che "il recente Progetto della Zes interregionale Puglia e Basilicata, già all'attenzione del governo, e quello in fase di definizione della Zes Adriatica Puglia e Molise dovrebbero costituire ulteriori valide ragioni di affidabilità, da sottoporre ai partners cinesi da parte del Governo". La Via della Seta contempla 900 progetti per la realizzazione di nuove infrastrutture con un investimento di circa 1400 miliardi di euro, con il coinvolgimento di 60 Paesi per trasferire le merci prodotte in Cina in Africa, Asia ed Europa. Le stime fanno riferimento alla creazione di circa 200mila nuovi posti di lavoro. "Non sfugge a nessuno l'importanza di far entrare il Mezzogiorno in una partita di tale rilevanza economica e occupazionale", ha aggiunto Borraccino. In quale modo la Puglia può diventare un anello del per-

corso italiano della Via della Seta? Gli interventi suggeriti dalla Puglia partono dal completamento della disciplina relativa alle Zes e dalla messa in opera delle relative azioni attuative. Una azione attuativa molto attesa riguarda l'emissione da parte del governo del cosiddetto de-



creto semplificazione Ter, durante un collegamento in video con gli industriali campani che insistevano per ottenere dal governo l'emissione del decreto semplificazione, il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha garantito che il provvedimento sarà approvato entro l'anno. Senza

**L'appello**  
 L'assessore: le Zes sono strumento fondamentale per lo sviluppo degli scali

**L'annuncio**  
 Lezzi: entro la fine dell'anno il decreto di semplificazione per le Zone economiche

interventi sul percorso di semplificazione amministrativa c'è poco da sperare nelle Zes.

La Puglia continua a chiedere al governo di prevedere all'interno delle Zes, nei retroporti di Bari, Brindisi e Taranto, di Zone Doganali Intercluse (cosiddette zone franche) per far crescere l'appel nei confronti degli investitori esteri - a cominciare dai cinesi. "Tali Zone permettono infatti l'insediamento di industrie manifatturiere export orientate e quindi sono necessarie per dare vigore alle politiche per il Mezzogiorno", ha ribadito Borraccino. Per fare in modo che i porti del Sud possano tornare a crescere bisogna arrivare a superare gli ostacoli allo sviluppo del traffico internazionale. In particolare, Borraccino ha chiesto di "estendere il regime di favore previsto per Trieste al traffico dei rotabili da e per la Puglia, la liberalizzazione dei permessi di transito per i rotabili stranieri e l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per gli stessi". Gli imprenditori del Pacai Menu (Middle East North Africa) chiedono da anni maggiori appalti in Puglia e sono disposti ad investire in infrastrutture logistiche (terminali). "L'attuale numero di permessi di transito non consente di soddisfare le esigenze del mercat e ciò comporta un mancato resitino/intrito per tutto il sistema, non solo pugliese. La Puglia tra l'altro è la regione italiana più vicina alla Turchia, e a molti paesi dell'area Mena. "La nostra dotazione di infrastrutture, porti, interporti, aeroporti e rete autostradale può garantire un consistente sviluppo di nuovi traffici e nuove opportunità di lavoro. Ecco perché è necessario avviare subito un confronto di merito con il governo nazionale", ha concluso l'assessore Borraccino.

**L'ASSOCIAZIONE**

### «La portualità al Sud in grande crisi»

«La portualità del Mezzogiorno sta attraversando una forte crisi e che per questo necessita di stimoli attraverso strategie che erano state adottate e poi dimenticate, anche da Bruxelles». È il grido di dolore lanciato nella giornata di ieri dal presidente di Assoport, Zeno D'Agostino. Lo stesso D'Agostino ha anche elencato alcune richieste che presenterà al Governo tra le quali il regolamento delle concessioni: «Occorre una certezza normativa che ora non c'è, ci dibattiamo tra la normativa Ue e il vecchio Codice della navigazione per dare sicurezza a chi vuole investire. È per noi questa una urgenza nazionale». È necessario, inoltre, per D'Agostino, un «coordinamento dei finanziamenti per le infrastrutture». Infine, il numero uno di Assoport punta il dito sulle incertezze legate al cambio di fiscalità: «Il tema fondamentale e principale del settore è la richiesta dell'Unione Europea di cambiare la fiscalità nei confronti delle autorità portuali. Noi non siamo d'accordo ma non siamo interlocutori di Bruxelles, quindi occorre che il Governo prenda una posizione chiara. Posizione che in questi ultimi mesi c'è stata. Chiediamo di continuare su questa linea». Il presidente di Assoport ha annunciato che nei prossimi giorni incontrerà il ministro competente del settore: «Spero che mi dia di una convocazione della Conferenza dei presidenti in modo da definire la mission nazionale sulla portualità».



### L'analisi

L'ultimo "treno"



Isola Sales invita a guardare più ai traffici provenienti dall'Estremo Oriente che a quelli della Mitteleuropa.

### Le authority

«Un'opportunità»



I presidenti dell'Autorità portuali pugliesi: «Dalle Vie della Seta una grande opportunità, ma i cinesi investano nelle Zone economiche sociali».

### Le imprese

«Decidere in fretta»



I presidenti di Confindustria: «Possiamo sperare di intercettare investimenti dei cinesi. Purché non perdiamo altro tempo».

Palermo

## Mediterranea pronta a ripartire «E a denunciare»

*Una sosta tecnica in porto, sale a bordo anche Orlando*

«Centinaia di persone continuano a morire perché i governi europei hanno deciso di voltarsi dall'altra parte. Noi siamo una sfida a questi governi che stanno cancellando i diritti umani, governi per i quali le vite umane non contano più nulla e tutto si riduce a una questione burocratica». Vive con entusiasmo e frustrazione insieme il bilancio dei primi dodici giorni in mare Erasmo Palazzotto, deputato di LeU e uno dei promotori e volontari del progetto Mediterranea.

La nave Mare Jonio, battente bandiera italiana, attrezzata per un'azione di monitoraggio davanti alle coste della Libia, con l'obiettivo di testimoniare e denunciare ciò che accade e, se necessario, soccorrere chiunque rischi di morire nel Mediterraneo centrale, come impongono tutte le norme vigenti, si trova al porto di Palermo. Uno scalo tecnico, per poi tornare in mare, grazie al sostegno economico e morale di tantissime persone che hanno consentito di raccogliere 160 mila euro per «comprare un po' di miglia a questa nave. Non possiamo girarci dall'altra parte», dice l'attivista Luca Casarini. «Siamo andati nel Mediterraneo centrale, in quel tratto di mare trasformato in un deserto - aggiunge Palazzotto - dove tutta la presenza istituzionale, governativa e anche delle Ong è stata cancellata, lì si continua a morire senza testimonianza. Mediterranea non è una nuova Ong, ma una sfida per trasformare l'indignazione in azione.

È il simbolo di come si può riscattare l'umanità e ricostruire l'Europa a partire dalle azioni della società civile». Per Palazzotto «il tema non è il colore politico di questo governo, dell'attuale ministro dell'Interno o del precedente, ma le politiche sull'immigrazione dell'Europa.

Noi siamo qui per cambiare le politiche messe in campo non per polemizzare».

A bordo di Mare Jonio sale il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, che dal primo momento ha sposato la causa di Mediterranea e dato la bandiera cittadina perché accompagnasse la missione. «Il sistema normativo aiuta i criminali, qui puntano a smantellare il diritto alla vita -dice -. Una legge criminogena, che aiuta i criminali e criminalizza chi aiuta. Per favore, non diciamo che Riace è un modello, che Palermo è un modello, non siamo modello di niente, evitiamo di creare il bersaglio». Ma rivela anche, con orgoglio, che il sindaco penta stellato di Torino, Chiara Appendino, lo ha informato che il consiglio e

## -segue

---

la giunta comunale del capoluogo piemontese hanno aderito alla «Carta di Palermo», il documento che propone una radicale revisione delle politiche migratorie dell' Italia e dell' Europa, a partire dell' avvio dell' abolizione del permesso di soggiorno e il riconoscimento della mobilità internazionale quale diritto umano fondamentale. «È la dimostrazione di come dalle città e dagli enti locali possa venire una risposta alle tentazioni razziste e di mortificazione dei diritti umani che attraversano l' Europa» sottolinea Orlando.

«Chi è al governo ha il dovere di proteggere i diritti di tutti», rilancia il presidente della Consulta delle culture di Palermo, Ouattara Ibrahima Kobena.

Tra i sostenitori c' è MultiVolti di Palermo, il coworking e impresa sociale nel cuore di Ballarò, dove ieri pomeriggio si è svolta una festa con tutti coloro che a terra hanno lavorato per la riuscita dell' iniziativa. E prende corpo «La via di terra», un progetto ideato da registi, scrittori, attori, che dal 24 al 30 ottobre (il programma verrà reso noto oggi) «toccherà varie città, da Cagliari a Napoli, per raccogliere fondi e sostenere Mediterranea», annunciano la scrittrice Evelina Santangelo e il direttore del Teatro Biondo di Palermo, Roberto Alajmo. A sostegno dell' iniziativa il gruppo di Sinistra Comune è entrato ieri a Sala delle Lapidi con la maglietta della missione Mediterranea. I consiglieri Giusto Catania, Barbara Evola, Ka tia Orlando e Marcello Susinno sottolineano l' esigenza di «coniugare le battaglie istituzionali con l' impegno civile e difendere in ogni modo ed in ogni sede i diritti delle persone, soprattutto le più vulne.

## «Ritorniamo in mare perché le partenze non sono finite»

Il Mediterraneo non può essere lasciato un campo vuoto e «noi siamo pronti a ripartire». L'equipaggio del progetto Mediterranea, al porto di Palermo per un breve scalo tecnico con la nave Mare Jonio, racconta dodici giorni in mare dettati dal «bisogno etico, umano e politico di raccontare cosa sta accadendo». «Centinaia di persone continuano a morire perché i governi europei hanno deciso di voltarsi dall'altra parte. Noi siamo una sfida a questi governi che stanno cancellando i diritti umani, governi per i quali le vite umane non contano più nulla e tutto si riduce a una questione burocratica» denuncia Erasmo Palazzotto, deputato di LeU e uno dei promotori e volontari dell'iniziativa. «Siamo andati nel Mediterraneo centrale, in quel tratto di mare trasformato in un deserto - aggiunge - dove tutta la presenza istituzionale, governativa e anche delle Ong è stata cancellata. Il si continua a morire senza testimonianza. Mediterranea non è una nuova Ong, ma una sfida per trasformare l'indignazione in azione. È il simbolo di come si può riscattare l'umanità e ricostruire l'Europa a partire dalle azioni della società civile». Per Palazzotto «il tema non è il colore politico di questo governo, dell'attuale ministro dell'Interno o del precedente, ma le politiche sull'immigrazione dell'Europa». A bordo di Mare Jonio sale il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, che dal primo momento ha sposato la causa di Mediterranea e dato la bandiera cittadina perché accompagnasse la missione. «Vengo solo a confermare che Palermo c'è tutta, ci sono il sindaco, la bandiera, l'amministrazione, la città. Aiutiamo a mandare il messaggio che questa è una città aperta». L'attivista Luca Casarini ringrazia Banca Etica, che ha creduto nel progetto, e tutti coloro che hanno contribuito con oltre 150 mila euro «a comprare un po' di miglia a questa nave». Intanto prende corpo 'La via di terra', un progetto ideato da registi, scrittori, attori, che dal 24 al 30 ottobre «toccherà varie città per raccogliere fondi e sostenere Mediterranea».

Alessandra Turrì RIPRODUZIONE RISERVATA Mediterranea Leoluca Orlando (ANSA)