

**Primo piano:****"...I porti nelle mani di una politica miope..."** (Portnews)**"...Venezia in corsa per la guida..."** (Il Gazzettino, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)**Trieste:****"...Cresce volume traffici..."** (Ansa)**"...Crociere, il 2020 l'anno della svolta per Trieste..."** (The Medi Telegraph)**Venezia:****"...Pianificazione spazio marittimo Mediterraneo..."** (Messaggero Marittimo, Ferpress)**Genova:****"...Costa sempre più legata a Savona concessione prorogata al 2044..."** (Il Secolo XIX, Seareporter, Messaggero Marittimo)**"...Falsi controlli sui container, in otto a giudizio a Genova..."** (The Medi Telegraph)**"...Assagenti, Banchemo augura una buona dose di fortuna per il 2019..."** (Corriere Marittimo)**"...La Liguria punta su hi tech e logistica..."** (The Medi Telegraph)**Ravenna:****"...Il Sistema portuale ravennate ad Hong Kong..."** (Messaggero Marittimo, Ferpress)**Livorno:****"...Presentata la riattivazione del bacino Mediterraneo..."** (Messaggero Marittimo, Ansa)**"...Richiesta d'aiuto di sette ex lavoratori LTL..."** (Messaggero Marittimo)**Napoli:****"...Dragaggi, Napoli alle battute finali, a Salerno a breve la gara..."** (Informazioni Marittime)**Bari e Brindisi:****"...Dal Mediterraneo pressing sul porto..."** (Nuovo Quotidiano di Puglia)**"...L'AdSP MAM punta sulla Turchia..."** (Il Nautilus, Gazzetta del Mezzogiorno)**Taranto:****"...L'ambiziosa programmazione infrastrutturale per il rilancio del porto di Taranto..."** (Messaggero Marittimo)**Gioia Tauro:****"...Filt, si rischia di penalizzare il porto di Gioia Tauro..."** (Rassegna Sindacale)**I porti siciliani:****"...A Termini Imerese partono i lavori di riqualificazione del porto..."** (Ferpress)**"...L'Area dello Stretto comincia dai suoi porti..."** (Gazzetta del Sud)**"...Nessun ritardo nelle operazioni di sbarco..."** (Gazzetta del Sud)**"...Ora la nuova Zes e il porto core..."** (Tempo Stretto, Gazzetta del Sud)



Cagliari:

"...Gas naturale liquefatto, prospettive per il trasporto marittimo..."
(Messaggero Marittimo)

Speciale:

"...Uir e Assoporti presentano a Tokyo le opportunità di investimento in Italia..." (varie testate).

Focus:

"...SRM e Contship, studio su efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate..." (Corriere Marittimo, Seareporter)

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

«I porti nelle mani di una politica miope»

Gestire i porti oggi? È come guidare un tir in una strada di montagna. Con gli occhi fissi sulla carreggiata, senza distrazioni, attenti a evitare ogni minimo rischio pur di non precipitare nel baratro.

Per il professor Francesco Munari, docente all'Università di Genova ed esperto di diritto dei porti, «si vive insomma alla giornata, anzi peggio. Toninelli? Abbiamo avuto ministri più interessati al nostro settore. Tuttora risultano poi poco definiti i rapporti e le deleghe col viceministro Rixi, e tutto ciò nuoce anche alla certezza degli interlocutori e alle politiche portuali. Mi pare che questo Governo non abbia del tutto compreso ancora la dimensione reale delle sfide che attendono i porti di qui a vent'anni. Manca una visione – e quindi l'impostazione di una politica dei trasporti – che ci aiuti a capire verso quale direzione voglia dirigersi la nave Italia: basti pensare alle incertezze sulla realizzazione delle grandi infrastrutture, vitali invece per lo sviluppo del comparto portuale e in realtà del Paese».

Il principale pericolo diventa così quello di andare alla deriva: «C'è qualcuno che sta cercando di capire come sarà il sistema dei trasporti tra quindici, vent'anni? I grandi vettori marittimi stanno scendendo a terra, occupando le infrastrutture dei porti – che sono per natura risorse scarse – ed estendono adesso la loro presenza anche alla catena logistica terrestre, svolgendo attività di trasporto ferroviario e stradale».

Per Munari questi sono i fenomeni «a cui bisogna guardare e che dovremmo studiare sul piano delle regole e degli effetti che queste iniziative possono avere per l'intera filiera logistica, delle imprese e del lavoro in Italia». L'obiettivo è «capire se è o meno (e credo di no) nell'interesse dell'economia nazionale, che vive di esportazioni, doversi confrontare con pochi giganti stranieri sulle condizioni di competitività del Paese. Non si può affidare il controllo di gran parte dei terminal portuali alle grandi linee di navigazione. Dobbiamo sforzarci di tenere distinti i ruoli: fra chi fa attività di trasporto marittimo e chi gestisce le attività di impresa nei porti. Di questo tema – centrale per il futuro della logistica e dell'economia nazionale – si parla troppo poco».

Manca poi una seria riflessione anche sui problemi connessi al gigantismo navale: «Perché mai dobbiamo restare passivi (come Europa, visto che come Italia da soli ogni iniziativa sarebbe inefficace) rispetto a scelte di compagnie come Maersk, MSC, Cma-Cgm a portare nel Mediterraneo *containership* da 22mila TEU? Perché il contribuente nazionale deve pagare per adeguare infrastrutture alle esigenze di pochissimi vettori, che corrono verso il gigantismo per escludere quei vettori concorrenti che non riescono a fare gli stessi investimenti, elevando così le barriere all'entrata nel mercato a livelli insostenibili? Ce lo dice anche l'OCSE in un rapporto di poche settimane fa: il comparto si indirizza verso scenari nei quali i grandissimi vettori riusciranno ad agevolare collusioni e cartelli. E se non si agisce sarà tardi per evitare le gravi distorsioni che tutto ciò potrà avere su un settore strategico per l'Italia: tra breve soltanto due o tre porti saranno in grado di ospitare questi giganti, gli altri dovranno chiudere. Questi effetti sociali, sul lavoro, sull'ambiente, sull'efficienza della catena logistica dovrebbero diventare materia di discussione per chi ha a cuore gli interessi nazionali».

Quella di Munari è una professione di lucido pessimismo: «Ci troviamo in un momento di enormi cambiamenti e nessuno s'interroga sul futuro. Un futuro nel quale presto potranno anche apparire nuovi modelli di *business* dominati dai grandi venditori via Internet che si stanno costruendo le loro navi, le loro grandi catene di distribuzione, bypassando a loro volta gli stessi vettori marittimi... E mentre sta accadendo tutto questo, in Italia che

succede? Ci si gingilla sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema! Mi verrebbe da ridere se non ci fosse piuttosto da piangere».

Al riguardo, il suo giudizio sul Governo si fa ancora più impietoso: «Non mi pare abbia compreso gli effetti ultimi della questione sull'imposizione fiscale relativa ai canoni demaniali incassati dalle AdSP. La Commissione di Bruxelles sbaglia a considerarle imprese che esercitano attività economiche. Invece di difendere l'esistente e contestare l'approccio della Commissione, l'esecutivo ha preferito limitarsi a spedire a Bruxelles lettere concilianti nelle quali apriva a possibili correttivi dello *status quo*, non rendendosi conto che le procedure attivate dalla Commissione richiedevano specifici passi che non sono stati compiuti».

Per Munari la natura giuridica delle Autorità portuali è invece chiarissima («Non sono imprese, punto») e l'Italia dovrebbe quindi opporsi alla Commissione, ricorrere al tribunale di Lussemburgo e se ciò non bastasse anche alla Corte di Giustizia. «Invece siamo zitti e accettiamo come se niente fosse i diktat della Commissione». Da qui la sua denuncia: «Non sembrano comprendersi i diversi tavoli in cui si deve operare a livello europeo. Ma davvero lo Stato italiano vuole appaltare la sua politica dei trasporti a un gruppo di funzionari della DG Comp? Affidarsi a loro è come chiedere ai vampiri di tenere di notte i nostri bambini. Un conto è affrontare una riforma dei porti a livello politico; altra cosa è non reagire di fronte a procedimenti su presunti aiuti di Stato».

-segue

Affidare ai funzionari che si occupano di *State Aids* le prospettive di modifica della legge n. 84/1994 non ha alcun senso perché il loro compito è diverso dal valutare i disegni di legge degli Stati, e i loro strumenti sono solo quelli di punire o meno la violazione di norme *antitrust*. Con la conseguenza che l'inerzia verso queste decisioni condiziona ogni futura possibilità di ragionare, se e mai ne avessimo bisogno, di ulteriori riforme della nostra normativa».

E se provassimo a cambiare la natura giuridica delle Autorità di Sistema? «Finiremmo dalla padella alla brace. Se venissero trasformate in Enti pubblici economici, le AdSP non potrebbero più ricevere alcun finanziamento pubblico senza il vaglio della Commissione, perché questo si configurerebbe come aiuto di Stato!». Quando al modello Spa, «di che cosa stiamo parlando? Avrebbe un senso solo se ci decidessimo ad affrontare il tema della privatizzazione dei beni demaniali. Viceversa, che tipo di vantaggio potremmo ottenere da Spa di natura pubblica? Non gestirebbero alcunché dal momento che i porti sono già in mano ai privati attraverso le concessioni. Gli unici, residui ambiti di loro competenza sarebbero quelli della rendita immobiliare e della regolamentazione. Impensabile. Così come è impensabile che una Spa pubblica possa farsi gare private che esorbitino dal rispetto delle normative sugli aiuti di Stato».

Munari è convinto che si tratti insomma di una soluzione sbagliata a un problema vero: «Possiamo semplificare l'azione delle pubbliche amministrazioni, incluse le Autorità di sistema portuale, limitandoci a una revisione delle norme sugli appalti pubblici, applicando in modo corretto le direttive dell'Unione europea. Noi invece siamo riusciti a complicare tutto, a trasformare le direttive comunitarie in un Vietnam non solo per i porti ma anche per tutte le altre PA. Siamo diventati il Paese dei grandi investimenti mai realizzati: sono trent'anni che parliamo del Terzo Valico... In questo contesto normativo, che ci siamo complicati noi rispetto agli altri Stati europei, si inseriscono poi altre autorità pseudo-indipendenti i cui compiti istituzionali non sono coordinati con quelli delle ADSP, così condizionando le attività di altre amministrazioni, in un sistema di confusione normativa che ulteriormente rallenta, scoraggia e complica investimenti e crescita. Sarebbe importante che le nostre istituzioni si dessero carico di chiarire i ruoli di **ART** (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e di **ANAC** (Autorità Nazionale AntiCorruzione) nel settore portuale, i loro rapporti con le ADSP e i rispettivi spazi che ciascuno deve esercitare».

Per l'avvocato marittimista l'origine dei problemi è insomma sempre la stessa: «Non si fa sistema a livello istituzionale. Ognuno si esprime in libertà e alla fine l'unico risultato è l'incertezza, che nuoce gravemente al sistema e al suo sviluppo». Un ragionamento che vale anche per **Assoporti**: «Bisognerebbe che l'intero *cluster* portuale valorizzasse l'Associazione invece di consentire che ciascuno proceda per proprio conto. La cosiddetta democrazia diretta è applicata a tutti i livelli, quando invece è fondamentale recuperare i corpi intermedi e la sintesi delle opinioni dopo aver ponderato le diverse posizioni».

Munari chiede tempo a chi invoca una riforma della riforma Delrio ad appena due anni dalla sua entrata in vigore: «Per testare l'efficienza dei nuovi sistemi portuali ci vogliono almeno quindici anni, metterli in discussione ora non ha senso. Quello che dobbiamo fare è cercare di applicare, correttamente, le norme che già ci sono. Bisogna restituire ai porti la loro autorevolezza come articolazione dello Stato, bisogna guadagnare terreno sul fronte della competitività. Vedo invece che tanti presidenti di Autorità di sistema si muovono in modo indipendente e incontrano (o dicono di incontrare) rappresentanti di governi stranieri. In Cina c'è uno Stato che ha una politica e soprattutto una dotazione multimiliardaria per investimenti sulle infrastrutture in Eurasia (e in Africa) e la usa – dal suo punto di vista del tutto legittimamente – come strumento di forte impatto esterno e di lungo periodo della propria sovranità; di contro, noi stiamo ancora qui a discutere di Spa... Mi pare che ci sia un *gap* incredibile, e sarebbe ora che tutti ce ne rendessimo finalmente conto».

Assoportri, Venezia in corsa per la guida

►Pino Musolino, numero uno dell'Autorità portuale lagunare entra nella rosa dei papabili per l'associazione nazionale

►Scoppia la pace col sindaco Brugnarò: «Se mai ci sono stati degli attriti, oggi mi sento di dire che non esistono più»

LA STAFFETTA

VENEZIA Dopo Trieste, la guida di Assoportri potrebbe passare a Venezia. Il nome di Pino Musolino rimbalza nel rumor da Genova e compare nella rosa dei papabili candidati in corsa per la presidenza dell'associazione nazionale, dopo il biennio di Zeno D'Agostino. Solo voci, per ora, che il numero uno dell'Autorità portuale di Venezia non conferma: «Senza dubbio mi lusingano ma nessuna discussione è stata affrontata e il tema non è ancora all'ordine del giorno». Unica concessione di Musolino, sull'argomento, è per chiarire le perplessità sul suo rapporto con l'amministrazione della città e nello specifico con il sindaco Luigi Brugnarò. Situazione che secondo qualcuno potrebbe condizionare un'eventuale corsa alla presidenza nazionale dell'associazione, ma se c'è chi lo considera un ostacolo, per qualcuno un segnale di autonomia dalla politica veneziana potrebbe invece rappresentare una nota a favore, capace di fargli guadagnare punti. «La questione non si pone - taglia corto Musolino - perché ho un ottimo rapporto con Brugnarò, testimoniato da tutti ciò che stiamo facendo insieme, soprattutto in questo ultimo periodo».

IN SCADENZA

Che la sua candidatura possa diventare realtà si vedrà nelle prossime settimane. La scadenza naturale del mandato di Zeno D'Agostino, manager veronese e numero uno del porto di Trieste, in Assoportri sarebbe ad

L'ATTUALE PRESIDENTE NAZIONALE, ZENO D'AGOSTINO, DEL PORTO DI TRIESTE, POTREBBE LASCIARE IN ANTICIPO

aprile ma l'attuale presidente non esclude di lasciare in anticipo. Di recente (a inizio novembre) D'Agostino è stato nominato vice presidente di Espo, European Sea Ports Organisation, e porterà avanti dall'organizzazione europea le battaglie dei porti italiani a partire da quella del ruolo nella Via della seta.

L'APPOGGIO

Sfida nella quale Musolino, a cui viene riconosciuto un impegno in prima linea, potrebbe rappresentare un ottimo alleato. Se il presidente del porto di Venezia si smarca dalle «voci di corridoio» non si è fatto attendere l'entusiasmo di Federagenti.

Consiglio regionale

Digital, Ferro Fini risparmia 30.000 fogli

VENEZIA In un anno Palazzo Ferro Fini risparmierà 30.000 fogli di carta stampata. È la previsione dell'ufficio di presidenza del Consiglio regionale, nell'approvare l'adeguamento del sistema di gestione dei documenti alle direttive del Codice dell'amministrazione digitale, che prevede ad esempio la dematerializzazione degli allegati all'ordine del giorno, «con l'obiettivo di ridurre, almeno parzialmente, la mole di copie cartacee prodotte in occasione dei lavori d'aula». In questo modo saranno stampate solo 89 copie del dossier, per consegnarli a tutti i consiglieri e assessori, ma solo ad un numero limitato di collaboratori e funzionari. «I restanti destinatari - è stato deciso - riceveranno la convocazione via email con l'indicazione delle modalità di reperimento dei documenti in formato elettronico, attraverso un percorso guidato a partire dalla pagina web del Consiglio regionale». (a.p.)

«Ho subito mandato un messaggio a Musolino - conferma Alessandro Santì, presidente dell'Associazione agenti marittimi del Veneto -, confermando che da parte nostra c'è il pieno appoggio. Assoportri è un'associazione che opera in maniera neutrale ma la carica di presidente è di estrema importanza. La presidenza, che con Musolino sarebbe comunque sopra le parti, darebbe prestigio a Venezia, ponendola sotto una lente di ingrandimento». Federagenti e Assogenti, in occasione della «non assemblea» di Roma dei primi di dicembre, aveva appunto proposto, a livello nazionale, un Focus sulla portualità veneziana. «È chiaro che la situazione del porto di Venezia è in grande evoluzione. Ma è proprio questo il momento in cui c'è bisogno di scelte importanti che una presidenza nazionale potrebbe favorire. Ci aiuterebbe a ottenere un'attenzione particolare che questo porto merita».

PACE COL SINDACO

La sensazione in Federagenti è che anche gli attriti con Brugnarò siano acqua passata: «In questi ultimi tempi non noto distonìa. In molte occasioni è stata manifestata e condivisa, da parte di tutti, l'importanza di lavorare sulla blue economy, elemento che sta diventando trainante sia per il Porto che per la città. E il sindaco lo ha ribadito in occasione del salone nautico e anche della consegna dell'ultima nave da crociera a Marghera. Se mai ci sono state situazioni di disaccordo, ora mi sento di dire che non esistono più». Se i rumors saranno confermati Pino Musolino, con i suoi 40 anni, potrebbe essere il più giovane contendente al ruolo di presidente di Assofarma. Ma in corsa, per i porti del Sud, potrebbe esserci anche Pietro Spirito (Napoli e Salerno) e Pasquale Monti, presidente del porto di Palermo, oltre a Rudolf Giampieri (Ancona).

M.ROS.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TANDEM Pino Musolino (a sinistra) con il sindaco di Venezia Luigi Brugnarò

Bcc: Marca e Monsile aderiscono a Iccrea

CREDITO

VENEZIA Si completa il mosaico delle adesioni ai gruppi nazionali delle Bcc del Trevigiano. Ieri le assemblee dei soci di banca della Marca e Bcc Monsile hanno approvato l'adesione al gruppo Iccrea. L'assemblea straordinaria della Monsile si è svolta al Bhr Hotel di Quinto di Treviso, presenti 1.519 soci, votate le modifiche allo statuto. I soci hanno dato delega al cda per l'aumento del capitale entro cinque anni per un importo massimo di 90 milioni. La Bcc conta 6.055 soci, 200 dipendenti e 21 filiali dislocate nel ter-

ritorio delle province di Treviso e Venezia.

Anche Banca della Marca ha approvato ieri il nuovo statuto e l'adesione a Iccrea. L'assemblea si è svolta alla Zoppas Arena di Conegliano, presenti oltre 600 soci. Un solo voto contrario. Banca della Marca da inizio anno ha

segnato una raccolta che ha superato i 3 miliardi con un +5% da inizio anno, gli investimenti finanziari della clientela (raccolta indiretta) superano i 900 milioni con un +6%. Anche gli impieghi vivi sono ritornati a quasi 1,6 miliardi. Banca della Marca entra quindi nel gruppo con ratios che consentono di operare con il maggior livello di autonomia previsto dal Patto di Coesione. Banca della Marca dopo la fusione del 2017 con Bcc Marcon conta 49 filiali, di cui 31 nella provincia di Treviso, 12 nel Veneto e 6 nel Pordenonese. I soci sono 8.882, dipendenti 377. A Iccrea fino a ora hanno aderito 142 Bcc, che operano su 1738 comuni con 2647 filiali, 750.000 i soci con più di 4 milioni di clienti, patrimonio netto di 11,5 miliardi, raccolta diretta di 102,4 miliardi. M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA BANCA DI MONSILE E DEL SILE HA ANCHE APPROVATO UN AUMENTO DI CAPITALE DA 90 MILIONI DA ATTUARE ENTRO CINQUE ANNI

Il Secolo XIX

Giochi aperti per la successione di D' Agostino: Musolino è sostenuto dagli "anti -Via della Seta", Spirito ha l' appoggio degli scali del Sud. L' outsider potrebbe essere Carla Roncallo (La Spezia)

Assoportori, per la presidenza in pole position Venezia e Napoli

Simone Gallotti /GENOVA È una corsa a due, per ora. Perché gli outsider già scaldano i motori. Qualcuno però lo ha spento quasi subito, altri lo tengono invece al massimo dei giri per provare lo sprint finale. La corsa alla più alta poltrona di Assoportori è partita.

In palio non c' è solo un incarico di rappresentanza.

L' associazione dei porti italiani siede ai tavoli più importanti, compreso quello per il rinnovo dei contratti di lavoro. E vanta anche una cassa di tutto rispetto, utile per le attività di promozione e marketing del sistema portuale nei mercati che tirano di più. Persino quelli che sussurrano l' inutilità di Asso porti «viene il sospetto che lo facciano per dissimulare un certo interesse a conquistare il vertice» spiega efficacemente un presidente della vecchia guardia.

Zeno D' Agostino, numero uno del porto di Trieste, nella recente intervista al Secolo XIX/The MediTelegraph, ha aperto le danze: «Me ne vado anche prima della scadenza di aprile» ha detto, permettendo dunque a diversi presidenti di scoprire le carte. In pole per questa tornata ci sono due nomi: al Nord è schierato Pino Musolino, giovane e vulcanico presidente di Venezia, porterebbe in dote una dimensione internazionale: parla un perfetto inglese, ha lavorato all' estero e cerca opportunità spesso fuori dai confini nazionali.

Ha però una serie di inciampi sul percorso, primo fra tutti quello del rapporto, non proprio idilliaco, con il "suo" sindaco, Luigi Brugnaro.

Ma Musolino è anche l' uomo che si sta ergendo a baluardo contro i cinesi e il lato oscuro della Via della Seta. Ai blocchi di partenza però c' è anche un rappresentante dei porti del Sud: è Pietro Spirito, numero uno degli scali campani (Napoli e Salerno).

L' uomo ha un curriculum notevole, politicamente ed economicamente, sarebbe la scelta dell' esperienza e ha il vantaggio di guidare due porti fondamentali per l' economia del Mezzogiorno. Anche lui però in casa deve riuscire a superare il clima diventato tesissimo con il mondo del lavoro e rischia di

-segue

dover combattere una guerra con portuali e sindacati. È uno dei grandi sponsor della trasformazione delle Authority in società per azioni e questo piace alla arte leghi sta del ministero, meno a quella pentastellata.

Il terzo incomodo è, come spesso accade, Genova. Paolo Signorini però non sembra interessato alla corsa, pur vantandone i maggiori diritti: guida il primo porto d' Italia che ha sempre garantito, sebbene a intervalli, anche la regia dell' associazione nazionale. Dalla Liguria è comunque arrivato il primo vero outsider. C' è stato un partito alternativo ai due favoriti, che ha chiesto a più riprese a Carla Roncallo, presidente del porto della Spezia, di scendere in campo. L' unica donna dei porti avrebbe però declinato e così la Liguria non sarà almeno in questa occasione, protagonista della partita, pur rimanendo "azionista di maggioranza" dell' associazione: il sistema ligure dei porti è di gran lunga il più importante d' Italia, in termini di traffico e di peso politico. È tornato in auge anche il nome di Pasquallino Monti, presidente di Palermo, uscito da Assoport, ma proprio per questo appetibile: potrebbe riportare trionfalmente le Authority siciliane ribelli all' interno dell' associazione. E poi quel ruolo lo ha già ricoperto, anche se durante la sua presidenza uscirono sbattendo la porta gli scali di Genova e Ravenna.

Sempre a Sud, c' è anche Sergio Prete tra i papabili, già candidato contro D' Agostino, ora impegnato nell' opera di rinascita di Taranto. Infine, e proprio per questo indicato come il più pericoloso dai "concorrenti", c' è Rodolfo Giampieri: equilibrato, diplomatico di buon senso e a capo di un' Authority piccola.

Il quadro che dovrà affrontare il nuovo presidente è però funestato dalle annunciate ispezioni del Mit in tre porti: Civitavecchia, Ravenna e Taranto. Ed è il porto di Roma quello su cui si è acceso il faro più forte, sul tema delle concessioni. Anche il segretario generale, il genovese Franco Mariani, lascerà l' incarico allo scadere del contratto in primavera, come aveva già annunciato. Su tutto questo pesa però la parola di Edoardo Rài, il viceministro leghi sta ai porti su cui alcuni presidenti puntano per arrivare prima-e meglio-alla poltrona di Assoport.

-

Assoportri, Venezia e Napoli in pole position per la presidenza / IL RETROSCENA

Genova - È una corsa a due, per ora. Perché gli outsider già scaldano i motori.

Genova - È una corsa a due, per ora. Perché gli outsider già scaldano i motori. Qualcuno però lo ha spento quasi subito, altri lo tengono invece al massimo dei giri per provare lo sprint finale. **La corsa alla più alta poltrona di Assoportri è partita.** In palio non c'è solo un incarico di rappresentanza.

L'associazione dei porti italiani siede ai tavoli più importanti, compreso quello per il rinnovo dei contratti di lavoro. E vanta anche una cassa di tutto rispetto, utile per le attività di promozione e marketing del sistema portuale nei mercati che tirano di più. Persino quelli che sussurrano l'inutilità di Assoportri «viene il sospetto che lo facciano per dissimulare un certo interesse a conquistare il vertice» spiega efficacemente un presidente della vecchia guardia.

Zeno D'Agostino, numero uno del porto di Trieste, nella recente intervista al *Secolo XIX/The MediTelegraph*, ha aperto le danze: «*Me ne vado anche prima della scadenza di aprile*» ha detto, permettendo dunque a diversi presidenti di scoprire le carte. In pole per questa tornata ci sono due nomi: **al Nord è schierato Pino Musolino, giovane e vulcanico presidente di Venezia**, porterebbe in dote una dimensione internazionale: parla un perfetto inglese, ha lavorato all'estero e cerca opportunità spesso fuori dai confini nazionali. Ha però una serie di inciampi sul percorso, primo fra tutti quello del rapporto, non proprio idilliaco, con il "suo" sindaco, Luigi Brugnaro. Ma Musolino è anche l'uomo che si sta ergendo a baluardo contro i cinesi e il lato oscuro della Via della Seta. Ai blocchi di partenza però c'è anche un rappresentante dei porti del Sud: è **Pietro Spirito**, numero uno degli scali campani (Napoli e Salerno). L'uomo ha un curriculum notevole, politicamente ed economicamente, sarebbe la scelta dell'esperienza e ha il vantaggio di guidare due porti fondamentali per l'economia del Mezzogiorno. **Anche lui però in casa deve riuscire a superare il clima diventato tesissimo con il mondo del lavoro** e rischia di dover combattere una guerra con portuali e sindacati. È uno dei grandi sponsor della trasformazione delle Authority in società per azioni e questo piace alla arte leghista del ministero, meno a quella pentastellata.

-segue

Il terzo incomodo è, come spesso accade, Genova. **Paolo Signorini però non sembra interessato alla corsa, pur vantandone i maggiori diritti:** guida il primo porto d'Italia che ha sempre garantito, sebbene a intervalli, anche la regia dell'associazione nazionale. Dalla Liguria è comunque arrivato il primo vero outsider. C'è stato un partito alternativo ai due favoriti, che ha chiesto a più riprese a Carla Roncallo, presidente del porto della Spezia, di scendere in campo. L'unica donna dei porti avrebbe però declinato e così la Liguria non sarà almeno in questa occasione, protagonista della partita, pur rimanendo "azionista di maggioranza" dell'associazione: il sistema ligure dei porti è di gran lunga il più importante d'Italia, in termini di traffico e di peso politico.

È tornato in auge anche il nome di Pasqualino Monti, presidente di Palermo, uscito da Assoporti, ma proprio per questo appetibile: potrebbe riportare trionfalmente le Authority siciliane ribelli all'interno dell'associazione. E poi quel ruolo lo ha già ricoperto, anche se durante la sua presidenza uscirono sbattendo la porta gli scali di Genova e Ravenna. Sempre a Sud, c'è anche Sergio Prete tra i papabili, già candidato contro D'Agostino, ora impegnato nell'opera di rinascita di Taranto. Infine, e proprio per questo indicato **come il più pericoloso dai "concorrenti", c'è Rodolfo Giampieri:** equilibrato, diplomatico di buon senso e a capo di un'Authority piccola. Il quadro che dovrà affrontare il nuovo presidente è però funestato dalle annunciate ispezioni del Mit in tre porti: Civitavecchia, Ravenna e Taranto. Ed è il porto di Roma quello su cui si è acceso il faro più forte, sul tema delle concessioni.

Anche il segretario generale, il genovese Franco Mariani, lascerà l'incarico allo scadere del contratto in primavera, come aveva già annunciato. Su tutto questo pesa però la parola di Edoardo Rixi, il viceministro leghista ai porti su cui alcuni presidenti puntano per arrivare prima - e meglio - alla poltrona di Assoporti.

Porti: Trieste; cresce volume traffici, +3,48% in 10 mesi

Settore container aumenta del 17%, treni segnano +13,46%

Con 52.903.403 tonnellate di merce movimentata, il volume complessivo dei traffici nel porto di Trieste cresce del 3,48% nei primi 10 mesi del 2018, rispetto allo stesso periodo del 2017. Il settore container arriva a 601.032 TEU e segna un +17%. Le merci varie registrano un +8,47% (14.906.365 tonnellate), mentre le rinfuse solide si attestano a 1.467.265 tonnellate, in rialzo sul 2017 (+15,06%). Stabili le rinfuse liquide (+1,17%) e il comparto RO-RO, (+1,66%) con 254.470 unità transitate. Sono i dati diffusi oggi dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Lo scalo cresce anche nel comparto ferroviario, raggiungendo tra gennaio-ottobre 8.109 treni (+13,46%). Considerando la movimentazione ferroviaria del Punto Franco Nuovo si riscontra una variazione del +20,43% e 6.361 treni. Tale performance è trainata dai risultati di Trieste Marine Terminal (+45,65% con 2.693 treni) e del gruppo Samer (+38,16% con 1.785 treni). A ottobre si segnala il record storico di movimentazione su base mensile con 914 treni (+11,19% sullo stesso mese del 2017). (ANSA).

Crociere, il 2020 l'anno della svolta per Trieste / FOCUS

Trieste - In questi giorni le compagnie stanno pubblicando i loro calendari futuri ed interessanti novità stanno emergendo per il capoluogo giuliano.

Trieste - Il 2020 si preannuncia una stagione molto positiva per Trieste Terminal Passeggeri. In questi giorni le compagnie stanno pubblicando i loro calendari futuri ed interessanti novità stanno emergendo per il capoluogo giuliano. Il 2019 si presenta come un anno di attesa, comunque caratterizzato dal debutto di Costa Venezia che sarà battezzata in pompa magna il prossimo primo marzo alla stazione marittima di Molo Bersaglieri, sicuramente l'evento dell'anno per la Trieste dello shipping. Nel corso della cerimonia di taglio della prima lamiera di **Msc Seashore** presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, **Pierfrancesco Vago aveva annunciato l'acquisizione da parte di Msc di una partecipazione nel terminal triestino**. Inoltre a partire dal 2020 una sua nave avrebbe fatto tappa fissa in regime di home port a Trieste. Questo ritorno è fondamentale per le aspirazioni future di TTP, attualmente si sta ancora attendendo che la compagnia fondata da Aponte comunichi nel dettaglio la nave che scalerà nella Venezia Giulia.

Certo è che un player del settore così importante potrà alimentare il traffico in maniera significativa. Ricordiamo inoltre che anche **Costa Crociere è presente nella gestione di TTP che ora può vantare partecipazioni dei due principali marchi del settore crocieristico in Italia**. Per ora la compagnia genovese ha in calendario quattro scali con Costa Deliziosa nell'autunno del 2020, anche se potranno aggiungersi altri dell'ultimo minuto come avvenuto negli ultimi anni per contingenze meteorologiche in Laguna o per manifestazioni a Venezia.

Nonostante non sia parte della gestione del terminal, il cliente principale di Trieste nel 2020 sarà **il gruppo Royal Caribbean che garantirà la presenza di navi di tre dei suoi brand**, parliamo di Celebrity Cruises, Silvesesa Cruises e TUI Cruises. La nave più prestigiosa coinvolta in questo traffico è sicuramente la nuovissima **Celebrity Edge**, che ha debuttato sul mercato caraibico proprio in questi giorni. La nuova ammiraglia di Celebrity toccherà Trieste tre volte fermandosi ogni volta due giorni, quindi effettuando l'overnight ad ogni scalo.

-segue

Questo per poter offrire ai suoi passeggeri delle escursioni verso Venezia: si tratta del primo armatore che prova questa soluzione visto il perdurare dell'incertezza del futuro dell'industria crocieristica veneziana.

Se questo esperimento avesse successo potrebbe essere una svolta per Trieste. **Silversea invece porterà in dote quattro scali con la Silver Spirit** e la nuova Silver Moon che proprio da Trieste partirà per il suo viaggio inaugurale. Infine TUI Cruises confermerà l'home port di una sua nave anche se con la Mein Schiff 5 invece che con la precedentemente annunciata Mein Schiff 2.

Resta in ogni caso il marchio che garantirà il traffico maggiore nel corso della stagione. **Il presidente dell'Autorità portuale Zeno d'Agostino ha dichiarato che Trieste ha un potenziale di 500.000 passeggeri l'anno, nel 2020 si potranno superare i 150.000.** Per crescere però le istituzioni dovranno risolvere il problema alquanto urgente dell'allungamento della banchina di 150 metri. Questo importante adeguamento è già previsto nel piano regolatore del porto e che diventa sempre più necessario, visto la corsa al gigantismo navale.

Pianificazione spazio marittimo Mediterraneo

Concluso a Venezia l'evento per la gestione sostenibile dei mari

VENEZIA – Si è concluso il 13 Dicembre a Venezia l'evento congiunto di Supreme e Simwestmed, progetti europei co-finanziati nell'ambito del Programma Emff/Work programme 2015 relativi alla Pianificazione dello spazio marittimo nel mare Mediterraneo, a cui il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha partecipato attraverso la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali.

Il programma ha lo scopo di favorire una crescita sostenibile delle attività umane sul mare attraverso l'implementazione di casi studio specifici in cui sono stati coinvolti i Paesi dell'Unione europea le cui coste si affacciano sul Mediterraneo.

I partner italiani sono il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e, su indicazione del ministero dell'Università, Istruzione e Ricerca, la comunità scientifica coordinata da Corila.

Insieme hanno individuato come caso studio per il progetto Supreme, l'area del Nord Adriatico, e nello specifico le acque prospicienti la costa delle regioni Friuli Venezia Giulia, Veneto ed Emilia Romagna.

Mentre, nell'ambito del progetto Simwestmed, si sono implementati due casi studi: uno che ha interessato l'area del mar Tirreno compresa tra Toscana e Sardegna, e l'altro nell'area dello Stretto di Sicilia, con il coinvolgimento anche di Malta.

Nell'incontro è emerso l'impegno degli Stati che si trovano a condividere luoghi e risorse marine transfrontaliere a lavorare in un'ottica comune per l'utilizzo delle risorse e dello spazio, garantendo la protezione dell'ambiente marino e costiero.

La conferenza è stata anche occasione di incontro tra istituzioni nazionali e locali, pianificatori e portatori di interesse per lo scambio di esperienze e competenze e favorire in questo lo sviluppo in futuro di nuove pratiche di pianificazione dello spazio marittimo (Psm), Maritime spatial planning (Msp) in inglese.

A Venezia evento su pianificazione spazio marittimo Mediterraneo per gestione sostenibile dei mari

(FERPRESS) – Venezia, 14 DIC – Si è concluso il 13 dicembre a Venezia l'evento finale congiunto di SUPREME e SIMWESTMED, progetti europei co-finanziati nell'ambito del Programma EMFF/Work Programme 2015 relativi alla Pianificazione dello Spazio Marittimo nel Mare Mediterraneo, a cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha partecipato attraverso la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali.

Il programma ha lo scopo di favorire una crescita sostenibile delle attività umane sul mare attraverso l'implementazione di casi studio specifici in cui sono stati coinvolti i Paesi dell'Unione Europea le cui coste si affacciano sul Mediterraneo.

I partner italiani sono il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e, su indicazione del ministero dell'Università, Istruzione e Ricerca, la comunità scientifica coordinata da Corila. Insieme hanno individuato come caso studio per il progetto SUPREME, l'area del Nord Adriatico, e nello specifico le acque prospicienti la costa delle Regioni Friuli Venezia Giulia, Veneto ed Emilia Romagna.

Mentre, nell'ambito del progetto SIMWESTMED, si sono implementati due casi studi: uno che ha interessato l'area del Mar Tirreno compresa tra Toscana e Sardegna, e l'altro nell'area dello Stretto di Sicilia, con il coinvolgimento anche di Malta.

Nell'incontro è emerso l'impegno degli Stati che si trovano a condividere luoghi e risorse marine transfrontaliere a lavorare in un'ottica comune per l'utilizzo delle risorse e dello spazio, garantendo la protezione dell'ambiente marino e costiero.

La conferenza è stata anche occasione di incontro tra istituzioni nazionali e locali, pianificatori e portatori di interesse per lo scambio di esperienze e competenze e favorire in questo lo sviluppo in futuro di nuove pratiche di pianificazione dello spazio marittimo (PSM) – Maritime Spatial Planning (MSP) in inglese.

Costa sempre più legata a Savona concessione prorogata al 2044

Alessandro Palmesino /SAVONA L' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona) ha esteso sino al 2044 la concessione a Costa Crociere delle aree e dei servizi crociere del porto di Savona. La cerimonia è avvenuta ieri. «L' attenzione al settore delle crociere da parte dell' Autorità è molto alta - ha detto il presidente dell' Authority, Paolo Signorini-. Sono stati infatti confermati gli investimenti relativi alle infrastrutture portuali a servizio del traffico crocieristico.

Si tratta di impegni rilevanti a cui ha risposto con altrettanti considerevoli investimenti per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port la compagnia armatoriale Costa Crociere (oltre 20 milioni complessivi). Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l' anno in corso e con previsioni per il 2019 che rafforzano questa tendenza portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristici accolti. È una conferma importante arrivata alla fine di una stagione non facile dopo il crollo del ponte Moran di».

Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, ha ribadito che «Savona è l' home port principale di Costa Crociere, dove generiamo un traffico annuale di oltre 800.000 passeggeri». Savona «è il polo crocieristico più importante della Liguria, che a questo punto si candida a diventare protagonista a livello italiano ed europeo», ha aggiunto il governatore Giovanni Toti. Il 3 novembre 2019 sarà celebrata proprio a Savona la cerimonia di battesimo della nuova ammiraglia Costa Smeralda (180.000 tonnellate di stazza lorda e 2.612 camere), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia).

Dal 9 novembre 2019 sino alla primavera del 2021, Costa Smeralda sarà a Savona ogni sabato per un itinerario di una settimana che toccherà anche Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia/Roma e La Spezia. A breve - è stato ricordato ieri saranno avviati importanti interventi nel porto crociere di Savona, per un investimento totale di circa 24 milioni di euro. L' Autorità provvederà, tra l' altro, ai lavori di approfondimento del fondale antistante la banchina principale del terminal crocieristico.

AdSP del Mar Ligure Occidentale ha esteso sino al 2044 la concessione a Costa Crociere delle aree e dei servizi crociere del porto di Savona

Savona, 14 dicembre 2018 – Si è tenuta al Palacrociere la firma dell'atto con il quale [l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale](#) ha esteso sino al 2044 la concessione a [Costa Crociere](#) delle aree e dei servizi crociere del porto di Savona.

Oltre a **Paolo Emilio Signorini**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, e **Neil Palomba**, Direttore Generale di Costa Crociere, che hanno sottoscritto il nuovo accordo, erano presenti **Giovanni Toti**, Presidente della Regione Liguria e **Ilaria Caprioglio**, Sindaco di Savona, a testimonianza dell'importanza di questo momento per lo sviluppo futuro del porto di Savona.

Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, ha dichiarato: *“L'attenzione al settore delle crociere da parte dell'Autorità di Sistema è molto alta e sono stati infatti confermati gli investimenti relativi alle infrastrutture portuali a servizio del traffico crocieristico. Si tratta di impegni rilevanti a cui ha risposto con altrettanto considerevoli investimenti per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port la compagnia armatoriale Costa Crociere (oltre 20 milioni complessivi). Savona e Genova sono nella Top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso e con previsioni per il 2019 dell'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e dell'Osservatorio Turistico Regionale che rafforzano questa tendenza portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristici accolti. È una conferma importante arrivata alla fine di una stagione non facile dopo il crollo del Ponte Morandi lo scorso agosto.”*

“Savona è l'home port principale di Costa Crociere, dove generiamo un traffico annuale di oltre 800.000 passeggeri” – ha dichiarato **Neil Palomba**, Direttore Generale di Costa Crociere – *“Questo nuovo accordo rappresenta un ulteriore successo nella nostra proficua collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale, e pone basi ancora più solide e durature per gli investimenti che abbiamo già deliberato per l'adeguamento del Palacrociere in vista dell'arrivo a fine 2019 della nostra nuova ammiraglia Costa Smeralda”.*

*“Il settore crocieristico rimane strategico per la Liguria e per il suo sviluppo turistico – conferma il Presidente di Regione Liguria **Giovanni Toti** -, un asset fondamentale per il rilancio economico di questa regione, uno dei cardini della sua riconversione da realtà industriale a terra che guarda al futuro. L'estensione al 2044 della concessione è sinonimo di una progettualità di ampio respiro e a lungo termine, che mira a potenziare quello che è il polo crocieristico più importante della Liguria, che a questo punto si candida a diventare protagonista a livello italiano ed europeo. Questo passaggio odierno conferma lo stretto legame tra la Liguria e Costa, una azienda fortemente legata alla Liguria, una realtà che opera e dà lavoro nella terra dove è stata fondata e dove opera da 70 anni”.*

Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona ha commentato: *“L'Amministrazione Comunale accoglie con soddisfazione la firma di questo importante atto, fondamentale per il proseguimento dello sviluppo economico, non solo in campo turistico, della nostra Città e di tutto il territorio circostante. Un atto frutto del lavoro sinergico, al fine di proseguire ad ospitare l'home port principale di Costa Crociere a Savona. Da parte nostra continua l'impegno per rendere la Città sempre più accogliente per i molti crocieristi che hanno l'opportunità di conoscere e far conoscere Savona nel mondo”.*

-segue

Il 3 novembre 2019 verrà celebrata proprio a Savona la cerimonia di battesimo della nuova ammiraglia **Costa Smeralda** (180.000 tonnellate di stazza lorda e 2.612 camere), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia). Dal 9 novembre 2019 sino alla primavera del 2021, Costa Smeralda sarà a Savona ogni sabato per un itinerario di una settimana che toccherà anche Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia/Roma e La Spezia.

In previsione dell'arrivo di Costa Smeralda, a breve verranno avviati importanti interventi nel porto crociere di Savona, per un investimento totale di circa **24 milioni di euro**. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale provvederà ai lavori di approfondimento del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare il tirante idraulico dalla quota attuale di -9 m slm alla quota di -11 m slm, previo intervento di consolidamento della struttura. L'importo complessivo dell'intervento è stimato in **19,35 milioni di Euro**. Costa Crociere investirà un totale di **4,5 milioni di euro** per l'acquisto di due nuovi finger e l'adeguamento della struttura del Palacrociere, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l'operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti **155 scali** di navi Costa.

Costa Smeralda sarà la prima nave da crociera per il mercato globale alimentata sia in porto che in mare aperto a LNG. La nuova ammiraglia sarà inoltre la migliore espressione del concetto di Italy's finest che caratterizza il marchio Costa a livello internazionale. Proporrà innovazioni assolute, ma anche ulteriori sviluppi di quelle caratteristiche di prodotto che stanno riscuotendo maggior successo sulle navi già in servizio. Per realizzare gli interni sono state selezionate quattro società di progettazione di fama internazionale – Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Ship Design e Rockwell Group – sotto la guida del direttore creativo Adam D. Tihany.

Savona: concessione a Costa Crociere estesa al 2044

AdSp e compagnia investiranno 24 milioni nel 2019

SAVONA – L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha esteso sino al 2044 la concessione a Costa Crociere delle aree e dei servizi crociere del porto di Savona.

Al Palacrociere, il presidente dell'AdSp Paolo Emilio Signorini e Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, hanno sottoscritto il nuovo accordo, alla presenza di Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona, a testimonianza dell'importanza di questo momento per lo sviluppo futuro del porto.

A margine della firma, Signorini ha dichiarato: "L'attenzione al settore delle crociere da parte dell'Autorità di Sistema è molto alta e sono stati infatti confermati gli investimenti relativi alle infrastrutture portuali a servizio del traffico crocieristico. Si tratta di impegni rilevanti a cui ha risposto con altrettanto considerevoli investimenti per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port la compagnia armatoriale Costa Crociere (oltre 20 milioni complessivi). Savona e Genova sono nella Top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso e con previsioni per il 2019 dell'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e dell'Osservatorio Turistico Regionale che rafforzano questa tendenza portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristici accolti. È una conferma importante arrivata alla fine di una stagione non facile dopo il crollo del ponte Morandi lo scorso Agosto".

Da parte sua, Neil Palomba, ha sottolineato che "Savona è l'home port principale di Costa Crociere, dove generiamo un traffico annuale di oltre 800.000 passeggeri. Questo nuovo accordo rappresenta un ulteriore successo nella nostra proficua collaborazione con l'AdSp, e pone basi ancora più solide e durature per gli investimenti che abbiamo già deliberato per l'adeguamento del Palacrociere in vista dell'arrivo a fine 2019 della nostra nuova ammiraglia Costa Smeralda".

Nel suo intervento, il presidente della Liguria, Toti, ha ricordato che "il settore crocieristico rimane strategico per la Liguria e per il suo sviluppo turistico, un asset fondamentale per il rilancio economico di questa regione, uno dei cardini della sua riconversione da realtà industriale a terra che guarda al futuro. L'estensione al 2044 della concessione è sinonimo di una progettualità di ampio respiro e a lungo termine, che mira a potenziare quello che è il polo crocieristico più importante della Liguria, che a questo punto si candida a diventare protagonista a livello italiano ed europeo. Questo passaggio odierno conferma lo stretto legame tra la Liguria e Costa, una azienda fortemente legata alla Liguria, una realtà che opera e dà lavoro nella terra dove è stata fondata e dove opera da 70 anni".

Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona ha commentato: "L'Amministrazione comunale accoglie con soddisfazione la firma di questo importante atto, fondamentale per il proseguimento dello sviluppo economico, non solo in campo turistico, della nostra Città e di tutto il territorio circostante. Un atto frutto del lavoro sinergico, al fine di proseguire ad ospitare l'home port principale di Costa Crociere a Savona. Da parte nostra continua l'impegno per rendere la Città sempre più accogliente per i molti crocieristi che hanno l'opportunità di conoscere e far conoscere Savona nel mondo".

Il 3 Novembre 2019 verrà celebrata proprio a Savona la cerimonia di battesimo della nuova ammiraglia Costa Smeralda (180.000 tonnellate di stazza lorda e 2.612 camere), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku, in Finlandia. Dal 9 Novembre 2019 sino alla primavera del 2021, Costa Smeralda sarà a Savona ogni sabato per un itinerario di una settimana che toccherà anche Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia / Roma e La Spezia.

In previsione dell'arrivo di Costa Smeralda, a breve verranno avviati importanti interventi nel porto crociere di Savona, per un investimento totale di circa 24 milioni di euro. L'AdSp del Mar Ligure occidentale provvederà ai lavori di approfondimento del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare il tirante idraulico dalla quota attuale di -9 m slm alla quota di -11 m slm, previo intervento di consolidamento della struttura. L'importo complessivo dell'intervento è stimato in 19,35 milioni di euro. Costa Crociere investirà 4,5 milioni per l'acquisto di due nuovi finger e l'adeguamento della struttura del Palacrociere, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l'operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti 155 scali di navi Costa.

Falsi controlli sui container, in otto a giudizio a Genova

Genova - L'inchiesta dei carabinieri del Noe, partita nel 2016, aveva portato agli arresti domiciliari Vittorio Tamburini (esperto qualificato) e Antonio Carannante (verificatore).

Genova - Il giudice per l'udienza preliminare Cinzia Perroni ha rinviato a giudizio tutte le otto persone indagate nell'ambito dell'inchiesta su falsi documenti attestanti i controlli sui container potenzialmente radioattivi, **il tutto ai danni del terminal Vte di Pra'**, del Sech e al terminal Spinelli. L'inchiesta dei carabinieri del Noe, partita nel 2016, aveva portato agli arresti domiciliari Vittorio Tamburini (esperto qualificato) e Antonio Carannante (verificatore), mentre per altre sei persone (Chiara Garaglia della Logistic Group, Alessandro Squicciarini, Simone Caroleo, Andrea Catalano e Federico Casagrande della Sattemar; Luca Riccardi della Spedimar) era stato disposto l'obbligo di firma. Per tutti l'accusa è di falso ideologico per induzione.

Secondo quanto riscontrato dai militari, coordinati dal **procuratore aggiunto Francesco Pinto**, l'esperto qualificato consegnava i documenti in bianco che poi il suo dipendente misuratore compilava apponendo la firma falsa del suo superiore e attestando gli avvenuti controlli. Il tutto con la compiacenza di dipendenti di numerose ditte di spedizione che mettevano anche a disposizione la sede logistica per compilare i falsi moduli. In questa maniera si ottenevano le bolle e sdoganare materiale ferroso proveniente dai paesi dell'Africa e diretti al Nord Italia.

Assagenti, Banchemo augura "una buona dose di fortuna per il 2019" a Genova e al suo porto

GENOVA - *"Dal profondo del mio cuore posso solo augurarvi una buona dose di fortuna per il 2019"* lo ha detto **Alberto Banchemo presidente di Assagenti**, l'associazione degli agenti marittimi e raccomandatori genovesi, ieri in serata al **tradizionale cocktail di Natale**. Un anno difficile per la città e il porto di Genova messi a dura prova dai tragici eventi del 14 agosto. *"Da ogni difficoltà di solito si riesce ad ottenere un'opportunità, è il mio mantra," - ha aggiunto Banchemo - "l'opportunità di questo contesto è la riscoperta della coesione e unità di intenti"*. Dall'immane tragedia la forza di andare avanti coesi *"Le associazioni di categoria: agenti marittimi, spedizionieri, Camera di Commercio, con le istituzioni la Capitaneria di Porto, Regione e Comune, tutti attorno ad un tavolo per trovare una soluzione e dialogare."*

Il presidente di Assagenti pertanto ha concluso il saluto natalizio con l'augurio che *"il 2019 possa portare un po' di fortuna e ancora maggiore unione e condivisione"*. Presenti al Cocktail oltre ai rappresentanti degli agenti marittimi, delle compagnie armatoriali, dei terminal portuali, il **presidente di Federagenti Gian Enzo Duci**, l'ammiraglio **Nicola Carbone direttore marittimo della Liguria e della Capitaneria di porto di Genova**, l'**assessore regionale allo sviluppo economico, porti e logistica, Andrea Benveduti**, l'**assessore comunale allo sviluppo e promozione economica della città, Giancarlo Vinacci**.

Formazione, la Liguria punta su hi tech e logistica

Genova - Sono 33 milioni di euro. A tanto ammonta il budget complessivo delle risorse destinate dalla Regione Liguria per i programmi di formazione e sviluppo dell'occupazione giovanile. Due sono le misure sono state approvate durante l'ultima giunta regionale

Genova - Sono 33 milioni di euro. A tanto ammonta il budget complessivo delle risorse destinate dalla Regione Liguria per i programmi di formazione e sviluppo dell'occupazione giovanile. Due misure sono state approvate durante l'ultima giunta regionale, su proposta degli assessori alla Formazione Ilaria Cavo e alle Politiche attive del lavoro Gianni Berrino: le linee d'indirizzo del pacchetto giovani 2018-2020 (con il primo bando che prevede una prima erogazione di 8 mln di euro) e il piano Garanzia Giovani 2019-2020. «Si tratta - ha detto il governatore Giovanni Toti - di misure potenti che hanno l'obiettivo di fare formazione mirata, a immediato sbocco occupazionale, ma con uno sguardo anche all'alta formazione». Si punta su turismo, hi tech e "blue economy" legata al mare. «Oltre alle linee guida per l'attivazione di tutte le misure del Pacchetto Giovani è stato approvato un primo bando da 8 mln di euro, per dare una rapida attuazione alla prima misura "Formarsi per competere", destinata ai disoccupati o inoccupati under 29 - spiega Cavo - da gennaio gli enti di formazione, in accordo con le aziende, potranno presentare progetti di formazione». Saranno finanziati corsi nei settori della logistica, high tech, scienze della vita, cybersecurity, mecatronica, cantieristica navale, nautica, energia, crocieristica oltre che alle professioni per cui la legge regionale di stabilità 2018 prevede agevolazioni, come commercio al dettaglio e ristorazione.

Il Sistema portuale ravennate ad Hong Kong

Incontro che segue l'insediamento, a Ravenna, della sede europea della Cmit Europe

RAVENNA – Il Sistema portuale ravennate è stato impegnato nei giorni scorsi in una missione istituzionale ad Hong Kong a cui hanno partecipato il Comune di Ravenna con il sindaco Michele de Pascale, l'[Autorità portuale di Ravenna](#) con il presidente Daniele Rossi, l'Università di Bologna con il rettore Francesco Ubertini e il professor Fabio Fava, Sapir con il presidente Riccardo Sabadini e la Regione Emilia-Romagna con il direttore generale dell'area infrastrutture, Paolo Ferrecchi, in rappresentanza del presidente Bonaccini.

Hong Kong è una regione amministrativa speciale della Cina, famosa per la sua preponderante skyline e per il profondo porto naturale. Con una superficie di 1.104 chilometri quadrati e una popolazione di sette milioni di persone, è una delle aree più densamente popolate del mondo.

Il traffico complessivo delle merci movimentato dal porto di Hong Kong ammonta a circa 260 milioni di tonnellate di cui un traffico container di circa 20 milioni di teu.

L'occasione della visita è scaturita a seguito dell'insediamento, a Ravenna, della sede europea della Cmit Europe, società della China merchants group, una delle più importanti compagnie di stato cinesi, operante nei settori della logistica portuale, della cantieristica offshore e navale, delle infrastrutture e della finanza, avente appunto il suo quartier generale ad Hong Kong.

La delegazione ha visitato le sedi della China merchant group (Cmg) e della China merchant industry holding (Cmih).

I lavori sono proseguiti poi con due importanti momenti di confronto che hanno riguardato la presentazione del progetto Hub portuale di Ravenna e dell'offerta formativa e di ricerca dell'Università di Bologna.

Il progetto [Hub portuale](#) è stato approvato dal Cipe nello scorso Febbraio e per esso sta per avviarsi la procedura di gara per l'affidamento di più di 200 milioni di lavori per l'approfondimento dei fondali, il rifacimento delle banchine e la realizzazione delle nuove piattaforme logistiche e del nuovo Terminal container di Tcr, società del Gruppo Sapir, uno dei possibili principali terminali della nuova Via della seta, il progetto della Repubblica popolare cinese per rafforzare i collegamenti fra far east e Unione europea.

La seconda giornata è stata invece dedicata alla presentazione dell'offerta formativa e di ricerca dell'Università di Bologna nel Campus e nel Tecnopolo di Ravenna con particolare riferimento alla Laurea magistrale internazionale in Offshore engineering, principale settore di attività della Cmih, ma con attenzione all'ulteriore offerta in ambito ingegneristico, ambientale e giuridico. È stata l'occasione per presentare anche l'iniziativa avviata da Unibo e Comune di Ravenna per rilanciare il Centro di ricerche di Marina di Ravenna.

La missione è proseguita con la visita al Consolato italiano presso Hong Kong guidato dal console Clemente Contestabile che ha fornito un forte sostegno all'iniziativa, e al Politecnico universitario di Hong Kong, con cui Unibo intrattiene già da tempo una forte collaborazione nel campo della sicurezza alimentare.

“Lo sviluppo del sistema logistico del porto di Ravenna su cui siamo impegnati -ha commentato Daniele Rossi, presidente dell'AdSp del mare Adriatico centro-settentrionale- ha consentito di costruire una importante operazione di valorizzazione del territorio che porterà effetti positivi sui traffici commerciali, sull'occupazione e per l'università”.

Ravenna: il Sistema portuale ravennate ad Hong Kong per importante missione istituzionale

(FERPRESS) – Ravenna, 14 DIC – Si è appena conclusa una importante missione istituzionale ad Hong Kong per il Sistema portuale Ravennate a cui hanno partecipato il Comune di Ravenna con il Sindaco Michele de Pascale, l’Autorità Portuale di Ravenna con il Presidente Daniele Rossi, l’Università di Bologna con il Rettore Prof. Francesco Ubertini e il Prof. Fabio Fava, Sapir con il Presidente Riccardo Sabadini e la Regione Emilia-Romagna con il Direttore Generale dell’area Infrastrutture, Paolo Ferrecchi, in rappresentanza del Presidente Stefano Bonaccini.

Hong Kong è una regione amministrativa speciale della Cina, famosa per la sua preponderante skyline e per il profondo porto naturale. Con una superficie di 1.104 km² e una popolazione di sette milioni di persone, Hong Kong è una delle aree più densamente popolate del mondo.

Il traffico complessivo delle merci movimentato dal porto di Hong Kong ammonta a circa 260 milioni di tonnellate di cui un traffico container di circa 20 milioni di teu.

L’occasione della visita è scaturita grazie all’insediamento, a Ravenna, della sede europea della CMIT Europe, società della China Merchants Group, una delle più significative compagnie di Stato cinesi, operante nei settori della logistica portuale, della cantieristica offshore e navale, delle infrastrutture e della finanza, avente appunto il suo head quarter ad Hong Kong, e una risorsa importante per la città.

La delegazione è stata in primo luogo accompagnata a visitare le sedi della China Merchant Group (CMG) e della China Merchant Industry Holding (CMIH).

I lavori sono proseguiti poi con due importanti momenti di confronto che hanno riguardato la presentazione del Progetto Hub Portuale di Ravenna e dell’offerta formativa e di ricerca dell’Università di Bologna.

Prima giornata per il progetto Hub Portuale, approvato dal CIPE nello scorso febbraio e per il quale sta per avviarsi la procedura di gara per l’affidamento di più di 200 milioni di lavori per l’approfondimento dei fondali, il rifacimento delle banchine e la realizzazione delle nuove piattaforme logistiche e del nuovo Terminal container di TCR, società del Gruppo Sapir, uno dei possibili principali terminali della nuova Via della Seta, il Progetto della Repubblica Popolare Cinese per rafforzare i collegamenti fra far east e Unione Europea.

Seconda giornata dedicata invece alla presentazione dell’Offerta formativa e di ricerca dell’Università di Bologna nel Campus e nel Tecnopolo di Ravenna con particolare riferimento alla Laurea magistrale internazionale in Offshore Engineering, principale settore di attività della CMIH, ma con attenzione alla ulteriore offerta in ambito ingegneristico, ambientale e giuridico. È stata l’occasione per presentare anche l’iniziativa avviata da Unibo e Comune di Ravenna per rilanciare il Centro di ricerche di Marina di Ravenna.

La missione è proseguita con la visita al Consolato Italiano presso Hong Kong guidato dal Console Clemente Contestabile che ha fornito un forte sostegno all’iniziativa, e al Politecnico Universitario di Hong Kong, con cui Unibo intrattiene già da tempo una forte collaborazione nel campo della sicurezza alimentare.

Dichiarazione di Francesco Ubertini, Rettore dell’Università di Bologna: “L’Università di Bologna, con il suo Campus di Ravenna, è fortemente impegnata nel sostenere i progetti di sviluppo del territorio ravennate. In questo senso, gli incontri fatti ad Hong Kong ci hanno permesso di consolidare rapporti importanti. Con la nostra laurea magistrale in Offshore Engineering e la ricca offerta formativa e attività di ricerca nel campo dell’ingegneria e delle scienze ambientali, l’Alma Mater è pronta a sostenere queste nuove importanti sinergie internazionali”.

Dichiarazione di Daniele Rossi, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: “Lo sviluppo del sistema logistico del porto di Ravenna su cui siamo impegnati ha consentito di costruire una importante operazione di valorizzazione del territorio che porterà effetti positivi sui traffici commerciali, sull’occupazione e per l’università”.

-segue

Dichiarazione di Michele de Pascale, Sindaco di Ravenna: “Una missione molto importante che ci ha permesso di approfondire la conoscenza di un grande gruppo industriale insediatosi recentemente a Ravenna, di promuovere il nostro territorio e di sviluppare relazioni rilevanti per il futuro su offshore, traffico container e ricerca e sviluppo. Torniamo ancora più consapevoli della nostra potenzialità e certi che gli investimenti a Ravenna sia in termini infrastrutturali che di didattica e ricerca stanno aprendo nuove opportunità e che la nostra comunità è pronta a coglierli a beneficio di tutto il Paese.

Ravenna ha tutte le caratteristiche per giocare un ruolo da assoluta protagonista nelle relazioni commerciali, industriali e culturali fra Unione europea e far east”.

Dichiarazione di Stefano Bonaccini, Presidente della Regione Emilia Romagna: “La missione che si è appena conclusa va nella direzione di lavoro intrapresa da tempo. Abbiamo infatti sempre avuto la convinzione che la crescita, il rafforzamento e la riqualificazione del sistema portuale di Ravenna, il più importante dell'Adriatico, rappresenti una scelta fondamentale e un investimento prioritario per l'economia non solo della nostra regione, ma per l'intero Paese.

Senza dimenticare che il porto di Ravenna fa parte del Cluster intermodale regionale, un progetto che abbiamo fortemente voluto con protagonisti i principali hub pubblici e privati che operano in Emilia-Romagna, che si inserisce in un modello complessivo di sviluppo delle infrastrutture e del sistema dei trasporti, nell'ambito di una crescita sostenibile, che per noi è strategica.

Per tutto questo, siamo da sempre in prima fila nel sostenere il progetto di riqualificazione, approvato dal Cipe nello scorso febbraio, che con uno stanziamento di 235 milioni di euro per l'adeguamento dei fondali e dell'intera struttura potrà garantire quindi un potenziamento significativo dell'hub portuale. Il nostro prossimo obiettivo è quello di far partire i cantieri entro il 2019”.

Presentata la riattivazione del bacino Mediterraneo

La soddisfazione di Nogarin, Corsini, amm. Tarzia e Vitelli

LIVORNO – La convivenza, più o meno forzata, fra portatori di interessi diversi sembra essere una caratteristica peculiare dell'Italia del momento che trova la sua espressione più evidente nel connubio innaturale e tutt'altro che facile fra le due forze che stanno governando il Paese e di tal natura è apparsa la collaborazione che, nel nome del superiore interesse della città e del territorio di Livorno, sembra legare in maniera pressoché indissolubile il Comune, la Capitaneria di Porto, l'Autorità di Sistema portuale e il cantiere Azimut Benetti.

I quattro soggetti, indiscutibilmente protagonisti delle sorti di Livorno, hanno dato appuntamento alla stampa e alle autorità in una elegante saletta di rappresentanza del cantiere Benetti con l'intento di presentare ufficialmente la riattivazione del bacino galleggiante Mediterraneo dopo ben cinquantadue mesi dal tragico incidente dell'Agosto 2015 e ventuno mesi dal dissequestro dell'impianto da parte dell'Autorità giudiziaria.

A fare gli onori di casa c'era il dottor Paolo Vitelli in persona, titolare del cantiere, e il primo ad avere la parola è stato il sindaco, Filippo Nogarin, che, ricordando come Livorno, area di crisi complessa, abbia un bisogno vitale della ripresa del comparto navalmeccanico, ha inteso sottolineare l'importanza assolutamente decisiva assunta dalla collaborazione fra tutte le forze interessate, un lavoro di squadra che ha consentito di conseguire risultati importanti come la riapertura del bacino Mediterraneo.

Altrettanta soddisfazione ha tenuto ad esprimere il direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Giuseppe Tarzia che, a detta dei presenti, ha veramente segnato un punto di svolta riguardo all'impegno dell'Autorità marittima nell'agire, per quanto di propria competenza per la riattivazione della struttura e per il benessere e lo sviluppo della città.

“Spero e credo di aver contribuito al successo che oggi presentiamo alla città”, poi, ripercorrendo, senza troppe edulcorazioni di maniera, il travagliatissimo iter lungo il quale si è snodata la gara accidentata per l'assegnazione del sistema dei bacini di carenaggio ha evidenziato come il forzato blocco del bacino galleggiante, oltre a rappresentare una spina nel fianco dell'economia cittadina in generale, abbia frenato non poco anche l'attività del cantiere Benetti.

“La riattivazione del Mediterraneo – ha spiegato l'ammiraglio – schiude per il lavoro livornese prospettive considerevoli di refitting, formazione, attività indotte e collaterali alle costruzioni navali, senza escludere la possibilità, da parte di Azimut, di stringere accordi con altri grandi cantieri diportistici per portare a Livorno anche la manutenzione di grandi yacht costruiti altrove”.

Ripercorrere, sia pure con qualche significativa omissione, l'iter della gara per i bacini (il prossimo 23 Gennaio scadrà il termine per i partecipanti), è toccato al presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, che snocciolando foto e filmati su maxishermi disseminati in sala, ha inteso ricordare quanto sia stato decisivo l'apporto dell'ammiraglio Tarzia nella positiva conclusione della storia (ex) infinita dell'inattività del Bacino galleggiante, collaudato con successo il 30 Novembre scorso e del relativo blocco della gara per l'assegnazione.

Corsini ha ricordato anche la recentissima realizzazione della rampa di accesso che consentirà alle grandi costruzioni (fino a 18 mila t.) di essere immesse in bacino da terra e la demolizione in corso delle due grues di cantiere sulla banchina 76, che ha definito “materiale archeologico” sebbene siano state costruite per la Cooperativa Fratelli Orlando, sotto la presidenza dell'Autorità portuale da parte di Nereo Marcucci.

Un grazie, da parte dell'AdSp è poi andato al Comune di Livorno che, nel frattempo, ha proceduto a programmare alcuni necessari adeguamenti urbanisti funzionali alla nuova realtà industriale della città.

-segue

A conclusione dell'incontro, il dottor Vitelli ha tracciato una sintetica storia delle costruzioni navali a Livorno fino all'insediamento del cantiere Benetti – il primo costruttore al mondo da ben 19 anni – che, nel 2003, portò in dote investimenti per 150 milioni di euri e che, per il prossimo futuro, può contare su un numero rilevante di yacht da costruire e da varare con sicuro vantaggio per il lavoro nella città di Livorno a cui ha chiesto ancora collaborazione per successi e sviluppi sempre maggiori.

Si è trattato di un incontro svoltosi all'insegna dell'eleganza e del buon gusto, che del resto, rappresentano una caratteristica peculiare del padroni di casa, screziata, però, da una nota un tantino stonata che ci riesce difficile non rilevare: l'aver visto, in pieno svolgimento di gara, insomma, a gara aperta, il presidente Corsini seduto accanto a uno dei due concorrenti a celebrarne – giustamente, ma poco opportunamente – i meriti e le potenzialità.

Porti: Livorno, torna operativo bacino galleggiante

'Mediterraneo' ok a distanza di 3 anni da incidente Urania

(ANSA) - LIVORNO, 14 DIC - Il bacino galleggiante 'Mediterraneo' del porto di Livorno torna a essere operativo.

Sono infatti riprese le normali attività di alaggio sospese da agosto 2015, giorno dell'incidente alla nave Urania. A comunicarlo, oggi, in una conferenza stampa congiunta organizzata ai cantieri Benetti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, il Comune di Livorno e la Capitaneria. Grazie alla collaborazione di tutti gli Enti coinvolti, e sotto la regia dell'Autorità Portuale, è stato possibile procedere al rigalleggiamento e alla rimessa in esercizio di questa fondamentale infrastruttura del porto di Livorno, che ha da poco ottenuto il certificato di "classe" da parte del Rina per poter ritornare operativo. Nel frattempo anche la gara per la concessione del comparto bacini, bandita nella primavera del 2015, è ripartita la scorsa settimana dopo un lungo periodo di stand-by proprio per il blocco del bacino galleggiante e le successive riparazioni a seguito dell'incidente. L'Authority ha inviato le comunicazioni ai concorrenti prequalificati, che avranno tempo sino a fine gennaio per inviare la documentazione richiesta. "Il ritorno all'operatività del bacino galleggiante - ha spiegato il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini - e la ripresa delle procedure di gara per la concessione del compendio è il frutto di un grande lavoro di squadra, una pagina importante della collaborazione tra le istituzioni e gli operatori. La città merita di veder restituita alla sua dimensione economica questa importantissima infrastruttura portuale". "La giornata di oggi rappresenta un punto di svolta per Livorno - ha sottolineato il sindaco, Filippo Nogarini - Rimettere in moto il bacino galleggiante significa rimettere in moto il lavoro e dare una speranza a centinaia di persone che da anni attendono questo momento. Il fatto poi che questo avvenga mentre gli occhi dell'intero Paese sono puntati su Livorno per il varo di questi 3 giga yacht, frutto della maestria di operai anche livornesi, ci rende ancor più orgogliosi". (ANSA).

Richiesta d'aiuto di sette ex lavoratori LTL

La fine del trattamento Naspi è ormai alle porte

LIVORNO – Un gruppo di sette ex dipendenti della Lucarelli Terminal Livorno Srl, oggi in liquidazione, non avendo trovato finora una nuova collocazione occupazionale, lanciano un'accurata richiesta d'aiuto.

In una lettera indirizzata all'Autorità di Sistema portuale, Comune e Prefettura di Livorno, oltre che alle organizzazioni sindacali ed alcuni organi d'informazione, ripercorrono in breve le fasi della loro vicenda.

Lucarelli Terminal Livorno, operava nel porto labronico sulla banchina 54 ed in base ad un contratto con la Tirrenia di Navigazione, effettuava le operazioni di sbarco e imbarco di semirimorchi e mezzi pesanti da sei navi ogni settimana che effettuavano collegamenti con la Sardegna. Nell'estate 2016, arriva a LTL la disdetta dalla compagnia del Gruppo Onorato per le operazioni relative ad una nave, con il preavviso che alla fine dell'anno avrebbe cessato definitivamente il rapporto di lavoro, poichè trasferiva la propria attività al Livorno Terminal Marittimo (LTM).

L'azienda di Lucarelli inizia così il 2017 senza lavoro, ma trovando altre soluzioni operative, riesce a mantenere in forza i dipendenti fino al 2 Agosto 2017, quando non riuscendo a proseguire l'attività, decide il licenziamento collettivo.

Si apre così – prosegue la lettera – la fase degli ammortizzatori sociali, con l'impegno da parte delle organizzazioni sindacali di una ricollocazione presso altri operatori portuali. A poco a poco, gran parte dei lavoratori vengono ricollocati in altre realtà, mentre alcuni si organizzano in proprio, ma ad oggi, i sette sono ancora senza lavoro, e con la fine del trattamento Naspi, l'indennità di disoccupazione, ormai alle porte.

La missiva, infine, si rivolge alla società Alp – Agenzia per il lavoro in porto -, che in questi giorni starebbe procedendo all'assunzione di personale, sollecitandola ad attenersi al decreto legge 232/2017 per quanto previsto dall'Organico porto, prima di assumere dall'esterno.

Informazioni Marittime

Dragaggi, Napoli alle battute finali. A Salerno a breve la gara

Alla festa di fine anno e dei settant'anni di Assoagenti, l'autorità di sistema portuale campana fa il punto sull'opera più importante

Dragaggi nel porto di Napoli a tre quarti dell'opera e nei prossimi giorni il lancio del bando di gara per avviarli a Salerno. L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale è il primo ente pubblico in Campania per fondi comunitari rendicontati alla Regione. Parola del segretario dell'Adsp, Francesco Messineo, intervenuto all'evento di fine anno di Assoagenti, l'associazione degli agenti marittimi campani presieduta da Stefano Sorrentini che quest'anno compie settant'anni e per l'occasione, alla stazione marittima, ha premiato con la targa sia gli storici che i nuovi agenti iscritti nella categoria.

Una tavola rotonda ha tenuto banco all'evento, moderata dal giornalista del Tgr Campania Rino Genovese, con gli interventi del presidente Sorrentini, del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Francesco Messineo, e del capitano di vascello Antonio Sartolato. L'intervento di Messineo quello centrale, che ha riguardato tre temi caldi: la burocrazia della pubblica amministrazione, la gestione dei fondi europei e il futuro dell'agente raccomandataro marittimo.

Dragaggi a Napoli alle battute finali. Porto virtuoso coi fondi europei

Sono lontani i tempi in cui il Grande progetto veniva procrastinato tra lettere di Bruxelles recapitate in ritardo e speculazioni sulle analisi ambientali. Messineo ha riferito che sono stati superati i due terzi di volume escavati. «Mercoledì – spiega - abbiamo pagato un saldo importante alla Regione Campania. Se negli ultimi anni questa autorità portuale aveva speso le briciole dei fondi comunitari, adesso siamo il primo ente pubblico in Campania in termini di soldi rendicontati alla Regione. Non dimentichiamo che i finanziamenti europei per l'anno successivo sono calcolati sulla base di quello che si è stati capaci di spendere».

La difficoltà operativa dei dragaggi, ha detto Messineo, è stato iniziarli. Quest'anno, «con il cantiere aperto, la draga pronta, l'ARPAC Campania [ha riaperto](#) un'istruttoria chiusa tre mesi prima. Abbiamo così rifatto le analisi ambientali. [Il problema è la burocrazia](#), la cattiva tempestività con cui si chiedono gli accertamenti. Non si possono avviare i lavori e poi rifare analisi già chiuse. Ora anche questo scoglio è stato superato». E a Salerno? «Nei prossimi giorni avvieremo il bando di gara», promette il segretario. Resta la procedura in due tronconi decretata dal ministero dell'Ambiente [a ottobre](#) (tre mesi nel 2019, dal 15 novembre, e altri tre nel 2020, sempre dal 15 novembre) che l'Adsp campana preferiva accorpate in unico processo di escavo di sei mesi. «I lavori finiranno all'inizio del 2021», conclude Messineo.

Agenti napoletani premiati e ottimisti

Il traffico del sistema portuale campano è in ottima ripresa, [i primi dieci mesi di quest'anno lo attestano](#). «Dati rassicuranti – afferma Sorrentini – che ci confortano durante i festeggiamenti dei settant'anni di attività della nostra associazione. Settant'anni che costituiscono un traguardo di notevole valore, non solo simbolico, che testimonia la costante attenzione delle nostre aziende verso le tematiche associative e i valori della partecipazione e della condivisione; ma più di tutto, questo traguardo esprime il raggiungimento di un risultato fondamentale: la continuità nel tempo. Continuità delle singole aziende, continuità dell'associazione, continuità dei rapporti con le istituzioni marittime. In questi 70 anni abbiamo assistito a profondi cambiamenti, che hanno modificato in maniera significativa il nostro modo di fare impresa: il mercato si è completamente trasformato, il quadro normativo è mutato più volte, la nostra attività si è evoluta. Ed oggi brindiamo con previsioni di fine anno positive, registrando un trend di crescita anche per il 2019».

-segue

È in piena aria di festa Assoagenti Campania ha rilasciato pergamene di riconoscimento ai futuri agenti marittimi, che hanno seguito la scorsa estate i corsi di formazione di Assoagenti Campania. E sono state premiate le agenzie storiche napoletane, che rappresentano la categoria da oltre 70 anni - da più di un secolo alcune -, sarebbe a dire (tra parentesi l'anno di fondazione): **J.Luise&Sons** (1847), **Fratelli Cosulich** (1857), **Gastaldi&C** (1860), **Holme&C** (1866), **Greco Maritime** (1870), **E&C Greco Mare** (1870), **Costantino Tomaso Trasporti Marittimi** (1917), **Saimare** (1924), **Klingenberg Group** (1927), **Genovese** (1939), **Marzullo** (1945).

«Alla luce di tanto prestigio, l'attività di Assoagenti Campania si è sviluppata in questi 70 anni con continuità – ha commentato soddisfatto Sorrentini - è stata garantita una presenza attiva in tutti i tavoli tecnici: si pensi alla realizzazione del pmis, la piattaforma informatica portuale, al contributo nel progetto di revisione della legge professionale, al ruolo svolto all'interno degli organismi di governo dei porti; è stata riconosciuta la funzione pubblicistica; è stata sviluppata un'intensa attività di formazione. Si tratta dunque di azioni, presenze e contributi, che hanno incrementato il prestigio e, aggiungerei, l'autorevolezza della categoria nel corso di questi anni. Anni nei quali, equilibrio, imparzialità e capacità di mediazione hanno rappresentato il filo conduttore della gestione associativa; gestione associativa che, in coerenza con il principio in base al quale la tutela degli interessi dei singoli passa attraverso l'aggregazione, ha consentito di raggiungere con successo il traguardo dei 70 anni».

Le occasioni che si presentano e quelle che si rischia di perdere in una città troppo divisa dai conflitti

Dal Mediterraneo pressing sul porto

● Sul porto di Brindisi e sul suo sviluppo, è il caso di dirlo, si è sempre navigato a vista. In una città divisa da conflitti, con un Piano urbanistico generale ed un Piano regolatore portuale risalenti agli anni '70, è sempre stato difficile costruire e portare avanti una visione unitaria e coerente di città e di porto. Un dato su tutti: da quando è stata istituita l'Autorità portuale di Brindisi con la legge 84 del 1994, i procedimenti giudiziari che hanno coinvolto l'ente portuale, al 31 luglio 2018, sono stati dieci, con un esborso per l'Authority in termini di spese legali e rimborsate pari a 257.183 euro. Una ripercussione che è pesata non solo sulle casse dell'ente, ma soprattutto sul processo di sviluppo della città: basti fa-

re riferimento alle indagini che hanno portato al sequestro del terminal passeggeri di Punta delle Terrare (denominato "Le vele", conclusosi in una bolla di sapone. Quello che ha lasciato in eredità questa vicenda, è una situazione difficile da gestire e portare avanti, visto l'intercorso fallimento di una delle ditte dell'Ati vincitrice dell'appalto.

Eppure di occasioni da cogliere, questa città legata indissolubilmente al suo porto, ne avrebbe tante, e dovrebbe decidere in fretta in quale direzione andare vista la prossima chiusura della centrale Enel, che costringerà le istituzioni a ripensare un futuro per i lavoratori di quell'impianto.

In soccorso vengono strumenti come la Zona economi-



ca speciale: il presidente dell'Adsp Patroni Griffi ha invitato il sindaco Rossi in aprile ad Anversa per la missione di Assoport in quanto nella città belga, ad esempio, vi è un retroporto che si è sviluppa-

to attorno all'economia circolare. Investitori arabi, qui, hanno realizzato un impianto che trasforma i rifiuti in biomassa, dando lavoro a 900 persone (ovvero quante complessivamente ne occupa la centrale

di Cerano), movimentando cinque tonnellate di merci in entrata ed in uscita.

Anche il quadro geopolitico, con la ricostruzione naturale della Via della seta e del corridoio VIII (Durazzo-Sofia-Burgas), il raddoppio dell'autostrada Salonicco-Igoumenitsa (la cosiddetta via Egnazia), la crescita della Turchia ed il raddoppio del Canale di Suez creano condizioni quasi irrimediabili. Perché ci si faccia trovare pronti. Ed è questo il crocchio di Patroni Griffi, che vorrebbe risposte immediate dalle istituzioni e dalla città sulle scelte strategiche da compiere nel più breve tempo possibile. Scelte da effettuare sulla realizzazione o meno di infrastrutture come la stazione di rifornimento di Gnl progettata da Edison, che vuole inve-

stire nel porto di Brindisi oltre che in quelli di Ravenna e Napoli. Oppure la realizzazione di nuovi accosti a Sant'Apollinare o alla banchina Onu per traghetti ro-ro e grandi crociere, perché le banchine esistenti nel porto interno e nel porto medio non consentono uno sviluppo del porto come gateway per le merci o homeport per le crociere.

La realizzazione di tali infrastrutture, infatti, è ineludibile se si vogliono sfruttare a pieno le potenzialità del porto come hub turistico e soprattutto logistico, vista la recente realizzazione del nuovo raccordo ferroviario tra la banchina di Costa Morena e la rete ferroviaria italiana, il quale consente efficaci e celeri collegamenti intermodali "ultimo miglio".

L'INTERVISTA

Il presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi perplesso sulle "disattenzioni brindisine"

«Dialogo con la Turchia perché la Via della Seta transita su quella rotta»

«L'unico progetto di espansione è quello di Sant'Apollinare»

di Andrea PEZZUTO

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha un'idea precisa di sviluppo per il porto di Brindisi, ma per procedere lungo il percorso che ha in mente attende che l'amministrazione comunale e la città tutta abbraccino la sua visione perché, come affermato dal presidente, «è giusto che a decidere del loro futuro siano i brindisini».

Presidente, ha affermato che lo sviluppo del porto di Brindisi interessa a pochi. Cosa la preoccupa?

«Sento alcune idee e affermazioni astruse e irrazionali, come quella di riproporre una spiaggia balneabile in un porto industriale. Bisogna essere chiari sulla storia del banchinamento di Sant'Apollinare e del recupero dell'area archeologica di Punta delle Terrare. L'unico progetto di espansione del porto nel breve-medio periodo è quello riguardante gli accosti di Sant'Apollinare: qualunque altro tipo di ampliamento prevederebbe una variante al piano regolatore portuale che richiederebbe solo per la progettazione almeno tre anni. Tra l'altro non sarebbe neppure possibile adottare la variante perché siamo in fase di redazione del nuovo l.r.p. Sempre per quanto concerne Sant'Apollinare, le prescrizioni a suo tempo rilasciate dalla Soprintendenza e dalla Regione rispetto al progetto dei nuovi accosti impongono

all'Autorità portuale di comprare dai privati l'area archeologica al fine di inglobarla nell'opera da realizzare. Pertanto, se si dovessero creare gli accosti a Sant'Apollinare potremmo riqualificare tutta l'area, realizzando un parco urbano e valorizzando l'area archeologica. Viceversa, non potremmo spendere neppure un euro sull'area archeologica perché sotto un profilo erariale non possiamo spendere denaro per un intervento non funzionale alla portualità».

Se il Comune vi chiedesse la gestione dell'area archeologica voi la concedereste gratuitamente?

«Certamente, la cedermi con il canone ricognitorio, in pratica gratuitamente. Tra l'altro, già adesso i cittadini possono visitare l'area archeologica: la recinzione esistente, infatti, non ne impedisce in alcun modo la fruizione. E' come se dicessimo che la recinzione di via del Mare impedisce di passeggiare su quel tratto di waterfront».

Nell'elenco da lei redatto in un suo post su Facebook, tra i soggetti interessati allo sviluppo del porto non ha citato l'amministrazione comunale. Come mai?

«L'amministrazione comunale di Brindisi, fino ad adesso, mica me l'ha detto cosa vuole fare di questo porto. Io faccio ciò che la città vuole: aspetto solo delle risposte delle quali in qualunque caso prenderò atto».

Più volte ha sollecitato



Il porto con l'area attrezzata di Costa Morena. A sinistra: Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale. La posizione strategica del porto abbraccia a Brindisi una forte capacità competitiva che però si scontra con norme e strutture ancora inadeguate

l'amministrazione ad adottare il kit localizzativo per le Zes, così come attende il placet per dare il via alla valorizzazione di via del Mare. Ci sono novità?

«Posso testimoniare che il sindaco Rossi è veramente un galantuomo e una persona di parola. Ora, non so quale sia il motivo per il quale sul progetto vincitore del concorso Light Tales il Comune non ci abbia ancora fornito il proprio benestare. Così come non conosco le ragioni per le quali ci sia un ritardo nell'adozione del kit localizzativo, ma su questo devo dire che non vi sono Comuni più virtuosi, perché immagino che siano tutti in attesa che arrivino indicazioni più cogenti».

Dalla Turchia arrivano segnali d'interesse verso i porti pugliesi. Che possibilità ci sono per Brindisi?

«A gennaio ho chiesto un appuntamento con l'ambasciatore turco per parlare di Brindisi, perché l'esistenza dell'impianto di rifornimento di Gnl potrebbe rappresentare una forte fattore di attrazione per l'autotrasporto turco nel

caso in cui decidesse di utilizzare come hub il porto di Brindisi. Bisogna guardare con molto interesse la Turchia: basta vedere cosa sta succedendo a Taranto con Yilport, a Manfredonia con i Turchi che hanno rilevato la Sangalli o a Bari con Turkish Airlines. Brindisi può accogliere un traffico importante di rotabili di provenienza turca e diventare un nodo della nuova Via della seta. D'altronde, il porto di Trieste è sano ed in termini di miglia nautiche è più lontano rispetto a Brindisi. Con infrastrutture efficienti basate su impianti avanzati di rifornimento per i camion, intermodalità spinta come il passante ferroviario, vantaggi fiscali regionali tipo l'ottima proposta del ferrobuss avanzata dal consigliere Bozzetti, il porto di Brindisi può davvero diventare attrattivo sul mercato globale. Anche Turkish Airlines potrebbe scegliere collegamenti con Brindisi come già accade per Bari, perché gli autisti dei rotabili non accompagnati viaggiano in aereo. Inoltre, siamo ancora in gioco rispetto alla possibilità di diventare un hub per il trasporto in Turchia delle pizze surgelate dello stabilimento Buitoni sito a Benevento».

dal 1977

AUTORICAMBI ALOISIO

Ricambi di qualità al miglior prezzo

MAGNETI MARELLI

TUDOR

NEFELIA

Castrol

www.aloisioricambi.it

SALONETTI - BUONA SEDE - VIA APPIA, 734 - TEL. 0831.582133

L'AdSP MAM punta sulla Turchia

BARI – Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto negli uffici di Bari il Console Generale Onorario di Turchia a Brindisi, Pinar Ugursal Bolognini, Presidente Nazionale di Italya'da Turk Ticaret Odasi, e la Direttrice di Turkish Airlines di Bari, Omur Kahraman. Obiettivo dell'incontro rafforzare le sinergie già esistenti e creare nuovi collegamenti e opportunità di sviluppo tra i due Paesi.

Le potenziate opportunità offerte dal nuovo sistema portuale; le agevolazioni economiche, fiscali e amministrative previste dalle istituende ZES; una significativa vicinanza geografica tra Puglia, Turchia e Medio Oriente, costituiscono un valore attrattivo peculiare per il Paese della Mezzaluna che sta registrando altissimi tassi di crescita economica, sostenuta dal Governo che punta ad orientare l'export verso nuovi mercati

Nel corso del proficuo incontro, si è concordato di incentivare i rapporti tra Turkish Airlines e i porti dell'Adriatico meridionale, anche in previsione dell'apertura di nuove linee Ro-Ro dalla Turchia verso il porto di Brindisi, dove recentemente è stato reso funzionale il nuovo raccordo ferroviario che consente efficaci e celeri collegamenti intermodali ultimo miglio. Una vision supportata, anche, dal progetto di Italya'da Turk Ticaret Odasi, fatto proprio dall'Unione per il Mediterraneo di Barcellona che, utilizzando la pianificazione e gli obiettivi previsti da Autostrade del Mare, mira a unire triangolarmente il porto di Izmir a quelli di Brindisi e di Tunisi.

“Brindisi potrebbe fungere da hub intermodale strategico al servizio non solo dell'Italia centro-meridionale, ma anche per i successivi collegamenti internazionali- commenta il Presidente Patroni Griffi. Le merci giunte a Brindisi attraverso navi Ro-Ro, infatti, proseguirebbero il loro viaggio su ferro fino ai porti di Salerno, Napoli e Civitavecchia, per poi raggiungere la Spagna, la Francia ma anche la Tunisia e il Marocco o via gomma o ferro verso l'Europa centrosettentrionale”

- segue

“Oltre ad imprimere un significativo slancio allo sviluppo economico dei territori interessati, il progetto si connota per la sua ecosostenibilità- commenta il Console Pinar Bolognini. Attualmente, le merci esportate dalla Turchia raggiungono, prevalentemente, il porto di Trieste per poi, su gomma, percorrere oltre mille chilometri per poi raggiungere il centro-sud-Italia. Il Governo Turco- conclude il Console- ritiene le Istituzioni nazionali italiane e quelle locali di Bari e Brindisi alleati strategici importantissimi per l’elevata dotazione infrastrutturale di cui dispongono i territori.”

Per consolidare tali sinergie e determinare nuovi progetti di sviluppo è stata già calendarizzata una convention, che si terrà presso il porto di Brindisi, promossa da AdSP MAM, Turkish Airlines di Bari e Consolato Turco di Brindisi. All’evento parteciperanno rappresentanti dei Governi, Italiano e Turco, e delegazioni imprenditoriali dei due Paesi.

TRASPORTI DOPO IL RECENTE INCONTRO TRA IL CONSOLE BOLOGNINI E IL PRESIDENTE PATRONI GRIFFI

Prospettive di traffico con la Turchia Il sindacato sollecita approfondimenti

• Scambi commerciali da incrementare con la Turchia attraverso la portualità: giunge il plauso del sindacato all'esito dell'incontro tra il console onorario ed il presidente dell'Autorità di sistema.

«Si conferma e si sviluppa il progetto di collaborazione e di crescita presentato ed illustrato il 16 aprile scorso al XVI Congresso territoriale della Uil di Brindisi dal Console generale onorario di Turchia della nostra città Pinar Ugursal Bolognini - dice Antonio Licchello, segretario generale provinciale della Uil -. Nel suo intervento, infatti, la dottoressa Ugursal Bolognini, presidente di una importante società turca di trasporti, aveva sottolineato le particolari caratteristiche infrastrutturali del porto brindisino, sicuramente adatte ad ospitare i traffici marittimi ed i successivi collegamenti con ferrovia in Italia ed all'estero, completando in questo modo questa importante linea di trasporto fino a coprire l'Europa centro settentrionale».

«Nel frattempo - ha proseguito Licchello - il nostro porto si è arricchito dal punto di vista infrastrutturale con il nuovo passante ferroviario, una struttura fondamentale, che consente di mettere rapidamente in comunicazione le merci con la stazione ferroviaria centrale, con vantaggi ambientali non indifferenti atteso che attualmente



TRAFFICI MARITTIMI
Una panoramica aerea del porto interno di Brindisi

il transito commerciale si sviluppa, esclusivamente, su strada dal porto di Trieste fino al sud Italia. Una occasione importante che non bisogna perdere per lo sviluppo del porto e della città - ha proseguito - in considerazione del fatto che il nostro territorio è interessato ai progetti ZES (Zone Economiche Speciali) che prevedono agevolazioni economiche e fiscali per i progetti

che verranno presentati».

Quindi Licchello ha considerato «la riunione che si è svolta a Bari con il Presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale Patroni Griffi» e l'ha giudicata «senz'altro una prima occasione utile per mettere in atto il progetto e, quindi, creare sviluppo e nuova occupazione».

“L’ambiziosa programmazione infrastrutturale per il rilancio del porto di Taranto”

Lettera aperta di Giuseppe Guacci sulla situazione del porto

Giuseppe Guacci, già presidente del porto di Taranto, presidente del porto di Gioia Tauro, segretario generale dei porti del Lazio e vicepresidente di Assoport, ha inviato una lettera a proposito della situazione attuale del porto di Taranto che pubblichiamo di seguito.

“Il presidente del Consiglio dei ministri, nel lontano Febbraio 2012, nominava il presidente dell’Autorità portuale di Taranto “Commissario straordinario alle opere” conferendogli i poteri straordinari, al fine di velocizzare l’esecuzione dei progetti strategici, nella previsione, a dir poco molto ottimistica, che fossero sufficienti 24 mesi per realizzare il consolidamento della banchina del terminal contenitori del Molo Polisettoriale in concessione a Tct spa, la costruzione di una vasca di colmata, il dragaggio dei fondali e, infine, il secondo tratto della diga foranea; tutte opere di competenza dell’Autorità portuale.

Non sono bastati sette anni, e altri ne serviranno, per vedere completati i lavori fondamentali per avviare la ripresa piena dei traffici e dell’occupazione sul Molo Polisettoriale del porto di Taranto: la costruzione della vasca di colmata è ferma, causa la crisi finanziaria in cui versa l’impresa Astaldi, conseguentemente i dragaggi dei fondali non potranno essere realizzati e con essi “l’ambiziosa programmazione infrastrutturale del porto di Taranto”.

Il presidente dell’Autorità portuale di Taranto era stato buon profeta se nei primi mesi del 2016 affermava: “Per la vasca di colmata purtroppo abbiamo un problema di natura contrattuale la società che si è aggiudicata l’appalto (Astaldi) ha depositato il progetto esecutivo con un aumento dei costi di circa 14 milioni di euro in più rispetto all’offerta con la quale aveva vinto la gara. Abbiamo avviato il procedimento di risoluzione contrattuale dopodiché valuteremo se dobbiamo andare verso la risoluzione contrattuale e verificare la possibilità di aggiudicare il lavoro alla seconda classificata (Fincosit). Abbiamo avviato il bando di gara un paio di settimane fa per le nuove concessioni sul terminal, ma anche qui arriveremo con l’affanno perché una delle condizioni di appetibilità del terminal era quella di realizzare i dragaggi, quindi rilasceremo le concessioni prima ancora di aver effettuato i dragaggi con l’impegno di farli”.

Ma allora sarebbe bene spiegare il perché si è adottato quel particolare progetto sperimentale, con un consistente aumento dei costi e dei tempi, gara battuta nel Maggio 2014, contrariamente all’urgente necessità, data la profonda crisi di Tct, di far ripartire l’attività portuale e che puntualmente ha rivelato notevoli problematiche realizzative al di là della particolare crisi in cui è caduta l’azienda appaltatrice.

A seguito della revoca della concessione, i liquidatori dell’ex concessionario e il commissario dell’Autorità portuale di Taranto, sottoscrivevano nel Settembre del 2015 “un accordo” a compensazione e totale soddisfazione di ogni pregressa obbligazione e/o pretesa di natura economica, amministrativa e giuridiale, a fronte del quale l’Autorità si impegnava all’acquisizione di gru, mezzi meccanici e pezzi di ricambio di proprietà dell’ex concessionario al valore di 18 milioni di euro.

L’atto di concessione sottoscritto con la società Tct nel 1998 prevedeva specifici termini con cui procedere alla riconsegna delle aree e degli impianti quali: verifica, previa stesura di un verbale di constatazione in contraddittorio con la controparte, del perfetto stato di manutenzione dei beni demaniali affidati; sgombrò dei beni amovibili di proprietà del concessionario; acquisizione al demanio dello stato dei fabbricati ove realizzati dal concessionario; in caso di inadempienza dovuta a insufficiente manutenzione ordinaria e straordinaria, se rilevati e se riportati nel verbale di constatazione, l’Autorità portuale doveva disporre i lavori di ripristino a spese del concessionario.

-segue

Nel "Documento descrittivo" del bando di gara, emesso dall'Autorità portuale il 15.02.2016 per il rilascio di una o più concessioni, si ponevano a carico del futuro soggetto aggiudicatario, proprio quelle medesime manutenzione ordinaria e straordinaria dei piazzali e delle dotazioni impiantistiche del Molo Polisettoriale non imputate al precedente concessionario; nel medesimo bando era d'obbligo l'utilizzo delle gru e dei mezzi meccanici, acquisiti dall'Autorità portuale a seguito dell'accordo sottoscritto con la Tct in liquidazione, impegnando altresì il soggetto risultante aggiudicatario delle aree e della banchina ad un costosissimo revamping incluso l'eventuale onere della demolizione e dello smaltimento a fine vita degli stessi mezzi.

Potrebbe essere interessante conoscere la motivazione reale per la quale l'Autorità portuale non richiese il totale sgombrò delle aree del Molo Polisettoriale dai mezzi meccanici e di quant'altro di proprietà dell'ex concessionario e non imputò all'ex concessionario, come previsto dalle clausole dell'atto di concessione, i costi per i ripristini derivanti dalle insufficienti manutenzioni dei piazzali e degli impianti dati in concessione e posti successivamente a carico del futuro soggetto aggiudicatario del bando pubblicato.

Allo stato attuale non solo i tempi per il completamento della vasca di colmata e dei successivi dragaggi non sono stimabili ma anche i piazzali del Molo Polisettoriale, un milione di metri quadri, necessitano di costose manutenzioni ordinarie e straordinarie per il ripristino funzionale delle pavimentazioni, degli impianti di distribuzione idrica, elettrica e soprattutto della realizzazione dell'impianto di regimentazione e trattamento delle acque meteoriche non certo realizzabili in tempi brevi per rendere operativi i piazzali.

Rispetto alla più volte dichiarata fase transitoria per realizzare una "ambiziosa programmazione infrastrutturale per il rilancio del porto di Taranto" allo stato attuale, dopo sette anni, resta il solo adeguamento tecnico funzionale della nuova banchina in oggetto, mentre l'approfondimento dei fondali e la manutenzione dei piazzali, opere fondamentali destinate al potenziamento delle capacità operative del Molo Polisettoriale e della ripresa occupazionale nel porto, restano avvolte in una profonda incertezza rispetto ai tempi di realizzazione.

Non era forse questo il vero e primario obiettivo che doveva essere perseguito e raggiunto nell'interesse pubblico.

Giuseppe Guacci"

Di fiscale: Filt, si rischia di penalizzare porto Gioia Tauro

"Un ennesimo strappo a danno del Mezzogiorno". È quanto afferma il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, a seguito dell' istituzione, nel decreto legge fiscale, della 16° Autorità di sistema portuale, quella dello Stretto, sotto la cui giurisdizione ci saranno i porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio di Calabria, aggiungendo che "è un' operazione tutta politica, senza offrire risposte a un contesto sociale ed economico in grande difficoltà". "Con scelte come questa - evidenzia il dirigente nazionale della Filt - per niente organiche al sistema Paese, si emargina ancora di più il resto del Meridione, a partire da Gioia Tauro con la sua vastissima area retroportuale che non trova ancora una sua dignitosa collocazione nello strategico scacchiere del Mediterraneo". "Sarebbe ora - chiede Colombo - che il ministro Toninelli approfondisse anche il dossier sul porto di Gioia Tauro, prima che esploda in tutta la sua gravità e diventi, ancor di più, l' ennesima cattedrale nel deserto, nonostante gli ingenti investimenti pubblici posti in essere a favore del territorio e dell' occupazione, considerando la sua evidente e riconosciuta posizione strategica".

ADSP Mar di Sicilia Occidentale: a Termini Imerese partono i lavori di riqualificazione del porto

(FERPRESS) – Palermo, 14 DIC – Il sindaco di Termini Imerese, Francesco Giunta, e il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno presentato oggi a Termini Imerese i progetti relativi allo sviluppo del porto termitano e alle prospettive per il medio e lungo termine.

“Ringrazio il presidente dell’Autorità di Sistema portuale, Pasqualino Monti, per aver mostrato, ancora una volta, attenzione nei confronti della nostra città e, in particolare, riguardo alle prospettive connesse allo sviluppo della struttura portuale”, ha affermato il sindaco di Termini Imerese, Giunta.

“Nel corso dell’incontro abbiamo appreso che il nostro porto, grazie alle infrastrutture previste, potrà diventare per il trasporto merci e passeggeri punto di riferimento nel Mediterraneo – ha aggiunto il primo cittadino – quindi esprimiamo fiducia nella disponibilità del presidente Monti, nel suo farsi portavoce rispetto alle grandi compagnie di navigazione come Costa e MSC, affinché i delegati che si occupano della individuazione degli itinerari da proporre ai croceristi, partecipino al tavolo tecnico realizzato appositamente dall’amministrazione comunale da me guidata, d’intesa con le associazioni del territorio che si occupano di promozione turistica, e visitino il nostro territorio e le nostre bellezze in modo da inserire la nostra città nei circuiti delle escursioni”.

“Termini – ha detto Monti – deve raccontare se stessa in maniera diversa rispetto al passato. E per far questo è necessario partire da una riqualificazione dell’offerta portuale per dimostrare al mercato affidabilità, efficienza e rapidità nel raggiungere gli obiettivi. Di certo non riceverà il traffico scartato da Palermo: crediamo molto nel porto termitano e nella sua capacità di trasformare l’economia della città che paga ancora, a livello occupazionale, l’abbandono della Fiat. Termini Imerese, fondamentale nodo viario, è un porto che può dire tanto in termini di traffico, sia merci che passeggeri, ma non ha i fondali adeguati”.

Ecco perché sono iniziati gli interventi propedeutici all’incremento del traffico ro-ro per i collegamenti con il centro e nord Italia, ma anche della crocieristica. Si lavora per il completamento del molo sopraflutto (il primo stralcio finanziato con oltre 19 milioni di fondi Accordo di Programma Quadro e il secondo stralcio, di oltre 22 milioni, con Fondi PON Infrastrutture e Reti), per il completamento dei lavori del molo sottoflutto (finanziato con circa 30 milioni di euro da fondi ministeriali), e per il dragaggio a -10, previsto dal Piano regolatore portuale, per il quale si è alla fase di caratterizzazione, finanziato con 38 milioni e mezzo di Fondi PON Infrastrutture e Reti. Infine è già stata avviata la realizzazione di infrastrutture e impianti necessari all’attuazione del Port Facility Security Plan, finanziata con quasi quattro milioni e mezzo di fondi Stato-Regioni. “Serviranno almeno tre anni – ha concluso Monti – perché il porto di Termini cambi pelle e sia pronto a ricevere un traffico, passeggeri e merci, in grado di creare ricchezza”.

Intanto lo scalo termitano ha fatto registrare nel 2018 un aumento del 22% rispetto al 2017 degli approdi di navi commerciali, passati da 58 a 73.

L' Area dello Stretto comincia dai suoi porti

*Esultano i 5Stelle, lunedì conferenza stampa della deputazione **messinese***

Lucio D' Amico E adesso viene il bello. **Messina**, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, remando tutti nella stessa direzione, devono dimostrare che la sedicesima **Autorità** di sistema non è un "favore" elargito ma un sacrosanto diritto. Il diritto a esistere dell' Area integrata dello Stretto, una "micro-Regione", che in sé unisce le potenzialità di Sicilia e Calabria. Il diritto a tracciare linee di sviluppo, a sconfiggere la rassegnazione, a crescere senza aver paura delle sfide e riacquistando un ruolo di centralità nel cuore del Mediterraneo.

Non era vero quello che era stato detto dai precedenti **autori** della riforma **portuale**. Non era vero quanto affermava l' ex ministro Delrio quando considerava impossibile la modifica alla legge e l' istituzione dell' **Authority** dello Stretto. Ma c' è stata una parte di territorio, una parte di **Messina**, che non ha ceduto le armi e che ha combattuto per difendere la propria autonomia, strategica, economico-finanziaria, di prospettiva. Gioia Tauro guida l' **Autorità** di sistema del Mar Tirreno meridionale e dello Jonio, **Messina** e Milazzo e Milazzo si ritrovano insieme con i porti calabresi dello Stretto.

Era giusto così.

La deputazione **messinese** e siciliana dei 5Stelle rivendica il risultato raggiunto grazie al determinante contributo dei parlamentari che lunedì mattina, alle 10, a Palazzo Zanca, terranno una conferenza stampa. Saranno presenti Francesco D' Uva, Barbara Floridia, Federica Dieni, Grazia D' Angelo, Antonella Papiro, Valentina Zafarana e Antonio De Luca.

D' Uva, capogruppo dei 5Stelle alla Camera, è felice come un bambino: «Fin dal primo giorno del mio, del nostro mandato, avevo, avevamo assunto questo impegno e oggi, con l' approvazione del decreto fiscale, la XVI **Autorità portuale** è realtà».

Sono numerose le reazioni. Il prof.

Michele Limosani è stato tra coloro che hanno sempre guardato a una grande Area siculo-calabra, al punto da essere considerati i fautori dell' accorpamento con Gioia Tauro. Ma Limosani chiarisce subito: «Al di là delle legittime posizioni politiche, tuttavia, non può esistere alcuna ombra di dubbio sul fatto che la creazione dell' **Authority** unica di sistema rimane la risposta più efficiente al problema della mobilità nell' Area dello Stretto. Lo Stretto di **Messina**, infatti, costituisce un sistema strategico per la mobilità a breve e medio raggio, traffico pendolare, merci e passeggeri per l' aeroporto; un sistema,

-segue

tuttavia, che in mancanza di una "governance" ha ampliato le sue criticità e la sua incapacità di rispondere alle esigenze complesse della mobilità. Come non osservare, per esempio, che la capacità insufficiente dei servizi ferroviari unita all' assenza di interporti nell' area considerata hanno condotto alla assoluta prevalenza del trasporto su gomma, anche per classi di distanza congeniali al trasporto combinato ed intermodale?

Appare di tutta evidenza la necessità di dover prendere in considerazione un' azione di sistema complessa ed integrata, un coordinamento delle operazioni e delle altre attività esercitate nei porti, una strategia di sviluppo delle attività portuali che tenga conto delle esigenze della domanda e dell' offerta di mobilità nello Stretto. Tutti compiti che adesso la nuova Autorità di sistema potrà soddisfare attraverso gli strumenti ordinari della programmazione. Onore al merito dunque al movimento dei Cinque Stelle e alle forze di maggioranza che hanno condotto a termine una "mission impossible".

Esprime soddisfazione Giovanni Mollica, a nome di Rete civica per le infrastrutture, impegnata a combattere anche un' altra battaglia, quella per il Ponte. E Gianfranco Salmeri, di CapitaleMessina, esulta: «Un grande risultato, che fino ad un anno fa sembrava impossibile da raggiungere, che si deve all' impegno, bisogna riconoscerlo, del gruppo messinese dei parlamentari Cinque Stelle; ma anche alla caparbia opposizione che la società civile messinese ha opposto in questi anni alla scellerata ipotesi dell' accorpamento con Gioia Tauro. Per CapitaleMessina questo è un momento di grande soddisfazione, in quanto la lotta per la sopravvivenza della nostra Autorità portuale è stata l' iniziativa che ha maggiormente caratterizzato la nostra attività politica: oltre quaranta articoli sulla stampa, lettere a ministri e presidenti di Regione, incontri con associazioni e sindacati, iniziative pubbliche. Tre anni di costante attività a favore del sistema portuale messinese col favore e l' appoggio fondamentale della stampa, con la Gazzetta del Sud in testa. Oggi brindiamo a questo risultato, ma da domani bisogna continuare a lavorare per lo sviluppo dei nostri porti».

«Nessun ritardo nelle operazioni di sbarco»

milazzo «Le maestranze, nonostante la grave situazione economica-finanziaria in cui versano, per il mancato pagamento del Tfr da parte della cooperativa portuale "Garibaldi", così come era stato concordato con i legali, con grande senso di responsabilità hanno svolto regolarmente le proprie operazioni di servizio, rispettando rigorosamente l' orario di lavoro».

I portuali che giovedì mattina hanno protestato al porto replicano alla nota di "Sicindustria" che lamentava danni per il mancato sbarco ed inoltro di materie prime essenziali per garantire continuità della produzione, e in un altro documento precisano che «quanto denunciato dall' associazione "Sicindustria", non risulta alla realtà dei fatti, in quanto hanno svolto la loro attività e non c' è stato alcun rallentamento delle operazioni di sbarco.

«Anzi - scrivono - i lavoratori hanno sempre concluso la giornata lavorativa superando il tonnellaggio di sbarco dei Blumi giornaliero. Si sottolinea, inoltre, che i lavoratori impegnano per ogni giornata lavorativa 9 ore, rispetto a quella prevista di 8, evidenziando così come l' impegno e la dedizione delle maestranze al proprio lavoro è sempre stato rispettoso delle direttive dell' impresa e della stessa autorità portuale».

I lavori alla banchina XX Luglio Il doppio fronte della ripartenza Concessione in arrivo, resta il nodo gestionale

La Regione sul punto di convocare una conferenza dei servizi L' Authority lavora sul nuovo appalto: manca poco al traguardo

Milazzo Sono trascorsi ben sei mesi da quando il commissario dell' **Autorità portuale**, **Antonino De Simone**, ha annunciato il blocco forzato dei lavori di prolungamento della banchina XX Luglio determinato dal fallimento della ditta Scuttari. In questo arco di tempo la "palla" è passata alla burocrazia che ha avviato i contatti con l' appaltatore per chiudere la vicenda contrattuale attraverso la quantificazione dei lavori eseguiti. Una operazione che però rischia di prolungarsi per altri mesi così come paventato dalla stessa **Autorità portuale** in occasione dell' incontro in cui è stato comunicato lo stop dei lavori. In quella circostanza però si disse che poteva bandirsi la nuova gara per tentare di accelerare i tempi, ma ciò non è stato fatto.

Ora una soluzione può arrivare da Palermo. L' assessorato alle Infrastrutture è intenzionato a promuovere una conferenza di servizi all' inizio del nuovo anno per cercare di varare un cronoprogramma che consente di fare chiarezza sui tempi sia di chiusura del rapporto con l' attuale ditta, ormai uscita di scena, ma anche per il futuro. La direzione lavori ha convocato la Scuttari per il collaudo ed il conteggio di quanto fatto sino ad ora che comunque si aggira intorno al 75 per cento,

ma questa fase - come precisato dal dirigente del dipartimento palermitano Carmelo Ricciardo - prevede un termine massimo di circa 9 mesi. Crediamo quindi che nel frattempo l' **Autorità** in tale direzione debba muoversi senza indugio per predisporre la nuova gara».

A sollecitare il governo regionale è stato anche il gruppo cittadino di Forza Italia guidato dall' ex sindaco Lorenzo Italiano. «Sono certo che l' assessore regionale Falcone - afferma - attenzionerà la situazione di Milazzo per creare i presupposti affinché attraverso la sinergia tra **Autorità portuale** e Regione si possa uscire da questa situazione che è sicuramente antipalica per la città di Milazzo che si ritrova praticamente col porto "azzoppato" visto che oltre alla (sempre più ridotta) attività ordinaria, non può accogliere quelle iniziative di cui tanti armatori sono pronti a farsi carico per sviluppare quei traffici

-segue

commerciali che sino a diversi anni addietro erano sinonimo di ricchezza. E il dramma che vivono i portuali fotografa appieno la situazione. Crediamo che al di là della questione con la "Scuttari" si debba uscire dall' impasse perché è mortificante lasciare il porto in quelle condizioni».

L' intervento eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chloggia ha impegnato sino ad ora quasi 10 milioni di euro per la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri. Poi lo stop per una variante dettata dalla necessità di assicurare stabilità alla stessa. Insomma, senza la necessità della "calcolatrice temporale", la nuova banchina dovrebbe essere pronta non prima dell' estate del 2020. Data sempre da non considerare certa. Lieti ovviamente di essere smentiti ma purtroppo anche i cittadini ormai sono non credono più a nessuno. Specie se a parlare è la politica.
r.m.

Authority dello Stretto. Capitale Messina: "Ora la nuova Zes e il porto core"

MESSINA - "Un grande risultato, che fino ad un anno fa sembrava impossibile da raggiungere, che si deve all'impegno, bisogna riconoscerlo, del gruppo messinese dei parlamentari Cinque Stelle; ma anche alla caparbia opposizione che la società civile messinese ha fatto in questi anni alla scellerata ipotesi dell'accorpamento con Gioia Tauro". Così Capitale Messina dopo la conversione in legge che prevede l'istituzione della nuova Autorità Portuale dello Stretto. "Lettere a ministri e presidenti di Regione - dice Gianfranco Salmeri -, incontri con associazioni e sindacati, iniziative pubbliche. Tre anni di costante attività a favore del sistema portuale messinese col favore e l'appoggio fondamentale della stampa messinese. Oggi brindiamo a questo risultato, ma da domani bisogna continuare a lavorare per lo sviluppo dei nostri porti, essenziale per la rinascita economica del nostro territorio. C'è in sospenso il tema della Zona Economica Speciale. Sulla scorta della nascita della XVI Autorità portuale, sarebbe auspicabile una iniziativa dei parlamentari messinesi, per la modifica della legge di istituzione delle Zes, affinché si possa costituire in deroga la terza Zona Economica in Sicilia. Ed in prospettiva, ma bisogna prepararsi già da 2019, c'è la nuova classificazione dei porti europei del 2023. È un appuntamento che non possiamo mancare: il sistema dei nostri porti ha i numeri e le caratteristiche per essere promosso da porto "comprehensive" a porto "core", con tutte le implicazioni positive che questo comporta, in termini di investimenti comunitari. L'Unione Europea, infatti, attribuisce a questa qualifica una priorità assoluta in materia di finanziamenti nell'ambito del programma della rete Ten-T. Tutta la città, classe politica e società civile si dovrà, quindi, impegnare senza tentennamenti su queste nuove sfide per lo sviluppo".

Authority dello Stretto I "5 Stelle" fanno il punto

Sarà la conferenza stampa dell'«orgoglio 5 Stelle» per la norma voluta dal ministro Toninelli che ha consentito la nascita della sedicesima **Autorità portuale** di Sistema con sede centrale a **Messina**, ovvero la logica fusione strategica con gli altri due porti dello Stretto, Villa San Giovanni e Reggio Calabria: su questo nessun dubbio. Ma la conferenza prevista stamani alle 10 a Palazzo Zanca da parte dei parlamentari **messinesi** - presente la deputata calabrese Federica Dieni - sarà anche e soprattutto un' altra cosa: una prima occasione di riflessione pubblica del primo partito di governo, in città, sulle prospettive che provvidenzialmente si riaprono per lo sviluppo **portuale di Messina** nel Mediterraneo, ovvero sia del primo porto passeggeri d' Italia e del secondo porto crocieristico della Sicilia, senza contare la risorsa delle Autostrade del mare e la prossima logistica di Tremestieri in sinergia con Milazzo.

Non mancheranno verosimilmente oggi i riferimenti e gli accenni alle possibili designazioni al ruolo di presidente del futuro Comitato di gestione della nascente **Autorità** di Sistema. Un ruolo su cui i parlamentari **messinesi** pentastellati non reputano giusto in questa fase «e, nemmeno successivamente, esprimersi con i modi discutere della vecchia politica, quella della lottizzazione delle poltrone e dei ruoli di potere», spiega la deputata regionale Valentina Zafarana. «A noi - aggiunge - preme sottolineare in questa fase lo straordinario risultato raggiunto non solo da **Messina** ma anche dalla Sicilia e dai porti calabresi dello Stretto. Un risultato che rende giustizia ai numeri straordinari dei porti di **Messina-Milazzo** in termini di passeggeri, merci e crocieristi, ma anche al grande programma di infrastrutturazione che è già esistente sia per il porto che per la sua straordinaria Zona falcata, per cui batte il nostro cuore».

La voce che già circola forte di una possibile designazione pentastellata dell' ex ingegnere capo del Genio civile Gaetano Sciacca, già candidato sindaco 5 Stelle, in questo momento è una carta coperta: «Sciacca è una figura a noi cara - ricorda l' on. Zafarana - ma quando sarà il momento quello che più di tutto conterà, sarà il rispetto delle le procedure (cui cui noi 5 Stelle siamo molto affezionati) che regolamentano queste nomine, con il giusto ruolo da parte di tutti gli enti - Stato, Regione, Enti locali - e con l' ultima parola che spetterà, naturalmente, al ministro Toninelli».

Tempo Stretto

Raffa: "Nuova Authority conviene a tutti. Messina ente florido, Gioia Tauro no"

MESSINA - L' **Autorità Portuale** dello Stretto è realtà ma in Calabria c' era stato chi aveva tentato di evitarlo, paventando anche una possibile illegittimità. "La convocazione della conferenza unificata, Stato-Regioni sarebbe stata obbligatoria per gli atti governativi (decreti legge e decreti legislativi), non per gli atti normativi parlamentari - dice la deputata del Movimento 5 Stelle, Angela Raffa, che ora vuole sanare la spaccatura coi calabresi -. In questi giorni contatterò i sindaci di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per un incontro, ed invitarli in audizione in commissione trasporti. Questa nuova **Autorità**, ed un' area integrata dello Stretto, conviene a tutti. Gioia Tauro è in grande difficoltà economica e la sua economia portuale, principalmente container, mal si integra con quella dei nostri porti, le cui casse tra l' altro sono invece floride. Nel decreto fiscale abbiamo anche tenuto conto delle esigenze regionali delle Zone Economiche Speciali, proprio per venire incontro alle richieste rappresentate dai sindaci calabresi". La nomina del presidente dell' **Autorità Portuale** sarà anche l' occasione per un confronto tra i presidenti di Sicilia e Calabria ed il governo nazionale. L' articolo 8 della legge 84 del 28 gennaio 1994 dispone che il presidente sia scelto, d' intesa con i presidenti delle regioni interessate, fra cittadini europei aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale. "La presidenza - conclude Angela Raffa - non può essere una poltrona da assegnare, nel solito gioco di logiche clientelari a cui certa politica ci ha abituati. Vigilerò con attenzione affinché sia scelta la persona giusta, in grado di rilanciare economia e lavoro, di cui inevitabilmente l' ente sarà volano. Una persona competente e preparata di alto profilo, ed un conoscitore delle nostre realtà trasportistiche e **portuali**. Questo mi aspetto e non accetterò di meno. Basta vedere quanto sta lavorando bene e quanta ricchezza sta producendo il presidente dell' autorità di Palermo, mare della Sicilia occidentale, per capire quale sia il profilo a cui dover guardare".

Gas naturale liquefatto, prospettive per il trasporto marittimo

La Sardegna in vista dell'adozione delle direttive europee

CAGLIARI – La Sardegna si “anticipa” sulle direttive del Parlamento europeo a proposito dell'adozione del Gas naturale liquefatto.

Questo quanto emerso nel convegno “Gas naturale liquefatto, prospettive per il trasporto marittimo” del 14 Dicembre, organizzato dall'Assessorato regionale dell'Industria, iniziativa, inserita nell'ambito delle attività Interreg, supportata dalla Corsica, dalle Regioni Liguria e Toscana e dalla Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur e dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, rappresentata, per l'occasione, dalla responsabile marketing Valeria Mangiarotti.

Un progetto globale, quello previsto, in particolare, dal [Signal](#), del quale la Regione sarda è capofila, che consiste nella preparazione del sistema portuale sardo all'[utilizzo del Gas naturale liquefatto](#) (Gnl) nelle attività legate al trasporto marittimo. Secondo la ricerca della Regione Sardegna, nonostante i progetti in itinere su Oristano, Cagliari e Porto Torres, i porti dell'isola risultano comunque inadeguati sia per la disponibilità di risorse di Gnl che per i siti di stoccaggio destinati al rifornimento delle navi.

Nonostante la Sardegna sia rappresentata in consessi strategici per le scelte ambientali nei porti, come MedCruise ed Espo, resta comunque indietro, rispetto alla situazione italiana e realtà come quella della Costa Azzurra che, come è emerso nel convegno, ha adottato il carburante alternativo nei propri scali già da tempo, forte della possibilità, al momento assente in Italia, di regolamentare autonomamente procedure e sistemi di bunkeraggio negli scali di competenza.

Un gap contro il quale, proprio grazie ai progetti Interreg ai quali la Sardegna partecipa, si cercherà di rispondere mettendo in atto piani e strategie a supporto dell'attuazione della direttiva comunitaria imminente e garantendo assistenza a quei territori dove il metano è assente o limitato. Un'opportunità, quella dell'adozione del Gnl, che creerebbe valore aggiunto per l'economia della regione e, aspetto non secondario, contribuirebbe a ridurre in maniera consistente le emissioni inquinanti.

Uir ed Assoporti presentano a Tokyo le opportunità di investimento in Italia

Nella sede della Ambasciata d'Italia a Tokyo, il Presidente di Unione Interporti Riuniti, Matteo Gasparato, ed il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, hanno presentato, alla presenza del sottosegretario del MISE, Michele Geraci, e dell'Ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli Interporti e dei porti nazionali.

Proprio ieri il Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa, che entrerà in vigore a partire dal prossimo primo febbraio 2019. Questo importante accordo rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa.

Le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

Matteo Gasparato ha sottolineato che "gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi". Pietro Spirito ha messo in evidenza "il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana".

Assoporti in missione a Tokyo, presenta le opportunità di investimento in Italia

TOKYO - Assoporti (l'Associazione dei Porti Italiani) e Uir (l'Unione degli Interporti Riuniti) in missione in Giappone, presentano a Tokyo, presso la sede dell'Ambasciata d'Italia, le tante opportunità di investimento nel settore portuale e logistico in Italia, come parte integrante dell'accordo stipulato con ICE. A rappresentare i porti e gli interporti, il Presidente di UIR Matteo Gasparato e il delegato del Presidente di Assoporti, Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. La presentazione è stata fatta alla presenza del sottosegretario del Ministero dello Sviluppo Economico, Giorgio Starace.

Due giorni fa il **Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio** tra **Giappone e Europa**, che entrerà in vigore a partire dal primo febbraio 2019. Questo importante accordo andrà ad abbattere il fronte neo-protezionista, e consentirà di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa. Grazie all'accordo, le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dall'apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno porsi come cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni. Nel suo intervento, Matteo Gasparato ha sottolineato che *"gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi"*. Dal canto suo, Pietro Spirito ha messo in evidenza *"il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana"*. Nei prossimi mesi, Assoporti seguirà con molta attenzione gli sviluppi di quanto illustrato in quest'occasione anche in virtù di importanti appuntamenti previsti nel 2019.

Uir ed Assoporti presentano a Tokyo le opportunità di investimento in Italia

Gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi.

Nella sede della Ambasciata d'Italia a Tokyo, il Presidente di Unione Interporti Riuniti, Matteo Gasparato, ed il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, hanno presentato, alla presenza del sottosegretario del MISE, Michele Geraci, e dell'Ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli Interporti e dei porti nazionali.

Proprio ieri il Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa, che entrerà in vigore a partire dal prossimo primo febbraio 2019. Questo importante accordo rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa.

Le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

Matteo Gasparato ha sottolineato che “gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi”. Pietro Spirito ha messo in evidenza “il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana”

Il Natilus

Assoporti e Uir a Tokyo per presentare le opportunità d'investimento in Italia



TOKYO – Assoporti (l'Associazione dei Porti Italiani) e Uir (l'Unione degli Interporti Riuniti) hanno presentato le tante opportunità di investimento nel settore portuale e logistico in Italia a Tokyo, presso la sede dell'Ambasciata d'Italia, grazie all'accordo stipulato con ICE nei mesi scorsi.

A rappresentare i porti e gli interporti, il Presidente di UIR Matteo Gasparato e il delegato del Presidente di Assoporti, Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. La presentazione è stata fatta alla presenza del sottosegretario del Ministero dello Sviluppo Economico, Giorgio Starace. Proprio ieri il Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone e Europa, che entrerà in vigore a partire dal primo febbraio 2019. Questo importante accordo andrà ad abbattere il fronte neo-protezionista, e consentirà di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa. Grazie all'accordo, le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dall'apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno porsi come cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

Nel suo intervento, Matteo Gasparato ha sottolineato che "gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi". Dal canto suo, Pietro Spirito ha messo in evidenza "il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana".

Assoporti in missione a Tokyo, presenta le opportunità di investimento in Italia

TOKYO - Assoporti (l'Associazione dei Porti Italiani) e Uir (l'Unione degli Interporti Riuniti) in missione in Giappone, presentano a Tokyo, presso la sede dell'Ambasciata d'Italia, le tante opportunità di investimento nel settore portuale e logistico in Italia, come parte integrante dell'accordo stipulato con ICE. A rappresentare i porti e gli interporti, il Presidente di UIR Matteo Gasparato e il delegato del Presidente di Assoporti, Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. La presentazione è stata fatta alla presenza del sottosegretario del Ministero dello Sviluppo Economico, Giorgio Starace.

Due giorni fa il **Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio** tra **Giappone e Europa**, che entrerà in vigore a partire dal primo febbraio 2019. Questo importante accordo andrà ad abbattere il fronte neo-protezionista, e consentirà di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa. Grazie all'accordo, le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dall'apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno porsi come cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni. Nel suo intervento, Matteo Gasparato ha sottolineato che *"gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi"*. Dal canto suo, Pietro Spirito ha messo in evidenza *"il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana"*. Nei prossimi mesi, Assoporti seguirà con molta attenzione gli sviluppi di quanto illustrato in quest'occasione anche in virtù di importanti appuntamenti previsti nel 2019.

Zes e porti, Pietro Spirito presenta a Tokyo le opportunità di investimento

Il presidente dell'AdSP Mar Tirreno Centrale si è recato in Giappone in rappresentanza di Assoporti

Nella sede della Ambasciata d'Italia a Tokyo il presidente di Unione Interporti Riuniti (Uir), Matteo Gasparato, ed il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, in rappresentanza di Assoporti, hanno presentato giovedì le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli Interporti e dei porti nazionali. All'incontro erano presenti anche il sottosegretario del ministero italiano dello Sviluppo economico, Michele Geraci, e l'ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace.

All'ordine del giorno, l'approvazione in Parlamento europeo dell'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa che entrerà in vigore a partire dal primo febbraio 2019. Un'intesa che rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa. È stato sottolineato che le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati e che i sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nel prossimo futuro.

I commenti

Pietro Spirito ha sottolineato "il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana". Matteo Gasparato ha invece evidenziato che "gli interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi".

Uir ed Assoportori presentano a Tokyo le opportunità di investimento in Italia

Tokyo, 14 dicembre 2018 – Nella sede della Ambasciata d'Italia a Tokyo, il Presidente di Unione Interporti Riuniti, Matteo Gasparato, ed il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, hanno presentato, alla presenza del sottosegretario del MISE, Michele Geraci, e dell'Ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli Interporti e dei porti nazionali.

Proprio ieri il Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa, che entrerà in vigore a partire dal prossimo primo febbraio 2019. Questo importante accordo rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa.

Le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

Matteo Gasparato ha sottolineato che "gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi". Pietro Spirito ha messo in evidenza "il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana".

Uir e Assoporti a Tokyo per attrarre investimenti in Italia

Nella sede dell'ambasciata d'Italia a Tokyo, il presidente di [Unione Interporti Riuniti](#), Matteo Gasparato, e il presidente dell'[Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centrale](#), Pietro Spirito, hanno presentato, alla presenza del sottosegretario del MISE, Michele Geraci, e dell'ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli interporti e dei porti nazionali.

Missione a ridosso dell'accordo commerciale Ue-Giappone

Proprio di recente il parlamento europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa, che entrerà in vigore a partire dal prossimo primo febbraio 2019. Questo importante accordo rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa. Le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati.

Ruolo strategico dei sistemi logistici italiani e nipponici

I sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni. "Gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi", ha detto Gasparato. "Il ruolo propulsore può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturate, come porti e interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana", gli ha fatto eco Spirito.

Uir e Assoporti a Tokyo presentano le opportunità di investimento in Italia

Presente l'ambasciatore e il sottosegretario del Mise Geraci

TOKYO – Sono state presentate dal presidente dell'Unione interporti riuniti, Matteo Gasparato, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, delegato del presidente di Assoporti, alla presenza del sottosegretario del Mise, Michele Geraci, e dell'ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli interporti e dei porti nazionali.

L'incontro, avvenuto nella sede dell'Ambasciata d'Italia a Tokyo, grazie all'accordo stipulato con ICE nei mesi scorsi, arriva proprio a ridosso dell'approvazione da parte del Parlamento europeo, dell'[accordo di libero scambio tra Giappone e Europa](#), in vigore a partire dal 1° Febbraio 2019.

Con questo importante accordo si rompe il fronte neo-protezionista e si consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa.

Le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dall'apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

"Gli interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi" ha sottolineato il presidente dell'Unione interporti riuniti.

Pietro Spirito ha messo in evidenza "il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree dove sono già presenti infrastrutture, come porti ed interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana".

Nel 2019 sono già previsti diversi appuntamenti relativi a quanto illustrato nell'incontro, che saranno seguiti da Assoporti.

Consorzio Zai in prima linea con asse Giappone

Nella sede della Ambasciata d'Italia a Tokyo, il Presidente di Unione Interporti Riuniti, Matteo Gasparato, ed il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, hanno presentato, alla presenza del sottosegretario del MISE, Michele Geraci, e dell'Ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano, nella rete degli Interporti e dei porti nazionali.

Proprio giovedì il Parlamento Europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa, che entrerà in vigore a partire dal prossimo primo febbraio 2019. Questo importante accordo rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa.

Le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati. I sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

Matteo Gasparato ha sottolineato che "gli Interporti italiani possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi". Pietro Spirito ha messo in evidenza "il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturale, come porti ed Interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana".

Informare

UIR e Assoporti presentano a Tokyo le opportunità di investimento in Italia

Ieri il Parlamento UE ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa

Oggi nella sede della Ambasciata d'Italia a Tokyo il presidente di Unione Interporti Riuniti (UIR), Matteo Gasparato, ed il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, in rappresentanza dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), hanno presentato le opportunità di investimento connesse al sistema logistico italiano con la sua rete di interporti e di porti.

In occasione dell'incontro, avvenuto alla presenza del sottosegretario del Ministero italiano dello Sviluppo economico, Michele Geraci, e dell'ambasciatore italiano in Giappone, Giorgio Starace, è stato ricordato che proprio ieri il Parlamento europeo ha approvato l'accordo di libero scambio tra Giappone ed Europa che entrerà in vigore a partire dal prossimo 1° febbraio 2019, un accordo che rompe il fronte neo-protezionista e consente di costruire nuove relazioni commerciali e produttive tra Asia ed Europa. È stato sottolineato che le comunità imprenditoriali italiane e giapponesi potranno trarre vantaggio dall'abbattimento dei dazi e dalla apertura dei mercati e che i sistemi logistici dei due Paesi potranno essere cerniera per le relazioni economiche e produttive che si determineranno nei prossimi anni.

«Gli interporti italiani - ha evidenziato Matteo Gasparato - possono essere luoghi vocazionali di investimento logistico e produttivo per le imprese giapponesi», mentre Pietro Spirito ha messo in evidenza «il ruolo propulsore che può essere svolto dalle zone economiche speciali e dalle zone logistiche semplificate, per attrarre investimenti nelle aree che sono già infrastrutturale, come porti ed interporti, generando per questa via un vantaggio competitivo ulteriore rispetto agli incentivi economici che pure sono messi a disposizione dalla legislazione italiana».

SRM e Contship, indagine su efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate

Corridoi ed efficienza logistica nell'indagine di SRM e Contship: 400 imprese intervistate sulle modalità logistiche e sulle strategie operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del PIL ed il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Principali porti di riferimento per le imprese in analisi: Genova, La Spezia e Venezia

NAPOLI - L'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate, analizzata attraverso il punto di vista delle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, questa l'analisi affrontata dall'Indagine realizzata da SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia. Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

Lo studio, spiegano SRM e Contship, intende offrire un percorso dove per fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente. Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine vuole individuare le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il QLI2-Quality Logistics Italian Index elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse. In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di **come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.**

"Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile", spiega Daniele Testi, direttore marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia. "Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità.

-segue

Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro”.

“La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi”, afferma Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. “Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche - in termini contrattuali - più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo”.

SRM E CONTSHIP: Presentato un nuovo studio “Corridoi ed efficienza logistica dei territori”

Risultati di un'indagine sulle imprese manifatturiere

Lo studio “Corridoi ed efficienza logistica dei territori” è il frutto di una survey, progettata e realizzata da SRM e Contship, con l'obiettivo di offrire una fotografia delle scelte logistiche di un panel di 400 imprese manifatturiere, localizzate in tre regioni che rappresentano poco più del 40% del PIL italiano e il 52,7% dell'interscambio commerciale totale del nostro Paese: Lombardia, Emilia Romagna e Veneto.

L'indagine si concentra sui “corridoi” logistici utilizzati dalle imprese che utilizzano i container per trasportare le proprie merci, sulle modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e sui porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

Napoli, Milano, 13 dicembre 2018 – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia, hanno voluto dar corpo alla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i “**corridoi logistici utilizzati dalle imprese** che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

La finalità dello studio è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine, con approccio innovativo, si propone di individuare anche le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il **QLI2-Quality Logistics Italian Index** elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.

“Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile”, dichiara **Daniele Testi, Direttore Marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia.**

-segue

“Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro”.

“La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi”, afferma **Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM**. “Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche – in termini contrattuali – più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo”.