

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24,25 e 26 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Primo Piano:

- **Assoporti: sostegno a presidente AdSP MAM**
(Ansa, Ferpress, Seareporter, Primo Magazine)

Dai Porti:

Venezia:

"...La città-porto lagunare verso..l'inferno..."
(Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Genova:

"...Duro attacco del Collettivo autonomo portuali contro il Presidente Signorini...." (Repubblica)

"...Il Forum Pietrarsa si sposta nella città ferita...." (Ferpress)

"...Bettolo nelle mani di Aponte. ..." (Il Secolo XIX, the eMdi Telgraph)

"...Autotrasporto in agitazione ..." (La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...conclusa la missione a Singapore...." (Ferpress)

Ravenna:

"...Manutenzione straordinaria sulla viabilità portuale...."(Il Nautilus)

Livorno:

"... Zim taglia la East Coast..." (La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

Ancona:

"...Bando per il Piano regolatore...." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"... i traffici nei 10 mesi del 2018..." (Il Nautilus)

Cagliari:

"...Sardegna a Singapore per il rilancio del settore merci...."
(Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Visita di una delegazione cinese..."
(Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...inserire nella Zes Adriatica la Cittadella della ricerca..."
(Nuovo quotidiano di Puglia)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Assoporti: sostegno a presidente Adsp per sequestro a Brindisi

Compito delle AdSP è quello di assicurare la funzionalità dei porti

Assoporti esprime il proprio sostegno al Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi dopo il sequestro giudiziario avvenuto, nei giorni scorsi, nel Porto di Brindisi, "ricordando che il compito delle AdSP è quello di assicurare la funzionalità dei porti al fine di garantire la loro competitività".

"Nonostante ci risulta che l'AdSP abbia agito soltanto dopo aver richiesto e ricevuto un autorevole parere legale in materia, le aree sono state sequestrate senza possibilità di uso" ha commentato in una nota il Presidente Zeno D'Agostino, " e ciò significa che persino le forze dell'ordine sono state private di gabbiotti e servizi igienici in ambito portuale. Senza voler entrare nel merito del procedimento penale che farà il proprio corso, ci chiediamo fino a che punto sia corretto bloccare l'uso di un'intera area portuale in questo modo, per quello che pare sia dovuto ad una disputa sull'interpretazione della materia urbanistica".

Il Presidente di Assoportri esprime il proprio sostegno al Presidente Ugo Patroni Griffi

(FERPRESS) – Roma, 26 NOV – Dopo il sequestro avvenuto nel Porto di Brindisi, Assoportri esprime il proprio sostegno al Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ricordando che il compito delle AdSP è quello di assicurare la funzionalità dei porti al fine di garantire la loro competitività.

“Nonostante ci risulta che l'AdSP abbia agito soltanto dopo aver richiesto e ricevuto un autorevole parere legale in materia, le aree sono state sequestrate senza possibilità di uso, “ ha commentato il Presidente Zeno D'Agostino, “ e ciò significa che persino le forze dell'ordine sono state private di gabbiotti e servizi igienici in ambito portuale. Senza voler entrare nel merito del procedimento penale che farà il proprio corso, ci chiediamo fino a che punto sia corretto bloccare l'uso di un'intera area portuale in questo modo, per quello che pare sia dovuto ad una disputa sull'interpretazione della materia urbanistica.”

Assoporti esprime il proprio sostegno al Presidente

Ugo Patroni Griffi

Roma: Dopo il sequestro avvenuto nel Porto di Brindisi, Assoporti esprime il proprio sostegno al Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ricordando che il compito delle AdSP è quello di assicurare la funzionalità dei porti al fine di garantire la loro competitività.

"Nonostante ci risulta che l'AdSP abbia agito soltanto dopo aver richiesto e ricevuto un autorevole parere legale in materia, le aree sono state sequestrate senza possibilità di uso, " ha commentato il Presidente Zeno D'Agostino, " e ciò significa che persino le forze dell'ordine sono state private di gabbioni e servizi igienici in ambito portuale. Senza voler entrare nel merito del procedimento penale che farà il proprio corso, ci chiediamo fino a che punto sia corretto bloccare l'uso di un'intera area portuale in questo modo, per quello che pare sia dovuto ad una disputa sull'interpretazione della materia urbanistica."

Assoporti esprime il proprio sostegno al Presidente Ugo Patroni Griffi

26 novembre 2018 - Dopo il sequestro avvenuto nel Porto di Brindisi, Assoporti esprime il proprio sostegno al Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ricordando che il compito delle AdSP è quello di assicurare la funzionalità dei porti al fine di garantire la loro competitività.

“Nonostante ci risulta che l'AdSP abbia agito soltanto dopo aver richiesto e ricevuto un autorevole parere legale in materia, le aree sono state sequestrate senza possibilità di uso, ”
ha commentato il Presidente Zeno D'Agostino,

“ e ciò significa che persino le forze dell'ordine sono state private di gabbiotti e servizi igienici in ambito portuale. Senza voler entrare nel merito del procedimento penale che farà il proprio corso, ci chiediamo fino a che punto sia corretto bloccare l'uso di un'intera area portuale in questo modo, per quello che pure sia dovuto ad una disputa sull'interpretazione della materia urbanistica.”

La città-porto lagunare verso... l'inferno

Lunedì a Venezia anteprima della "NON Assemblea" di Federagenti

VENEZIA – Blue economy, il futuro della città-porto e della sua laguna. Questo il titolo emblematico di un seminario che si svolgerà lunedì a Venezia con il quale l'Associazione agenti marittimi del Veneto, Assoaganti Veneto, intende richiamare l'attenzione su un tema, quello del destino di Venezia e del suo porto, sul quale la prima "NON assemblea" di Federagenti programmata per il 4 Dicembre prossimo a Roma, accenderà i riflettori della politica e dell'economia nazionale.

La motivazione degli operatori veneziani è palese: generare una vera e propria escalation anche mediatica finalizzata a evidenziare i rischi e i pericoli che incombono non solo su Venezia, ma anche sull'intero Adriatico e i suoi porti se nel silenzio si consumerà la scelta più aberrante: quella di decretare la morte, per mancanza di scelte e strategie, del più prestigioso porto-emporio del mondo.

"Lunedì pomeriggio a Venezia – ha affermato Alessandro Santi, presidente Assoaganti Veneto – cercheremo di marcare il territorio, richiamando una volta di più cosa significano le attività portuali per Venezia, città ogni giorno di più esposta alle conseguenze letali di un turismo di massa e di uno spopolamento in costante accelerazione: verrà rimarcato ancora una volta come, da sempre, porto e laguna sono interagenti e compatibili.

A Roma, insieme con il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, a economisti e operatori di altri porti adriatici ma anche il Comitato per il lavoro e pro-Tav di Torino, tracciamo la road map verso la desertificazione che si materializzerà in tempi incredibilmente brevi e conseguenze devastanti per tutta l'economia nazionale con la scomparsa di Venezia dalla mappa della portualità mondiale, ma specialmente alzeremo l'asticella sul tema di un Paese che non può rinunciare al suo futuro".

Assoagenti Veneto: Blue Economy, il futuro di Venezia e del suo porto / Seminario

Venezia, primo round per tracciare la road map del porto verso l'inferno - Assoagenti Veneto accende in riflettori in vista della "NON assemblea" di Federagenti il 4 dicembre a Roma.

ROMA - Blue economy, il futuro della città-porto e della sua laguna. Questo il titolo emblematico del seminario che si svolge oggi a Venezia con il quale l'Associazione agenti marittimi del Veneto, **Assoagenti Veneto**, intende richiamare l'attenzione su un tema, quello del **destino di Venezia e del suo porto**, sul quale la prima "NON assemblea" di Federagenti programmata per il 4 dicembre prossimo a Roma, accenderà i riflettori della politica e dell'economia nazionale.

La motivazione degli operatori veneziani è palese: generare una vera e propria escalation anche mediatica finalizzata a evidenziare i rischi e i pericoli che incombono non solo su Venezia, ma anche sull'intero Adriatico e i suoi porti se nel silenzio si consumerà la scelta più aberrante: quella di decretare la morte, per mancanza di scelte e strategie, del più prestigioso porto-emporio del mondo.

Come annunciato da **Alessandro Santi**, presidente di Assoagenti Veneto, l'incontro di Venezia ha l'obiettivo "*di marcare il territorio, richiamando una volta di più cosa significano le attività portuali per Venezia, città ogni giorno di più esposta alle conseguenze letali di un turismo di massa e di uno spopolamento in costante accelerazione: verrà rimarcato ancora una volta come, da sempre, porto e laguna sono interagenti e compatibili. A Roma, insieme con il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, a economisti e operatori di altri porti adriatici ma anche il Comitato per il lavoro e pro-Tav di Torino, tratteremo la road map verso la desertificazione che si materializzerà in tempi incredibilmente brevi e conseguenze devastanti per tutta l'economia nazionale con la scomparsa di Venezia dalla mappa della portualità mondiale, ma specialmente alzeremo l'asticella sul tema di un Paese che non può rinunciare al suo futuro*".

Duro attacco del Collettivo autonomo portuali contro il presidente Signorini

MARCO PREVE

«Il Presidente Signorini non si assume le sue responsabilità in tema di sicurezza e ha deciso di delegare la questione alle necessità dei terminalisti. La nostra pazienza è finita, non aspetteremo il prossimo morto». Così i portavoce del Calp, Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali alla vigilia, si terrà domani mattina, dell'ennesimo incontro fissato fra le parti (Autorità di sistema, terminalisti, sindacati) per prendere una decisione relativa al lavoro in banchina durante le emergenze meteo. Se la decisione non arriverà, lo sciopero sui moli è assicurato.

Si ricorderà che durante la recente allerta rossa in porto ogni terminalista si mosse in maniera autonoma e al Terminal Spinelli è stato necessario l'intervento del sindacato e la proclamazione di uno sciopero per far cessare le operazioni. Il patron Aldo Spinelli a *Repubblica* si era difeso sostenendo la bontà delle sue decisioni e attaccando pesantemente il dipendente che aveva chiesto l'intervento del sindacato annunciando per lui "provvedimenti disciplinari".

In realtà la legge 84/94 secondo il Calp "conferisce già all'Autorità il potere di intervenire in caso di rischi per di incidenti e una sentenza di Cassazione del 2016 ha stabilito la legittimità del rifiuto temporaneo della prestazione del lavoratore quando l'azienda non adempie agli obblighi in materia di sicurezza". In sostanza il tema sembrerebbe di facile soluzione, ma siamo già al terzo incontro senza nessun atto concreto né per lo scalo di Genova né per quello di Savona.

Secondo i portuali dietro questa prova di forza dei terminalisti con il silenzio dell'Authority si nascondono obiettivi ancora più importanti su temi oggetto di trattativa come i turni, il salario dei precari, gli organici, la sostituzione con lavoratori dei terminal di attività un tempo gestite da società a controllo pubblico (ad esempio nel settore ferroviario). Un fatto è certo il Calp

chiama tutti i portuali a presidiare palazzo San Giorgio in occasione del vertice di domattina per dare un segnale forte.

C'è da rilevare come le relazioni fra lavoratori e terminalisti in porto siano, di recente, state modificate da un elemento rilevante.

Molti appartenenti al Calp, un gruppo che in città è anche noto per essere l'alfiere dell'antifascismo militante, sempre in prima fila in tutte le sempre più frequenti occasioni che lo hanno richiesto, sono stati eletti delegati

sindacali della Cgil - ne sono tesserati - sia nella Culmv che nei terminal. Pur non essendoci contrasto con la linea del sindacato, è chiaro che la loro presenza, che risponde anche a richieste di forme di lotta più radicali e incisive che arrivano dal mondo delle banchine, comporterà sicuramente una maggior pressione e una minor pazienza sindacale nell'incontro di domani come in quelli che in futuro si apriranno su altri temi del lavoro nei porti di Genova e Savona.

«Siamo stufo di aspettare - con-

cludono i portavoce - che l'Autorità di sistema decida di assumersi la responsabilità pubblica che le compete. Denunciamo l'irresponsabilità vergognosa a favore della libertà dei terminalisti. Una vera e propria sudditanza. Un atteggiamento che si trasforma in rischi gravissimi per i lavoratori, che solo per caso nella recente allerta non hanno dovuto registrare conseguenze fatali. Guai a loro se dovesse mai succedere qualcosa di grave in simili circostanze».

Genova: il Forum Pietrarsa si sposta nella città 'ferita' Imprenditori e istituzioni discutono di "Cura del ferro"

(FERPRESS) – Genova, 25 NOV – Gli imprenditori del settore del trasporto cargo ferroviario fanno il punto sugli incentivi del loro settore ed in particolare sulla 'Cura del Ferro' che negli ultimi anni diversi esecutivi hanno messo al centro delle politiche pubbliche di incentivazione con una novità però: il bilancio quest'anno si fa a Genova, la città 'ferita' proprio nella possibilità di muoversi. Il crollo del ponte Morandi infatti, oltre a spezzare Genova in due per i trasporti privati, ha creato e sta creando non pochi problemi per i trasporti commerciali da e verso il porto. Tra i dati che più allarmano il settore c'è quello della decrescita del trasporto cargo ferroviario che dopo il boom dell'8% del 2017, nel primo semestre di quest'anno, registra una battuta d'arresto con un inequivocabile -0,8 per cento.

Di contro, relativamente al fatturato, solo l'autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico. Complessivamente tutto il sistema dei trasporti risente di una crescita globale che sta rallentando. Ma è proprio il dato sul trasporto cargo ferroviario che sembra risentirne di più.

Assoferr, Confindustria e Confetra puntano quindi gli occhi sulle prossime mosse dell'attuale esecutivo e su cosa accadrà per la ormai ampiamente sperimentata 'Cura del Ferro' che in questi anni è riuscita a sottrarre importanti quote di traffico al trasporto su gomma con benefici evidenti sia dal punto di vista economico (in termini di minor onerosità per i trasporti delle imprese) ma anche con effetti tangibili per l'ambiente in termini di minor emissioni di Co2.

IL RISIKO IN PORTO

Aponte liquida il socio genovese, terminal Bettolo nelle mani di Msc

Terminal Bettolo è interamente nelle mani di Msc. Il colosso svizzero ha liquidato il socio genovese Gip.

GALLOTTI / PAGINA 13

IL RISIKO DEI MOLI

Bettolo nelle mani di Aponte, a Genova il primo terminal Msc

Liquidato il socio Gip, il gruppo di Ginevra gestirà da solo la banchina container a Sampierdarena

Simone Gallotti / GENOVA

Adesso Msc ha il suo terminale sarà il primo a Genova totalmente di proprietà e operato direttamente dal gruppo di Gianluigi Aponte.

Ieri con un'operazione a sorpresa, almeno nei tempi, il colosso di Ginevra ha liquidato il socio dell'operazione Bettolo: con una cifra che viene definita «significativa» da fonti di settore, Msc, attraverso proprie società, ha acquisito le quote di minoranza che erano detenute da Gip, l'operatore portuale con base a Genova che controlla il Sech e il Tdt di Livorno. Il nuovo terminal contenitori di Sampierdarena avrà ora solo il marchio del secondo armatore al mondo, come già accade a Napoli e Civitavecchia.

L'OPERAZIONE

All'inizio di giugno era stata firmata la concessione ai due operatori che formavano il consorzio, così da poter operare sulla banchina genovese al più presto dopo i ritardi nella realizzazione del riempimento. Il cambio di assetto

azionario non dovrebbe avere ora ripercussioni burocratiche sul fronte della concessione, per effetto dell'opzione *put and call*: i soci infatti prevedevano già all'origine la cessione delle quote. «La separazione è stata consensuale» riferiscono più fonti vicine al dossier e gli indizi portano a crederlo. In fondo Msc e Gip non si sono mai amati, ma nell'ultimo periodo, quando si è trattato di disegnare le strategie del nuovo terminal container di Genova, le distanze sono persino aumentate. Giulio Schenone è un terminalista puro (e confermerà gli investimenti da 150 milioni sul Sech) e i fondi che controllano Gip (Infravia e Infracapital) cercavano un ritorno certo sui 50 milioni da mettere sul piatto per Bettolo. A Msc la banchina serve invece per i propri traffici e la priorità non sono i numeri dell'investimento, quanto invece la necessità di fornire alle proprie navi una banchina dedicata, senza l'assillo dei numeri. Si tratta di due esigenze che sono diventate col tempo inconciliabili e così quel matrimonio nato forzato - e mal digerito

da i due operatori - si è interrotto ieri con la lettera all'Authority che ha comunicato il cambio di proprietà.

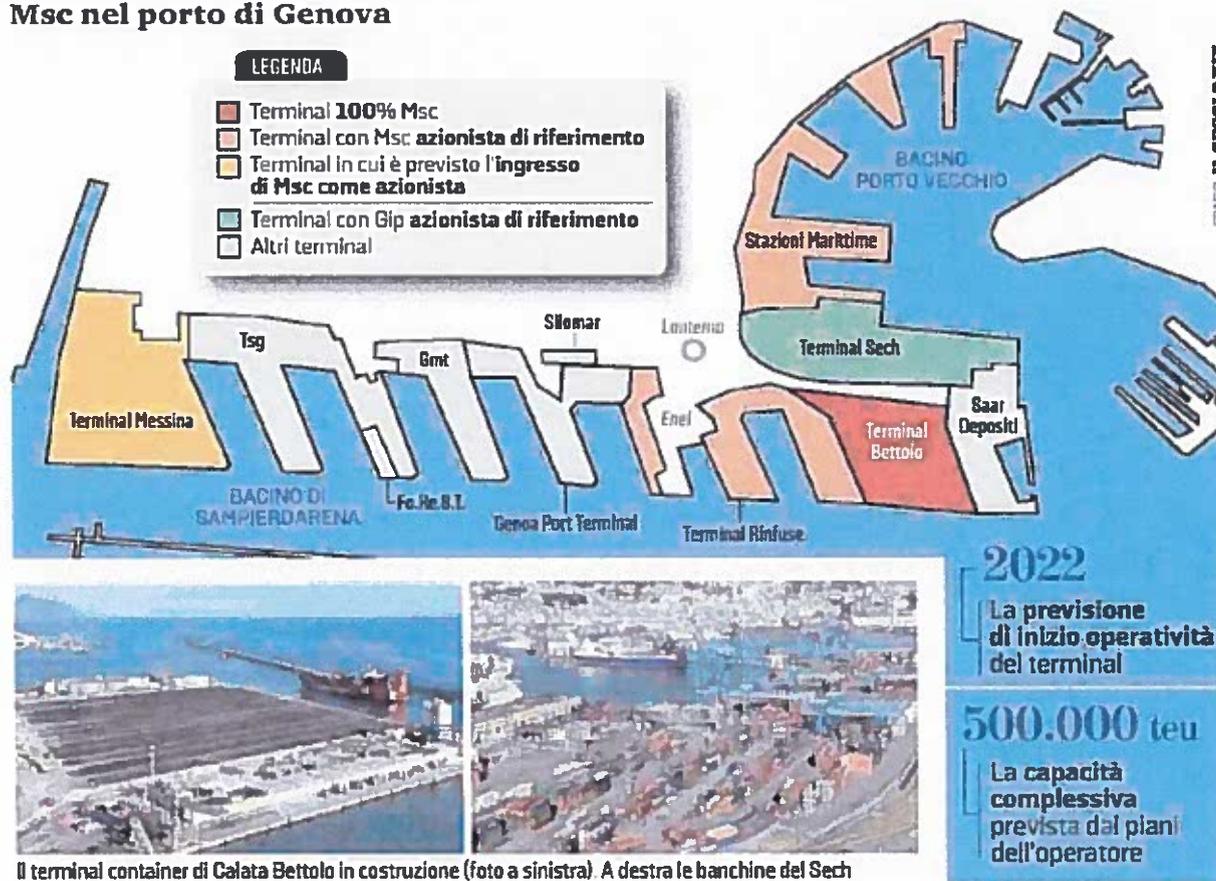
IL RISIKO

Adesso Msc dovrà investire in solitaria i 150 milioni previsti

per mettere in operatività il terminal. La questione "grandi navi" però rimane: le mega portacontainer difficilmente potranno approdare su quella banchina e Aponte dovrà attendere la costruzione della nuova diga, ma non sarà un'operazione breve. Nel frattempo il gruppo di Ginevra potrà portare a Sampierdarena una parte del proprio traffico a partire dal 2022, data di apertura in base al cronoprogramma. Intanto i rapporti tra i due vicini potrebbero migliorare grazie alla necessità di dover condividere alcuni servizi, come il nuovo binario ferroviario che sarà messo a disposizione dei due terminali. Dopo l'operazione con i Messina e quella con Spinelli su Rinfuse adesso Msc pianta un'altra bandierina pesante sul porto di Genova. —

- segue

Msc nel porto di Genova



Msc liquida Gip e prenota il primo terminal container operato al 100%

Genova - Adesso Msc ha il suo terminal e sarà il primo a Genova totalmente di proprietà e operato direttamente dal gruppo di Gianluigi Aponte.

Ieri con un'operazione a sorpresa, almeno nei tempi, il colosso di Ginevra ha liquidato il socio dell'operazione Bettolo: con una cifra che viene definita «significativa» da fonti di settore, Msc, attraverso proprie società, ha acquisito le quote di minoranza che erano detenute da Gip, l'operatore portuale con base a Genova che controlla il Sech e il Tdt di Livorno. Il nuovo terminal contenitori di Sampierdarena avrà ora solo il marchio del secondo armatore al mondo, come già accade a Napoli e Civitavecchia.

L'operazione

All'inizio di giugno era stata firmata la concessione ai due operatori che formavano il consorzio, così da poter operare sulla banchina genovese al più presto dopo i ritardi nella realizzazione del riempimento. Il cambio di assetto azionario non dovrebbe avere ora ripercussioni burocratiche sul fronte della concessione, per effetto dell'opzione *put and call*: i soci infatti prevedevano già all'origine la cessione delle quote. «La separazione è stata consensuale» riferiscono più fonti vicine al dossier e gli indizi portano a crederlo. In fondo Msc e Gip non si sono mai amati, ma nell'ultimo periodo, quando si è trattato di disegnare le strategie del nuovo terminal container di Genova, le distanze sono persino aumentate. Giulio Schenone è un terminalista puro (e confermerà gli investimenti da 150 milioni sul Sech) e i fondi che controllano Gip (Infravia e Infracapital) cercavano un ritorno certo sui 50 milioni da mettere sul piatto per Bettolo. A Msc la banchina serve invece per i propri traffici e la priorità non sono i numeri dell'investimento, quanto invece la necessità di fornire alle proprie navi una banchina dedicata, senza l'assillo dei numeri. Si tratta di due esigenze che sono diventate col tempo inconciliabili e così quel matrimonio nato forzato - e mal digerito dai due operatori - si è interrotto ieri con la lettera all'Authority che ha comunicato il cambio di proprietà.

Il rischio

Adesso Msc dovrà investire in solitaria i 150 milioni previsti per mettere in operatività il terminal. La questione "grandi navi" però rimane: le mega portacontainer difficilmente potranno approdare su quella banchina e Aponte dovrà attendere la costruzione della nuova diga, ma non sarà un'operazione breve. Nel frattempo il gruppo di Ginevra potrà portare a Sampierdarena una parte del proprio traffico a partire dal 2022, data di apertura in base al cronoprogramma. Intanto i rapporti tra i due vicini potrebbero migliorare grazie alla necessità di dover condividere alcuni servizi, come il nuovo binario ferroviario che sarà messo a disposizione dei due terminal. Dopo l'operazione con i Messina e quella con Spinelli su Rinfuse adesso Msc pianta un'altra bandierina pesante sul porto di Genova.

The Medi Telegraph

Un software per portare la Liguria e i suoi porti in Cina

Genova - Lanciare un nuovo software dedicato esclusivamente ai traffici con la Cina per aumentare le possibilità di business in arrivo dalla Via della Seta per il porto di Genova. La proposta parte da Spediporto, l'associazione che rappresenta gli spedizionieri del capoluogo ligure. «Credo che un maggiore sviluppo informatico con investimenti e sistemi appositamente dedicati, possa essere di notevole aiuto», dice il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto.

In meno di due anni la Cina diventerà il più grande operatore container al mondo. A concorrere al raggiungimento dell'obiettivo di dominio mondiale, ci sono due fattori: intanto la fusione tra China Shipping e Cosco ha creato un gigante sia sul mare, con una flotta tra le principali del settore, ma anche sulle banchine con un gruppo terminalistico tra i più grandi.

L'altra spinta propulsiva arriva dagli ingenti investimenti che Pechino sta già mettendo in campo per sviluppare la Via della Seta. Il tesoro che la Cina investirà nel progetto supera i 150 miliardi di dollari. Nell'ultimo anno e mezzo, sul fronte portuale, sono già stati investiti 20 miliardi.

Per quale motivo sarebbe importante un tipo di investimento che interessa il digitale?

«Si parla molto spesso, giustamente, di grandi opere come Terzo valico e Gronda che sono assolutamente indispensabili per garantire sviluppo e futuro alla nostra città e al nostro scalo. Ci sono, però, anche infrastrutture informatiche altrettanto importanti e sulle quali troppo poco si discute. Da spedizioniere, sono convinto che un progetto informatico ad hoc per tracciare le merci che riguardano il mercato cinese possa essere utile».

Quanto il crollo di Ponte Morandi può incidere sui nuovi business in arrivo dalla Via della Seta?

«Il crollo del Morandi sta danneggiando ormai da mesi tutta l'economia che ruota attorno al settore portuale genovese così come l'intero tessuto economico cittadino e ligure. Di conseguenza, se presto non verrà realizzato un nuovo ponte, la mancanza di un'infrastruttura così importante per il nostro scalo potrà incidere anche sull'intero business che interessa Pechino».

Per il porto di Genova, quali sono le opportunità che possono arrivare dallo sviluppo della Via della Seta?

«Credo che i principali margini di crescita riguarderanno il comparto merci, specialmente il settore contenitori. La Cina sta facendo grandi investimenti e in Italia ha individuato proprio Genova e Trieste come porti di riferimento. Ci saranno poi grandi opportunità non solo per il settore portuale ma più in generale per l'intero comparto economico italiano».

Genova, come modello da raggiungere, deve sempre guardare ai porti del Nord Europa?

«Deve osservare quelli scali e copiare il più possibile modelli di efficienza che qui in Italia non ci sono e non sono mai stati raggiunti. Credo, però, che i porti del Nord Europa siano ancora irraggiungibili per le banchine italiane: siamo troppo indietro rispetto a loro per permetterci di lanciare una competizione che sulla carta ci vedrebbe già sconfitti in partenza. Quello che Genova può invece già fare è cercare di attrarre tutti quei traffici che nel bacino del Mediterraneo sono diretti in altri porti e che invece potrebbero tranquillamente arrivare sotto la Lanterna. Mi riferisco a prodotti che non sono diretti in Nord Europa ma, per necessità, devono necessariamente scegliere come scalo di arrivo o partenza un porto del Sud Europa».

A Genova Autotrasporto in agitazione

GENOVA - Le Associazioni dell'Autotrasporto CNA Fita, Confartigianato Trasporti, Fai Confrasperto, Fiap, Trasportounito hanno proclamato lo stato di agitazione nel porto di Genova.

(segue a pagina 9)

A Genova Autotrasporto

Motivo: tempi di attesa per i camion che hanno superato ogni limite di guardia e tolleranza e che si traducono in una perdita severa per le imprese di autotrasporto, che con mezzi "fermi" non producono risultati ma solo costi, e che ormai da anni si accollano gli oneri per disservizi generati in particolare dall'incapacità dei terminal container nel servire adeguatamente autotrasporto oltre che da un'errata organizzazione della viabilità portuale, mancanza di aree di sosta e da criticità irrisolte legate al processo documentale.

Le associazioni stimano - secondo una nota congiunta - che, a causa dei gravi blocchi operativi, le imprese di autotrasporto hanno "bruciato" nel

2018 circa 25 milioni di euro.

Un anno di trattative al Tavolo dell'Autorità di Sistema non ha prodotto risultati.

I tempi di attesa nei bacini portuali e nei terminal assumono le caratteristiche di un vero e proprio "colpo di grazia" per un autotrasporto contenitori già in una situazione drammatica, anche per via dell'aumento dei costi del gasolio e della incapacità di ottenere da spedizionieri e compagnie marittime tariffe di servizio adeguate per garantire altresì la sicurezza sulle strade per l'intera collettività.

E per l'autotrasporto esiste solo una risposta accettabile: Autorità di Sistema Portuale deve intervenire

velocemente e risolvere le attese. In parallelo gli altri operatori devono iniziare a pagare adeguatamente i servizi di autotrasporto, smettendoli di fare dumping tariffario. Nel frattempo l'Autorità Portuale deve completare immediatamente il sistema di tracciamento e certificazione delle attese in porto e impegnarsi, superata una soglia minima di fermo macchina, a indennizzare le imprese di autotrasporto.

Giovedì prossimo 29 novembre il tavolo convocato dal presidente Signorini dovrà produrre risposte e impegni precisi nella forma di un accordo scritto tra le parti.

In caso contrario le Associazioni dell'Autotrasporto unitariamente dichiareranno il fermo dei servizi di categoria.

ADSP Mar Ligure Orientale: conclusa la missione a Singapore dell'International Propeller Club

(FERPRESS) – La Spezia, 23 NOV – Si conclude oggi la missione a Singapore dell'International Propeller Club, alla quale, tra altri partecipanti, hanno aderito diverse Autorità di Sistema portuale, tra cui quella del Mar Ligure Orientale, con la Presidente Carla Roncallo e la responsabile del Settore Progetti Speciali e Innovazione Federica Montaresi.

Il programma, denso di appuntamenti, oltre all'incontro con l'Ambasciatore Italiano Raffaele Langella ha contemplato una conferenza presso l'Università di Singapore NUS "A vision from Italian and Singapore maritime cluster" dove sono stati presentati il porto della Spezia e quello di Carrara, incontri con i rappresentanti della Singapore Logistics Association (SLA) e della Shipping Association (SSA), con la Camera di Commercio Italiana a Singapore, oltreché le visite al terminal PSA e al cantiere di realizzazione del nuovo porto di Tuas.

"Abbiamo avuto l'occasione di conoscere modi di lavorare davvero innovativi ed efficienti e di presentare i nostri porti a diversi possibili stakeholders di questa area geografica, che movimentata impressionanti numeri di Teus e alla quale già ci legano stretti rapporti commerciali in netta crescita negli ultimi anni e regolari servizi marittimi settimanali dal porto della Spezia" – ha dichiarato Carla Roncallo al rientro dalla missione.

"Ringrazio il Propeller Club ed in particolare il suo Presidente Umberto Masucci, che ha saputo organizzare al meglio la missione che ci ha trasmesso spunti e stimoli interessanti sicuramente molto utili per il nostro lavoro in questo settore".

Manutenzione straordinaria sulla viabilità in ambito portuale a Ravenna

RAVENNA – È stato deliberato dalla giunta, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Roberto Fagnani, il progetto esecutivo per gli interventi di manutenzione straordinaria sulla viabilità in ambito portuale con un impegno di spesa di 1 milione e 50mila euro.

La procedura di appalto sarà avviata entro il 2018.

I lavori di ristrutturazione profonda si sono resi necessari, nonostante negli ultimi anni siano stati effettuati diversi interventi di somma urgenza e di rigenerazione completa del manto stradale lungo buona parte della Classicana e in altre strade limitrofe, per ripristinare condizioni di sicurezza della viabilità. Saranno utilizzate tecniche e materiali che rendano il manto stradale più performante e resistente più a lungo alla pressione dei pneumatici, ai carichi pesanti e agli eventi atmosferici.

A seguito di sopralluoghi e dei risultati ottenuti dalle prove in sito e da quelle di laboratorio è emerso che occorre procedere con interventi diversificati nelle seguenti strade: via Vecchi, parte di via Orioli, via della Battana, l'ultimo tratto di via Classicana di fronte alla Colacem, dopo la rotonda di via Rubboli. Si interverrà anche nel piazzale di sosta dei Tir in via Classicana all'incrocio con via Piombone (dove si provvederà anche alla realizzazione di un tratto di fognatura, inserimento di nuovi pozzetti e caditoie e scarico nella canaletta di raccolta esistente, regolamentazione dell'ingresso e uscita al piazzale con posa new jersey e panettoni), e in quello in prossimità dell'incrocio di via Paleocapa-Battana (oltre al livellamento del piazzale saranno sostituite caditoie e pozzetti). La ristrutturazione della carreggiata riguarderà anche gli svincoli da via Classicana a via Darsena San Vitale e da via Trieste a via Classicana.

Le opere comportano notevoli migliorie anche sotto l'aspetto ambientale in quanto oltre ad aumentare la sicurezza per l'utente e il livello di servizio, si procederà anche alla pulizia delle banchine e della canaletta di scolo esistente. Inoltre, le tecniche utilizzate, grazie al reimpiego totale dei materiali fresati, eviterà il trasporto su strada del materiale scavato che non dovrà essere conferito in discarica, con conseguente minor disagio per gli utenti delle strade attorno al cantiere.

ZIM "taglia" la East Coast da Livorno?

LIVORNO - ZIM avrebbe deciso di chiudere, dai primi del mese di dicembre prossimo, i collegamenti con la East Coast degli Stati Uniti mediante i servizi oggiresistenti che a Livorno fanno capo alla Darsena Toscana. Risulta, ancora in via ufficiosa, che le compagnie hanno deciso di integrare il servizio AL6 con quello denominato "Amerigo" operato da Cosco.

Gli armamenti di Hapag-Lloyd, Ocean Network Express e Yung Ming forniranno
(segue a pagina 4)

ZIM "taglia" la East Coast

una nave ciascuna e le restanti faranno parte delle flotte di Cma-Cgm e Ooel. Proprio l'utilizzo di navi di queste dimensioni, che secondo l'Alliance troverebbero problemi a operare senza limitazioni a Livorno, avrebbe determinato la scelta di fare scalo a La Spezia invece che a Livorno.

Comunque, Hapag-Lloyd, Ocean Network Express e Yung Ming offriranno collegamenti via Livorno grazie al servizio AL7 che la ZIM esegue in collaborazione con THE Alliance. La probabile perdita di traffici sarebbe almeno in parte compensata da ZIM dal 7 Dicembre prossimo con la "Tarragona". La nave è lunga 261 metri, larga 32 e pesca al massimo 11,6 metri, compatibile quindi con la stretta del Marzocco e con le caratteristiche della Darsena Toscana.

PORTO

La Zim non lascia Livorno «Anzi aumentiamo i nostri traffici»

L'amministratore delegato di Zim Italia smentisce che la compagnia lasci Livorno: «Anzi, aumenteremo i traffici». ZUCHELLI / INCRONACA

PORTO

La Zim: «Macché andarcene, a Livorno con una nuova nave»

L'amministratore delegato della sede italiana della compagnia annuncia che arriveranno non solo i loro carichi ma anche le loro portacontainer

LIVORNO. «Lasciare Livorno noi? Guardi che semmai è il contrario: noi veniamo, rafforziamo il servizio». Gianfranco Gazzolo, amministratore delegato di Zim Italia, taglia la testa al toro e smentisce le notizie diffuse in queste ultime ore: macché fuga dalle banchine livornesi, c'è invece un aumento dei traffici con una riorganizzazione fra le differenti compagnie armatoriali e le loro logiche di alleanze trasversali sulle grandi direttrici delle rotte internazionali.

Sia chiaro, non è che improvvisamente stanotte il porto di Livorno abbia visto i fondali raggiungere quota meno 20 oppure il canale d'accesso abbia allargato nettamente l'ampiezza, così come promette l'opera-

zione microtunnel prima ancora di riuscire a condurre a termine l'espansione con la maxi-Darsena. Le strozzature fisico-geografiche restano, anche se nell'ultimo anno molto è stato fatto per limare al massimo queste limitazioni.

Cosa è successo? Le flotte di Hapag Lloyd, Yang Ming e del fronte nipponico (Nippon Yusen Kaisha, K Line e Mitsui Osk) raggruppato in "One" e quelle di gran parte di Ocean Alliance (Cma Cgm più Cosco e Oocl hanno deciso di mettere insieme due servizi che scalavano Livorno: lo faranno con navi più grandi, dunque non c'è più la possibilità di far tappa a Livorno perché qui da noi entrano sì anche le portacontainer da 9 mila teu ma a patto che il carico

sia un po' alleggerito.

La compagnia israeliana Zim, uno dei clienti storici del porto di Livorno, cosa c'entra? C'entra perché, da operatore indipendente al di fuori delle grandi alleanze, aveva comunque accordi con altri operatori per arrivare a Livorno con navi altrui: si tratta di intese fra le flotte per razionalizzare i costi "scambiandosi" spazi a bordo delle navi.

«Adesso che queste compagnie hanno deciso per motivi loro di riorganizzare il servizio, - spiegano dal quartier generale di Zim Italia - abbiamo deciso di tornare con la nostra nave Zim Tarragona a Livorno, uno scalo con il quale esistono legami da lungo tempo».

Ecco che a un servizio proveniente dal Mediterraneo

Orientale è stata aggiunta la tappa a Livorno: la novità è stata messa in cantiere per le prossime settimane, già il 7 o l'8 dicembre la Zim Tarragona dovrebbe entrare in porto a Livorno apre questo nuovo servizio con tappa ogni venerdì.

Quanti teu? Gli uffici della compagnia israeliana dicono di «non essere ancora in grado di quantificare il numero di contenitori», precisando che «stiamo discutendo ancora alcuni dettagli».

Anche le compagnie delle due alleanze che hanno lasciato Livorno per andare a La Spezia potrebbero rimanere con un piedino a Livorno: grazie appunto agli «scambi» che potrebbe offrire Zim.

Mauro Zucchelli

Il Tirreno

GAMBACCIANI (PD)

«Darsena, Lega e M5s fanno solo propaganda»

LIVORNO. «Assistiamo all'armata all'evoluzione delle posizioni politiche sullo sviluppo della Darsena Europa, uno dei pilastri per creare occupazione nel territorio». A dirlo è Mario Gambacciani a nome del Pd segnalando che «Nogarini si fa notare per la mancanza di iniziativa nei confronti del suo amico Toninelli per incidere nei tempi e nelle modalità di tale sviluppo». La Lega invece «assume posizioni contraddittorie»: da un lato, «il sindaco di Pisa mette pubblicamente nel mirino la Darsena con l'intento presunto di salvaguardare l'erosione del litorale di Tirrenia» e, dall'altro, a livello regionale «la Ceccardi si dichiara paladina dello sviluppo economico».

Gambacciani sottolinea che «al momento solo la Regione sta incalzando il governo per realizzare l'investimento. Lega e 5 Stelle continuano a fare propaganda elettorale». Il riferimento è al fatto che «da diversi mesi è ferma al dicastero di Toninelli la proposta della Port Authority di promozione di un operatore internazionale per la gestione della zona franca in ambito interportuale».

CON UN VALORE A BASE DI 2,26 MILIONI DI EURO

Bando dell'Adriatico Centrale per Piano Regolatore di Sistema

Dal documento di pianificazione strategica di sistema l'aggiornamento dei piani regolatori portuali dei porti dell'Autorità di Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo



Rodolfo Giampieri

Comincia il percorso per disegnare il futuro dei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. È stato pubblicato nei giorni scorsi il bando di gara europeo per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale che comprende la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) e (segue a pagina 9)

Bando dell'Adriatico

la redazione con l'aggiornamento dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'AdSP. Il Piano traccia le linee guida per il futuro dei porti in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico, coordinato anche con il territorio e per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, in ambito portuale. I servizi tecnici richiesti dal bando riguardano la pianificazione strategica e l'aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, il rapporto ambientale di Valutazione ambientale strategica, il coordinamento tecnico-scientifico del Piano regolatore portuale di sistema (Prsp), con il necessario supporto tecnico per giungere all'approvazione finale. Il Documento di pianificazione strategica di sistema conterrà la ricognizione dello stato attuale dei porti del sistema nel contesto nazionale e internazionale. In particolare saranno

analizzati l'attuale dotazione infrastrutturale sia di carattere nazionale sia regionale, i livelli di servizio e accessibilità, la rete dei trasporti di riferimento, l'eventuale presenza di vincoli nelle aree limitrofe ai porti (archeologici, ambientali), il contesto territoriale, lo sviluppo urbano e il loro legame con i porti. Con il Documento saranno anche individuate e analizzate le tendenze evolutive portuali, i punti di forza e di debolezza e le opportunità del contesto territoriale, e saranno definiti gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale e dei singoli porti. Tutto il percorso si baserà su un serio lavoro di confronto con le amministrazioni locali, gli stakeholder di riferimento, le imprese, le associazioni di categoria, le organizzazioni sindacali e tutti i portatori di interesse. Sulla base del Documento di pianificazione saranno aggiornati i piani regolatori di ogni porto del sistema.

Il valore a base di gara del bando di gara è di 2,26 milioni di euro. Fra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, oltre al prezzo, ci sono le capacità di individuare e superare le eventuali criticità che potrebbero condizionare lo sviluppo dei porti.

La valutazione delle offerte, che devono arrivare entro l'8 gennaio 2019, comincerà il 10 gennaio. La durata del contratto d'appalto è di 390 giorni effettivi dalla firma. L'impegno contrattuale durerà, in ogni caso, fino a quando le due Regioni competenti, Marche e Abruzzo, avranno approvato il Piano regolatore di sistema portuale.

"Inizia il lavoro per la definizione del più importante strumento di pianificazione strategica di tutto il sistema portuale - afferma il presidente Rodolfo Giampieri -, un documento fondamentale per dare corpo al sistema e far sì che i porti lavorino in coordinamento fra di loro, con una strategia condivisa e

integrata di crescita, fondamentale anche per dare certezze all'operato delle imprese portuali, in modo che possano programmare investimenti di lungo periodo, e favorire un ambiente adeguato ad accogliere e stimolare lo sviluppo di lavoro per le aziende e per la creazione di occupazione".

"Questo è il primo bando per lo sviluppo di un Piano regolatore di sistema dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti - commenta il segretario generale dell'Autorità di sistema, Matteo Paroli - e, in particolare, è fra i primi documenti di pianificazione strategica portuale a livello nazionale".

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: i traffici nei 10 mesi del 2018

NAPOLI – I volumi di traffico dei porti compresi nell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale continuano a crescere. Nei primi dieci mesi del 2018 si registra un incremento del 5% del volume nel trasporto dei container rispetto all’analogo periodo dell’anno 2017, con un dato che porta al superamento degli 850.000 Teus (per l’esattezza 855.778) tra i porti di Napoli e Salerno.

Sempre nel settore merci, significativo è anche l’aumento, per quanto riguarda il porto di Napoli, del traffico delle rinfuse liquide, che registra – rispetto ai primi dieci mesi del 2017 – un incremento del 5,4%. Nelle rinfuse solide si registra di nuovo un segno positivo, per il porto di Salerno, con una crescita rispetto ai primi dieci mesi del 2017, pari al 6,4%.

Nel traffico crocieristico, i porti di Napoli e Salerno considerati nell’insieme, durante i primi dieci mesi del 2018, confermano la decisa e costante ripresa del traffico, con un incremento complessivo del 14% circa nei confronti dell’analogo periodo del 2017: rispettivamente nel porto di Napoli l’aumento è stato del 13,8%, con 991.886 passeggeri, e nel porto di Salerno del 15,9%, con 75.376 passeggeri.

Il numero dei passeggeri locali e dei traghetti mantiene la sua abituale crescita lenta ma costante, con una percentuale di aumento del 2,15%, registrando 6.915.413 unità rispetto alle 6.770.048 del 2017.

Il segmento del traffico Ro-Ro continua a registrare una flessione nei volumi, con una diminuzione del 5,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017, ma comunque con un miglioramento rispetto ai mesi precedenti del 2018. La forchetta del divario rispetto al 2017, partita con una riduzione nei primi mesi dell’anno superiore al 10%, sta progressivamente riducendosi.

L'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA A SINGAPORE PER IL RILANCIO DEL SETTORE MERCI

CAGLIARI – Conoscere, far conoscere ma, soprattutto, creare nuove relazioni commerciali ed investimenti. È lo scopo della missione dell'AdSP del Mare di Sardegna – rappresentata dal Presidente, Massimo Deiana, e dal Segretario Generale, Natale Ditel – dal 20 al 23 novembre a Singapore. Un'iniziativa, quella promossa dall'International Propeller Clubs, con la partecipazione delle delegazioni di nove Autorità di Sistema Portuale italiane, i rappresentanti dell'osservatorio economico di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) e del Cluster marittimo nazionale, volta ad un vero e proprio scambio culturale, di esperienze, alla comparazione diretta tra modelli di portualità e all'avvio di relazioni commerciali strategiche per un'ulteriore crescita del trasporto via mare.

Il tutto condensato nella fitta agenda di tre giorni, con incontri, conferenze, eventi culturali e tecnici, organizzati con la Singapore Logistic Association, la Camera di Commercio Internazionale di Singapore, la National University della Repubblica dell'arcipelago malese, Banca Intesa, PSA (Port Singapore Authority), il più grande terminalista contenitori al mondo, dalle associazioni professionali internazionali del settore ed il prezioso supporto dell'ambasciata italiana a Singapore.

Attraverso il modello promozionale del "Road Show", l'obiettivo della missione nell'Est Asiatico è quello, innanzitutto, di toccare con mano – attraverso visite guidate ed incontri mirati – la realtà di Singapore, seconda economia al mondo, con un centro finanziario e logistico internazionale da record e sede di uno dei porti leader a livello globale, secondo per tonnellaggio di merci movimentate a Shangai e quinto per numero di container. Un vero e proprio modello di massima efficienza nella gestione operativa del trasbordo e di tutte le attività legate al cluster marittimo. Dall'altro lato, l'appuntamento nel Far East ha lo scopo di presentare a possibili partner commerciali quelle che sono le potenzialità del sistema portuale italiano e, nel caso dell'AdSP del Mare di Sardegna, quelle dei porti di sistema, la cui centralità nel Mediterraneo consente di intercettare flussi di scambio in costante crescita.

Secondo gli studi presentati dall'Università di Singapore, infatti, oltre 431 milioni di tonnellate partono attualmente dallo stato dell'arcipelago malese per raggiungere, attraverso lo stretto di Suez, l'Europa dove, dal 2001 al 2017, la crescita di traffico cargo di provenienza asiatica si attesta al più 171 per cento. Una ricca opportunità sulla quale l'Autorità di Sistema sarda, già con la visita di maggio a Shangai, ha concentrato la propria strategia di scouting, promuovendo relazioni commerciali ed istituzionali. "Abbiamo accolto con piacere l'invito a partecipare alla tre giorni di missione istituzionale a Singapore – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – Un'occasione irripetibile per approfondire la conoscenza di una realtà leader nel settore della portualità a livello globale, carpirne le strategie di pianificazione e management, ma, soprattutto, per avviare un confronto costruttivo di crescita per il sistema italiano e per quello sardo, la cui strategicità, nell'ambito dei flussi commerciali via mare, rimane indiscussa.

In questi tre giorni di visite, seminari accademici ed incontri con i protagonisti del cluster marittimo asiatico abbiamo colto importanti spunti di riflessione e suggerimenti e attivato interlocuzioni commerciali capaci di incidere efficacemente nel rilancio del settore del traffico contenitori e ad aprirci a nuove prospettive di business, come quelle legate al bunkeraggio".

Visita di una delegazione cinese a Gioia Tauro

Interesse per il Med Center, terminal auto e Tonno Calippo

GIOIA TAURO – Visita istituzionale all'Autorità portuale di Gioia Tauro. In un tour organizzato dalla Regione Calabria, il ministro consigliere per l'Economia e il Commercio della Repubblica popolare Cinese, Li Bin, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro.

Ad accogliere la delegazione cinese è stato il segretario generale Saverio Spatafora che, nella sala conferenze dell'Authority, ha illustrato l'infrastruttura portuale ed ha esposto le diverse azioni, programmate dall'Ente, messe in campo per garantire ulteriore sviluppo al principale scalo di transhipment italiano, in un'ottica di implementazione e diversificazione delle attività dello scalo calabrese attraverso il gateway ferroviario, lo scanner mobile, la piattaforma multimediale ed il bacino di carenaggio.

Ad accompagnare la delegazione cinese, anche, il vice presidente della Regione Calabria, l'assessore Francesco Russo, che ha, altresì, illustrato le numerose opportunità di sviluppo che scaturiranno grazie all'istituzione della Zona economica speciale.

Dopo la tappa in Autorità, la visita è continuata all'interno dello scalo, per farlo conoscere da vicino..

Accompagnati dal segretario generale Saverio Spatafora e dall'assessore regionale Francesco Russo, il ministro Li Bin, la sig. ra Xu Yohong e il secondo segretario dell'Ambasciata cinese, Vincenzo Tomini Foresta, hanno fatto visita all'azienda Tonno Callipo Group, accolti dal titolare che, recentemente, ha sottoscritto l'atto d'ingresso in un capannone portuale per la ricezione e lo stoccaggio del tonno pinna gialla, prima di trasferirlo per la lavorazione nei suoi stabilimenti principali di Vibo Valentia.

La visita è continuata all'interno del terminal contenitori, gestito dalla Med Center Container Terminal, accolti dal dirigente Antonio Orfanò che ha illustrato al ministro cinese le peculiarità dell'attività di trashipment del porto calabrese, che è collegato con 120 porti nel mondo. Successivamente incontro nel terminal auto, gestito dalla Auto Terminal Gioia Tauro. A ricevere la delegazione è stato l'amministratore delegato Francesco De Bonis che, nel descrivere l'attività, ha evidenziato lo sviluppo esponenziale dei traffici del trasporto di autovetture che sta interessando lo scalo calabrese.

Dal canto suo, il ministro Li Bin ha manifestato interesse per lo scalo calabrese e le sue attività, garantendo il suo diretto coinvolgimento nell'incrementare e sviluppare nuove e ulteriori sinergie con il mercato cinese che è tra i principali di riferimento del porto di Gioia Tauro.

Gioia Tauro, il ministro cinese Li Bin visita il porto

GIOIA TAURO - Delegazione della Repubblica popolare Cinese in visita ufficiale all'Autorità portuale di **Gioia Tauro**. La delegazione- composta del **ministro consigliere per l'Economia e il Commercio cinese, Li Bin**, la sig.ra Xu Yohong e il secondo segretario dell'Ambasciata cinese Vincenzo Tomini Foresta - è stata accolta dal segretario generale **Saverio Spatafora**. Ad accompagnare la delegazione il vicepresidente della Regione Calabria, **Francesco Russo**, che ha illustrato le opportunità di sviluppo che scaturiranno grazie all'istituzione della Zona Economica Speciale. Dopo la tappa in Autorità portuale, la visita è continuata all'interno dello scalo, nei due terminal container: Med Center Container Terminal e Auto Terminal Gioia Tauro. L'Authority ha reso noto che *"il ministro Li Bin si è manifestato molto interessato allo scalo calabrese di transhipment e alle sue attività, garantendo quindi il suo diretto coinvolgimento nell'incrementare e sviluppare nuove e ulteriori sinergie con il mercato cinese che è tra i principali di riferimento del porto di Gioia Tauro."*

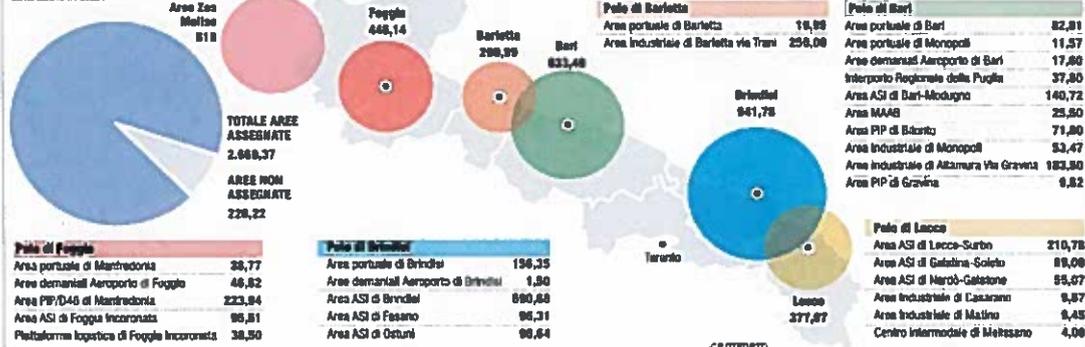
di **Oronzo MARTUCCI**

Gli amministratori del Comune di Celenza Valfortore, nella Daunia, difficilmente penseranno di presentare domanda per ottenere l'inserimento di aree produttive esistenti sul territorio nel recinto della Zes adriatica. Ma si può essere certi che i loro colleghi di quasi tutti gli altri Comuni della dorsale adriatica nelle provincie di Foggia, Bari, Brindisi e Lecce cercheranno di ottenere il riconoscimento di Zes anche per piccoli lotti attraverso il bando pubblico che la Regione Puglia ha deciso di emanare per scegliere altre aree produttive per circa 220 ettari, in aggiunta a quelle già individuate per 2.670 ettari, da inserire nella Zona economica speciale collegata all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Molti Comuni che pensavano di avere sul proprio territorio aree produttive collegate in modo economico e funzionale con i porti di riferimento sono rimasti esclusi dalla prima perimetrazione, effettuata dalla Task Force coordinata dal professore Aldo Berlinguer e composta da Federico Pirro, Beppe Moro, Giuseppe Creanza e Francesco Scialpi. La Task Force ha spiegato nel dettare la Bozza Piano di sviluppo strategico della Zes adriatica poi approvata dalla giunta regionale che "il processo di definizione ha comportato in particolare un confronto tra l'amministrazione regionale e le parti interessate, a cominciare dall'Autorità di Sistema Portuale competente, coinvolgendo le organizzazioni datoriali e sindacali e le amministrazioni locali, confronto che ha consentito di meglio mettere a fuoco le potenzialità delle singole aree e le relative priorità di sviluppo e di addebiare dunque a una ipotesi di perimetrazione della Zes coerente e largamente condivisa". Nonostante l'ipotesi largamente condivisa, gli scontenti (cioè gli esclusi) sono stati tanti. Ecco perché ancora prima che il Piano di sviluppo strategico venga inviato dalla Regione Puglia al governo nazionale (ora il ritardo è colpa della Regione Molise che deve entrare a far parte della Zes adriatica) è partita la corsa ad occuparsi una piccola parte dei 220 ettari ancora liberi che verranno individuati attraverso un bando pubblico.

C'è il rischio che la scelta delle nuove aree si incroci con le prossime campagne elettorali, sia quella per le amministrative del 2019 che l'altra del 2020 per l'elezione del presidente della giunta e del Consiglio regionale. Nei giorni scorsi l'as-

Aree ZES Adriatica pugliese

Estensione in ettari



«Inserire nella Zes Adriatica la Cittadella della ricerca»

La proposta del presidente dell'Asi di Brindisi, Bianco: 22 ettari già infrastrutturati per rafforzare l'innovazione

1 I perimetri da ampliare

● Bando in arrivo per individuare 220 ettari di aree nella Zona economica speciale del Basso Adriatico, in aggiunta a quelle già individuate per 2.670 ettari, da inserire nella Zes che comprende anche i porti di Bari, Brindisi.

2 L'idea in cantiere

● Una Zes cultura nella Cittadella della ricerca per aiutare lo sviluppo. È la proposta del presidente dell'Asi di Brindisi, Mimmo Bianco, allo scopo di rafforzare l'innovazione al servizio della Puglia.



3 Il pressing dei Comuni

● Quasi tutti i Comuni della dorsale adriatica nelle provincie di Foggia, Bari, Brindisi e Lecce cercheranno di ottenere il riconoscimento di Zes anche per piccoli lotti attraverso il bando regionale.

sessore regionale allo Sviluppo economico Mino Borraccino durante una iniziativa nel Comune di Mesagne ha assicurato che quel Comune ha i requisiti per trovare spazio nel recinto della Zes adriatica attraverso il bando pubblico che verrà emanato nei prossimi mesi. Proprio partendo

da questo annuncio il presidente del Consorzio dell'Area di sviluppo industriale di Brindisi, Mimmo Bianco, ha lanciato l'idea di inglobare nella Zes adriatica il comprensorio della Cittadella della Ricerca per realizzare lì una Zona economica speciale destinata alla cultura,

alla ricerca e all'innovazione. «Ho appreso dagli organi di stampa l'imminente pubblicazione da parte degli uffici regionali dello Sviluppo Economico della Regione Puglia di un bando ad hoc per le ulteriori aree da eleggere a Zes, per un totale di 40 ettari destinati alla provi-

cia di Brindisi. Data l'esiguità degli ettari a bando proponiamo, come stakeholder regionali, un criterio utile al fine dell'individuazione delle nuove aree Zes: scegliere aree già infrastrutturate e che hanno una vocazione specifica in ricerca, innovazione e sviluppo», ha sottolinea-

to Bianco, richiamando la necessità che vengano compiute scelte condivise, coerenti e utili allo sviluppo e non elettorali, stante i pochi ettari a disposizione. «Il polo della Cittadella della Ricerca di Brindisi, con i suoi 22 ettari (lordi, cioè comprese le strade e gli spazi destinati a servizi), potrebbe essere il luogo "ideale" da eleggere a Zes», ha aggiunto il presidente dell'Asi.

«Con le sue infrastrutture e superfici disponibili potrebbe accogliere ulteriori società di servizi operanti nei settori dell'itc, ovvero rilanciare le attività pre-esistenti a partire dal centro di ricerca Cetma nel quale già operano 80 ricercatori. Lì è possibile creare un ecosistema coinvolgendo forze economiche, istituzioni, università ed enti di ricerca», ha spiegato Bianco. Il quale ha concluso ipotizzando che «sconsiderata l'ampia disponibilità di superfici, parcheggi, strutture ricreative e di ristorazione, la Cittadella della Ricerca potrebbe essere candidata ad ospitare il Comitato di Indirizzo della Zes interregionale del Basso Adriatico (Molise - Puglia), essendo l'area di Brindisi quella con più ettari a disposizione in Zes». Può darsi che per ottenere la perimetrazione della Cittadella della ricerca come area Zes sia necessario che il Comune di Brindisi debba compiere qualche scelta di carattere urbanistico. È il caso che il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, faccia verificare dai suoi uffici qual è la situazione a proposito. Tra l'altro, in veste di presidente della Provincia (l'ente proprietario della Cittadella) ha mantenuto per sé la delega alla perimetro della Cittadella. Quindi ha una doppia veste e una doppia responsabilità da far valere.

RISORSA A RISCHIO

IERI IL VERTICE IN CAPITANERIA

CORSA CONTRO IL TEMPO

L'Autorità marittima ha convocato in via straordinaria un Comitato per la sicurezza e una conferenza dei servizi con tutti gli «attori»



INCHIESTA DELLA PROCURA
Alcuni dei sigilli apposti dai finanziari ai varchi doganali del porto al termine di una approfondita inchiesta
foto Maurizio Mezzalana



Operatività nel porto, si studiano soluzioni alternative dopo il sequestro dei varchi

Si vuole evitare che la presunta irregolarità di alcune opere paralizzi l'intera economia

ANTONIO PORTOLANO

● Vertice in Capitaneria ieri per evitare possibili ripercussioni sull'operatività del porto di Brindisi dopo i sequestri del giorno precedente, a carico dell'Autorità dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, disposti dalla Procura della Repubblica ed eseguiti dai militari del Nucleo di polizia economico-finanziaria della Guardia di finanza. Essendo finiti sotto sigillo tutti i varchi doganali del porto ed i relativi

monumenti, il nuovo sequestro destava non poche preoccupazioni proprio in relazione alla «normalità» vita del porto, del traffico della movimentazione di merci e passeggeri, e soprattutto dei controlli che su questi vengono effettuati. Il timore era relativo in particolare alla «security» del porto - servizio fondamentale per qualsiasi scalo - dal momento che - aspetto paradossale della vicenda - le fiamme gialle hanno apposto i sigilli anche alle strutture all'interno delle quali operavano fino al giorno prima, e

che oggetto del sequestro sono tutti i varchi portuali. Su quest'ultimo aspetto, è fondamentale per evitare allarmismi, la spiegazione dell'Autorità marittima: «Il sequestro non interviene sul varco in se stesso, ma sulle relative strutture», precisa il comandante di vascello Giovanni Canu, celerissimo nel cogliere la richiesta del presidente dell'Autorità Ugo Patron Griffi, convocando a sole 24 ore di distanza dai sequestri, in Capitaneria di porto, in via straordinaria il Comitato per la sicurezza portuale e

tre ad una conferenza dei servizi. Due gli obiettivi dell'incontro: studiare ed individuare in tempi stretti le misure volte a garantire l'attività del porto e la «security» presupposta, quest'ultimo fondamentale, perché altrimenti nessuno scalerebbe più il porto con le immaginabili nefaste conseguenze.

Niente di tutto ciò si dovrebbe verificare. Al tavolo oltre all'Autorità marittima c'erano il Comune - rappresentato dall'assessore Mauro Masolella - i rappresentanti di tutte le forze dell'ordine che operano nel perimetro portuale e dell'Authority.

«Le soluzioni allo studio dovranno rispettare appieno il provvedimento della Magistratura», spiega il comandante della Capitaneria. Cosa accadrà nel concreto? Finanzieri, doganieri, poliziotti di frontiera dovranno rimanere in auto, sotto la pioggia o sotto il sole a presidiare i varchi?

«Alle stadi ci sono delle collocazioni alternative», per gli operatori della «security».

Ieri, sono state valutate delle ipotesi, che saranno in questi giorni approfondite e dovranno essere valutate e condivise con le autorità competenti in ulteriori incontri che si terranno a stretto giro nelle prossime 31/48 ore con un passaggio in Prefettura. L'Autorità di Governo segue infatti attentamente l'evolversi dei fatti. Le soluzioni che saranno individuate avranno carattere provvisorio in attesa di un giudizio definitivo sulla complessa vicenda.

NUOVI SIGILLI DELLA PROCURA DOPO APPROFONDITE INDAGINI

Opere abusive e pericolose, cinque indagati

Costruite senza i titoli abilitativi e in aree ad «alta pericolosità idraulica»

● Dodici varchi, la strada urbana di quartiere a quattro corsie che collega Sant'Apollinare a Costa Morena (denominata ex Sirti), ancora una volta il ponte di Fiume Piccolo, la recinzione di via Del Mare, una muratura in cemento armato, realizzati dall'Autorità portuale sono stati oggetto nella giornata di mercoledì di un sequestro preventivo da parte dei militari del Nucleo di polizia economico-finanziaria della Guardia di finanza. Il nuovo provvedimento richiesto dal sostituto procuratore Raffaele Casto ha ottenuto il placet del gip Stefania De Angelis e rappresenta il seguito del filone già battuto dalla procura con i sequestri di febbraio e soprattutto dello scorso 27 agosto. Nell'ambito del procedimento sono cinque gli indagati in cui altre 2 persone non identificate. Si tratta di Gianluca Piscitelli (direttore dei

lavori di ampliamento della strada); Francesco Di Leverano (direttore del Dipartimento tecnico dell'Autorità di sistema portuale e Responsabile unico del procedimento - RUP - incaricato della verifica della regolare esecuzione dei lavori); Gaetano Giordano (imprenditore); Antonella Antonazzo (incaricata per il monitoraggio archeologico) e Antonio Iala (collaudatore tecnico amministrativo delle opere). Le opere, secondo la Procura - che ha lavorato in maniera molto approfondita sull'inchiesta - sarebbero state realizzate abusivamente, senza il rilascio dei titoli abilitativi urbanistici e paesaggistici a costruire. In diversi casi le opere sarebbero difformi anche rispetto ai progetti originali, in alcuni addirittura «pericolosi» perché ricadenti in aree «ad alta pericolosità idraulica» o «pericolosità geomorfologica elevata». (A.P.)

ROMA: ZES E ZLS PER RILANCIO DEL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO

Roma, 26 novembre 2018 – L'incontro, organizzato dall'Associazione italiana di Diritto Marittimo (AIDIM) e da Confitarma avrà ad oggetto "Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano".

Il tema dell'incontro che oggi lunedì 26 novembre si terrà a Roma presso CONFITARMA – Sala Antonio d'Amico, Piazza SS. Apostoli, 66.

La D'Amico International Shipping rientra in Confitarma

Roma-Paolo D'amico l'ha affermato in chiare lettere: "Per l'Italia non c'è spazio per due associazioni divise perché indeboliscono la categoria". Sostanzialmente, la D'Amico riconosce che questo periodo per lo shipping internazionale è difficile e di forte evoluzione tecnologica: per le rotte, le navi, i flussi commerciali e per i marittimi imbarcati. Una società come la D'Amico non poteva rimanere fuori da Confitarma dopo che la famiglia aveva dato tre presidenti a questa grande associazione. Assarmatori rimane e continuerà dialogare con Confitarma sui temi fondamentali dell'industria marittima; ma i tempi inducono forse a un ripensamento per una sola grande associazione e per parlare un solo linguaggio. In questo periodo, l'IMO sta mettendo in atto una strategia con l'ambizione di ridurre le emissioni annue totali di gas serra della navigazione internazionale – di almeno il 50% entro il 2050 rispetto a dieci addietro -.

Migliorare l'efficienza energetica delle navi attraverso misure tecnologiche può portare sicuramente a una riduzione delle emissioni; si pensino ai miglioramenti della progettazione dello scafo (materiali leggeri e disegni più pratici), lubrificazione dell'aria, archi a bulbo per ridurre l'attrito, recupero del calore residuo come fonte di energia, "slow steaming" e velocità ridotte, interfacce di porto/navi più agevoli oltre ai carburanti alternativi. Tutto questo comporterà per gli armatori investimenti aggiuntivi e nuove navi le c.d. eco-ship. Queste navi consumano molto meno di quelle tradizionali e consentono di compensare l'aumento del costo del carburante.

Per Paolo D'Amico questi sono argomenti che impongono all'industria marittima italiana di essere unita e lo dice e lo va affermando anche dalla sua presidenza dell'associazione internazionale di Intertanko – primo armatore italiano eletto presidente giorni addietro-. L'associazione internazionale degli armatori indipendenti di navi cisterna (Intertanko) raggruppa 204 membri appartenenti a quaranta Paesi e gestiscono 3.976 unità per 553 milioni di tonnellate di portata lorda. Il segmento delle rinfuse liquide è sicuramente il settore che più sta soffrendo a causa dei noli bassi e un mercato debole; i dazi e le restrizioni sui commerci internazionali non aiutano i flussi merceologici, oltre alle norme IMO 2020 di prossima attuazione con conseguenze sulle dinamiche economiche tra domanda e offerta.

Il ritorno della D'Amico International Shipping in Confitarma darà sicuramente impulso a superare questa fase d'iniziale di trasformazione tecnologica e di caos normativo, nella speranza che il mercato del bunker si riequilibrerà nell'arco di un paio di anni. In Confitarma ne sono convinti.

Abele Carruezzo

Tavola Rotonda “Il contributo delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano”

(FERPRESS) – Roma, 23 NOV – Si terrà lunedì 26 novembre la Tavola Rotonda “Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano”.

Introduce Elda TURCO BULGHERINI (Università di Roma “Tor Vergata”)

Intervengono

Luca SISTO (Direttore Generale Confitarma)

Maurizio D’AMICO (Segretario Generale Femoza World Free & Special Economic Zones Federation)

Ugo PATRONI GRIFFI (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale)

Guido GRIMALDI (Presidente ALIS – Italia in Movimento)

Francesco BENEVOLO (Direttore Operativo RAM S.p.a.)

ELBA

Sindaci in guerra per decidere sull'aumento della tassa di sbarco

■ A pagina 7

PORTOFERRAIO

Tassa di sbarco, è sempre guerra Ferrari e Barbetti ai ferri corti

I sindaci divisi sull'opportunità di aumentare la tariffa turistica

SI FA SEMPRE più caldo il clima in vista della consultazione dei sindaci della gestione associata del turismo che oggi pomeriggio dovrà decidere se aumentare o meno da 3,5 a 5 euro l'importo del contributo di sbarco nel periodo di alta stagione. Dopo le parole di fuoco del sindaco Ruggero Barbetti all'indirizzo dei colleghi Mario Ferrari e Marco Corsini che hanno invitato tutti ad un'ulteriore riflessione sull'opportunità di pro si registrammo infatti un nuovo botta e risposta tra Ferrari e Barbetti. «La promozione turistica - dice Ferrari - non ha bisogno di geni ma di trasparenza e buon senso, oltre che di condivisione delle decisioni da prendere insieme e non da imporre».

PER IL CONTRIBUTO di sbarco abbiamo chiesto semplicemente di stabilirne, attraverso un programma condiviso di interventi e di priorità, il suo corretto utilizzo che sarebbe, a termini di legge, di finanziare interventi sui rifiuti, di salvaguardia ambientale ed in ma-



PRUDENTE Mario Ferrari, sindaco di Portoferraio, non è d'accordo con Ruggero Barbetti primo cittadino di Capoliveri

teria di turismo, cultura, polizia locale e mobilità. Tutti settori nei quali, fino a prova contraria, oggi non si è fatto molto. Barbetti dice 'o così o carte all'aria'. Bene, ma sappia che in quel caso la responsabilità è tutta sua.

AL SINDACO di Capoliveri chiediamo semplicemente di rispetta-

re gli impegni presi». Barbetti, pur non risparmiando le consuete frecce a Ferrari, su Facebook spiega perché, a suo avviso, l'importo del contributo di sbarco deve essere ritoccato ed apre al turismo 'mordi e fuggi'. «Quando c'è crisi di turismo - afferma il sindaco di Capoliveri - bisogna investire di più nella promozione turistica. Questo è il

motivo per cui ho chiesto risorse aggiuntive per 500mila euro da ottenere attraverso l'aumento del contributo di sbarco, perché c'è bisogno di aumentare il nostro sforzo sui mercati esteri e nazionali. Le strade sono due: o si aumenta il contributo di sbarco che ci permette di destinare ulteriori 500mila euro per la promozione turistica e ulteriori 500mila euro da suddivi-

LE CIFRE

Si discute se passare da 3,5 euro a 5 euro nella stagione 2019

dere tra i 7 comuni o, per trovare questi 500 mila euro, ci si riduce di 70mila euro l'importo che va ad ogni comune. Se il problema di Rio è invece il turismo giornaliero dei residenti sulla costa, non avrei dubbi a proporre che i residenti a Piombino e comuni limitrofi paghino 1,50 euro tutto l'anno, togliendo quindi per essi l'aumento estivo».