

PORTI Linee guida documenti ambientali dei Sistemi portuali Emanate dal ministero dell'Ambiente

ROMA – I Sistemi portuali dispongono ora di un riferimento importante per migliorare la sostenibilità ambientale.

In attuazione dell'articolo 4bis della legge 28 Gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale", sulla Gazzetta Ufficiale n. 301 del 29 Dicembre 2018 è stato pubblicato l'avviso relativo all'emanazione del decreto n. 408 del 17 Dicembre 2018 del direttore generale per il clima e l'energia del ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio edel mare, di concerto con il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di adozione delle Linee Guida per i Documenti Energetico Ambientali dei Sistemi Portuali (Deasp).

Le Linee Guida mirano a promuovere la sostenibilità energetico-ambientale in un ambito strategico del Paese al fine di minimizzarne gli impatti.

In considerazione del loro carattere innovativo, lo strumento snello e operativo delle Linee Guida potrà essere vagliato ed eventualmente aggiornato ogni tre anni, al fine di garantirne la coerenza con l'evoluzione tecnologica e normativa.

Di seguito il link delle linee guida

http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/notizie/CLE/lg_deaspfinale.pdf

Messaggero Marittimo

PORTI Aggiornata la Convenzione sul lavoro marittimo Il Decreto recepisce gli emendamenti e aggiorna le linee guida per gli ispettori

ROMA – È stato varato, con la firma del direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Mit, il Decreto che implementa gli emendamenti 2014 e 2016 alla Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro Mlc 2006.

Tale documento implementa gli emendamenti che hanno comportato l'aggiornamento della legislazione nazionale vigente inserita nel Modello di dichiarazione di conformità del lavoro marittimo parte I e del Modello di certificato del lavoro marittimo.

Alcune modifiche sono state apportate anche sul Modello di rapporto di ispezione per la conformità alle Agenzie italiane per il lavoro marittimo che si occupano di reclutamento della Gente di mare e alle relative Linee guida per gli ispettori.

La Convenzione Mlc 2006 è il testo unico delle Convenzioni sul lavoro marittimo emanato per garantire il diritto per i marittimi ad un impiego dignitoso.

Il testo del decreto e i relativi allegati aggiornati sono disponibili e liberamente consultabili a questa pagina.

Marina mercantile: aggiornata la Convenzione sul lavoro marittimo

Il Decreto recepisce gli emendamenti e aggiorna le linee guida per gli Ispettori

Roma, 21 Gennaio 2019 – Varato il Decreto, a firma del Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Mit, che implementa gli emendamenti 2014 e 2016 alla Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro MLC 2006.

Con questo decreto vengono implementati gli emendamenti che hanno comportato l'aggiornamento della legislazione nazionale vigente inserita nel Modello di Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo Parte I e del Modello di Certificato del Lavoro Marittimo. Alcune modifiche sono state apportate anche sul Modello di Rapporto di Ispezione per la conformità alle Agenzie Italiane per il Lavoro Marittimo che si occupano di reclutamento della Gente di Mare e alle relative Linee Guida per gli Ispettori.

La Convenzione MLC 2006 è il testo unico delle Convenzioni sul lavoro marittimo emanato per garantire il diritto per i marittimi ad un impiego dignitoso.

Informazioni Marittime

Sette porti italiani sperimentano energia pulita
Onde, solare, auto elettriche, carburanti e cold ironing. Li
riassume il ministero dell'Ambiente nelle recenti linee guida
per i porti

Un impianto di "wave power" in Scozia, nelle isole Orcadi
di Paolo Bosso

In sette porti italiani si stanno sperimentando promettenti tecnologie per la produzione energetica pulita. Alcune sono più 'datate', come quella che ricava elettricità dal moto ondoso – con una peculiarità interessante – altre più innovative come l'abbattimento dello zolfo dai combustibili, il noleggio di auto elettriche e l'uso di mezzi di banchina a gas. Senza dimenticare il cold ironing, l'elettificazione delle banchine.

Le recenti Linee guida sulle attività energetico-ambientali, scritte dal ministero dell'ambiente e pubblicate in Gazzetta ufficiale il 29 dicembre (decreto del 17 dicembre), non si limitano a indirizzare le amministrazioni delle autorità portuali (documento di pianificazione energetica, analisi costi-benefici, documento di indirizzo della pianificazione, etc.) ma presentano anche casi di studio su progetti, sperimentali o attivi a tutti gli effetti, che ricavano o forniscono energia pulita nel porto. I porti osservati dal ministero sono quelli di Napoli, Civitavecchia, Venezia, Savona-Vado, Cagliari, Livorno e Genova (quest'ultima con due progetti). Le linee guida sono state presentate lunedì in conferenza stampa a Roma dal ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, che ha indicato nel gas naturale liquefatto (LNG o GNL) il settore tecnologico e il mercato più promettente. Costa ha citato diversi esempi: nel cabotaggio, una nave alimentata a gas è operativa nello stretto di Messina; Costa Smeralda, prima nave da crociera a gas, navigherà a novembre. Bisogna attrezzarsi con stazioni di rifornimento diffuse omogeneamente. «Noi abbiamo preso un impegno a livello internazionale per l'abbattimento della CO2 - ha detto Costa -. I porti sono luoghi che hanno emissioni di anidride carbonica particolarmente forti. Le linee guida tendono a tagliare queste emissioni una volta per tutte».

Vediamoli nel dettaglio i progetti in corso e le iniziative maturate negli ultimi anni in sette porti italiani.

Napoli. DIMEMO - Energia dal moto ondoso

È iniziato a giugno 2012 e terminato nel 2015, con una fase di monitoraggio nel 2016. Nel molo San Vincenzo è stato installato un dispositivo a tracimazione per la conversione dell'energia del moto ondoso in elettricità. La particolarità del progetto è che il sistema è integrato alla diga marittima, così da abbattere i costi di produzione e mantenimento essendo integrati a quelli di manutenzione della diga. Il progetto "DIMEMO" è stato finanziato dal ministero dell'Istruzione nell'ambito del programma operativo nazionale 2007-2013. Costo, 656 mila euro.

- segue

I test hanno mostrato che è possibile produrre tra i 10 e i 20 kW per ogni metro fronte-mare. Si è calcolato un ritorno degli investimenti al di sotto dei cinque anni.

Civitavecchia. REWEC 3 – energia dal moto ondoso

Come per il porto di Napoli, anche questo progetto ricava energia dalle onde e si è concluso nel 2015. Sono stati installati cassoni in cemento nella darsena del porto e turbine autorettificanti. È un progetto europeo Ten-T con investimenti dell'Autorità portuale e dell'Unione europea. Il risultato, riferisce il ministero dell'Ambiente, sono «straordinariamente positivi».

Venezia. Accordo "Venice blue flag"

È stato sottoscritto a marzo 2017 tra 41 compagnie di navigazione, Comune di Venezia e autorità portuale, tutti impegnati ad abbattere le emissioni di zolfo dalle navi merci e passeggeri, in vista delle normative mondiali dell'International Maritime Organization che dal 2020 imporranno una stretta sul tenore consentito. Le compagnie che scalano Venezia si sono impegnate a non superare lo 0,1 per cento in massa. Secondo le analisi di ARPAV del 2016, le emissioni di anidride solforosa del traffico crocieristico si sono ridotte del 91 per cento, quelle di particolato del 46 per cento e quelle di ossidi di azoto del 2 per cento.

Savona. Cold ironing

Un impianto di piccole dimensioni avviato nel 2008, poi ampliato con il contributo di Corsica Sardinia Ferries. Attualmente eroga 1,5 MW di potenza e consente di alimentare contemporaneamente tre traghetti ormeggiati.

Cagliari. Noleggio auto elettriche

Due stazioni di ricarica per un totale di otto postazioni, una vicino via Roma e un'altra sul molo Ichnusa, in previsione della realizzazione di un marina. Ciascuna colonnina eroga 3,7 kW e richiede una media di 4 ore di ricarica. Sono disponibili al noleggio quattro vetture con un'autonomia di 100 chilometri con una tariffa che si aggira sui 50 euro a seconda dell'auto.

Livorno. Progetto Greencranes

Un prototipo di carrello elevatore presentato dall'autorità portuale nel 2014. È un dual fuel diesel-LNG. Secondo i calcoli dell'authority un mezzo alimentato così riduce i consumi della metà.

Genova. Cold ironing e fotovoltaico

Nel 2017 sono state elettrificate le dodici banchine dell'area riparazioni navali, primo caso in Italia. Erogano una potenza fino a 15 MW. Un progetto nato nel 2009 e avviato nel 2015 a un costo di 9,7 milioni, provenienti dal ministero dell'Ambiente e da fondi europei POR-FESR. È previsto un ulteriore investimento di 15 milioni, di cui dodici per l'elettrificazione del terminal PSA di Voltri-Prà e 3 milioni per la stazione marittima. Si calcola una riduzione delle emissioni di anidride carbonica di quasi un terzo e del 95 per cento di ossidi di azoto. Per quanto riguarda gli impianti fotovoltaici, sono stati installati nel 2011, nel 2012 e nel 2015. Il primo è stato realizzato nel terminal Ignazio Messina, con una potenza di 200 kW in grado di

- segue

produrre 230 mila kWh l'anno. Si prevede una riduzione di 137 tonnellate l'anno di gas serra e 300 chili di ossidi di azoto, equivalenti a 60 tonnellate di petrolio. Nel 2012 un'altra struttura è stata aggiunta nel cantiere di San Giorgio del Porto, con una superficie di 1,500 metri quadri costituita da 320 pannelli di silicio policristallino. Producono 110 mila kWh con una potenza di 100 Kw. Infine, nel 2015 l'installazione di un impianto fotovoltaico sul tetto dei Magazzini del otone nel porto antico. 756 moduli da 255 Wp per una potenza totale di 192,78 Kw, portando a un risparmio in bolletta di quasi 35 mila euro l'anno.

Marina mercantile: aggiornata la Convenzione sul lavoro marittimo

ROMA – Varato il Decreto, a firma del Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Mit, che implementa gli emendamenti 2014 e 2016 alla Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro MLC 2006.

Con questo decreto vengono implementati gli emendamenti che hanno comportato l'aggiornamento della legislazione nazionale vigente inserita nel Modello di Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo Parte I e del Modello di Certificato del Lavoro Marittimo. Alcune modifiche sono state apportate anche sul Modello di Rapporto di Ispezione per la conformità alle Agenzie Italiane per il Lavoro Marittimo che si occupano di reclutamento della Gente di Mare e alle relative Linee Guida per gli Ispettori.

La Convenzione MLC 2006 è il testo unico delle Convenzioni sul lavoro marittimo emanato per garantire il diritto per i marittimi ad un impiego dignitoso.

Comune di Venezia e Authority: “Prosegue iter per la realizzazione della piscina a Marghera”

VENEZIA – Il Sindaco del Comune di Venezia, Luigi Brugnaro e il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, hanno siglato oggi l’Accordo relativo alla prosecuzione dell’iter di realizzazione della piscina a Marghera. Con la sottoscrizione di tale Accordo, L’AdSP, nelle more dell’adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, ha preso favorevolmente atto dell’opera e che, il soggetto che realizzerà l’opera, dovrà dotarsi dei necessari titoli edilizi e/o autorizzazioni richiesti dal procedimento stesso, dato che la futura piscina ricade all’interno dell’Ambito portuale.

La determina PDD 2018/2528 del 30/11/2018, pubblicata all’Albo Pretorio del Comune di Venezia viene quindi ritenuta non conforme e, pertanto, revocata.” Sono 40 anni che Marghera attende una piscina attrezzata per le famiglie. La realizzazione e la messa in funzione rappresenta uno degli obiettivi della nostra Amministrazione – spiega il Sindaco Luigi Brugnaro – Una struttura in grado di rispondere alle diverse esigenze della cittadinanza, dal nuoto agonistico al nuoto amatoriale, dai corsi per bambini alle attività motorie in acqua per anziani, dalle attività riabilitative alle attività in palestra. Grazie al dialogo con tutte le istituzioni, enti ed autorità abbiamo finalmente sbloccato la situazione, superando le difficoltà che si erano presentate. Marghera avrà la sua piscina.”

“Il lungo lavoro di concertazione avviato mesi fa”, dichiara il Presidente AdSP MAS Pino Musolino “ha prodotto un risultato concreto e positivo. Con il Sindaco infatti, siamo riusciti a impostare un percorso condiviso fra Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e il Comune di Venezia che, confido, porterà alla realizzazione della piscina a Marghera. Un intervento voluto dall’Ente che rappresento e che risponde alle esigenze della comunità. In base all’accordo siglato oggi sono convinto che si supereranno tutte le criticità evidenziate a suo tempo dal Porto di Venezia.”

Crociere a La Spezia unica offerta di gestione

**Già riunita la commissione per la verifica degli atti
- Le prospettive per viabilità e ricadute turistiche**

LA SPEZIA - L'AdSP ha confermato che, scaduti lunedì scorso i termini per la presentazione delle offerte relative alla gara bandita ai sensi dell'art. 183 comma 15 e seguenti del Codice Appalti (Finanza di progetto) per l'affidamento del servizio crocieristico e la realizzazione delle opere ad esso connesso, "è pervenuta entro i termini la sola offerta dei soggetti proponenti, ovvero Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere". La procedura prevede la nomina della commissione di gara, che si è già riunita in seduta pubblica giovedì scorso per l'apertura del plico e la verifica della documentazione. Seguiranno poi le valutazioni tecnico-finanziarie sull'offerta.

La gestione del servizio crociere è uno dei punti salienti del programma della presidente dell'AdSP Carla Roncallo, che ha puntato molto su questo business sia per le bellezze del territorio spezzino, con le Cinque Terre in particolare, sia per la possibilità di fornire un servizio complementare o alternativo a Livorno sull'intero della Toscana, Firenze compresa. L'ubicazione stessa della futura stazione, già individuata in calata Paita, è stata una scelta che ha contemplato l'analisi dei collegamenti stradali e ferroviari e gli accordi con le istituzioni comunali interessate al turismo e alla viabilità.

ATTIVITÀ MARITTIMA

Pechino punta sul porto di Ravenna

Previsti 235 milioni di investimenti per scavare i fondali

La Cina punta sul porto di Ravenna con 235 milioni di investimenti. Il colosso della cantieristica China Merchants Group intende fare dello scalo adriatico la principale piattaforma logistica del Mediterraneo per gli scambi commerciali con l' Asia. Vesentinia pag. 9.

INFRASTRUTTURE

La Cina punta su porto Ravenna con 235 milioni di investimenti

Il China Merchants Group trasformerà in «hub» l'area che fu di Ferruzzi e Gardini I timori sull'occupazione del settore oil & gas per il «blocca trivelle»

Non può strappare a Venezia la posizione storica di "porta d' Oriente" e non può competere con Trieste per la profondità dei fondali, ma Ravenna sta mettendo in campo la capacità di fare squadra tra forze economiche e istituzionali della via Emilia e mezzo miliardo di investimenti nell'area del porto per ritagliarsi il ruolo di principale piattaforma logistica del Mediterraneo per traffici e capitali cinesi. A partire dall'approdo, lo scorso giugno, in quella che era la sede dell'impero Ferruzzi, della divisione europea del colosso cinese della cantieristica China Merchants Group, che intende fare della capitale bizantina l'hub dell'ingegneria navale e dell'oil&gas per il vecchio continente, attraverso la controllata Cmit-China merchant industry technology Europe. Già una cinquantina gli ingegneri e i tecnici assunti, «ma arriveremo a cento entro fine anno e la previsione è di crescere ancora, ma non aggiungo altro perché i cinesi sono abituati prima a fare e poi a raccontare, non viceversa», spiega Stefano Schiavo, ad di Cmit con una lunga esperienza nell'oil&gas, interfaccia italiana della holding di Hong Kong, che su Ravenna ha già investito una decina di milioni per la fase di start-up. Un gruppo, quello controllato dal governo cinese, che è il più grande sviluppatore portuale al mondo e controlla 36 porti in 18 Paesi tra cui Hong Kong, Taiwan, Shenzhen e Shanghai, che ha già occupato tutto l'edificio che fu di Raul Gardini (1.800 mq su quattro piani nel centro ravennate, il doppio degli spazi previsti inizialmente) «e che sta intessendo relazioni a livello locale con istituzioni, università, industria» fa notare Schiavo. Nonostante i 235 milioni di euro di lavori in partenza per approfondire i fondali del porto - da 11,5 metri a 12,5 nei prossimi 4 anni per poi scendere ancora fino a 14,5 metri di profondità nel successivo triennio - Ravenna non sarà comunque competitiva rispetto a Trieste, che con i suoi fondali di 16,5 metri può ospitare le più grandi navi container lungo le rotte della futura via della Seta. Ma la città romagnola è la prima lungo le coste italiane a vantare un legame così stretto con un partner cinese. E la casamadre di Hong Kong ha molto apprezzato la missione sinergica organizzata lo scorso dicembre da Cmit assieme a Comune e Autorità portuale di Ravenna, Sapir (principale terminal operator locale, che a sua volta ha investito 50 milioni negli ultimi 5 anni per rafforzare i servizi di movimentazione e stoccaggio merci nel porto), Regione Emilia-Romagna e Università. Tutti soggetti che stanno collaborando per il posizionamento di Ravenna nei traffici internazionali via mare, considerando che il porto è uno dei 14 "core-port" strategici europei e terminale meridionale dei due corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo delle reti Ten-T, con 14 km di banchine, 22 terminal privati, oltre 600mila mq di magazzini e 27 milioni di tonnellate di merci movimentate ogni anno, per il 66% rinfuse solide (segmento in cui è leader). In questo gioco di squadra a catturare l'attenzione dei cinesi è «la realizzazione di 200 ettari di nuove aree portuali da destinare a insediamenti logistici e industriali, collegate direttamente con i binari a due stazioni ferroviarie», sottolinea Daniele Rossi, presidente dell'Autorità portuale di Ravenna. Che conta di pubblicare entro marzo il bando di gara per il mega-progetto dell'hub portuale e di aprire i cantieri prima della fine dell'anno. «Assieme ad Aberdeen, in Scozia, siamo la più grande città europea per competenze nell'off-shore e siamo il secondo comune più grande di Italia per estensione territoriale». Due plus che - secondo il sindaco Michele de Pascale - candidato Ravenna insieme a Venezia e Trieste da cui la separano meno di 200 km via mare, a essere la piattaforma logistica naturale dei flussi in arrivo da Est verso la pianura padana e l'Europa. «Ma il tema chiave resta quello di non mettere in ginocchio la nostra eccellenza nell'oil&gas e il futuro del metano», sottolinea de Pascale, promotore di un documento congiunto inviato al Governo e co-firmato da aziende, sindacati e associazioni del territorio per fermare subito l'emendamento "blocca trivelle", che distruggerebbe solo in Emilia-Romagna 100mila posti di lavoro e decenni di competenze, primi asset su cui puntano gli investitori mondiali. Affonda in questo know-how e sul coinvolgimento di player come Eni, Rosetti Marino, Micoperi il primo corso in Italia, nato nel campus romagnolo dell'Università di Bologna, di laurea magistrale internazionale, solo in inglese, in Offshore engineering. © RIPRODUZIONE RISERVATA. Ilaria Vesentini

Sospensione dei vertici dell'Autorità portuale slitta ancora la decisione

Gli avvocati contestano il deposito di alcuni atti del pm
E ora gli indagati potrebbero essere interrogati di nuovo

Federico Lazzotti

LIVORNO. La decisione sulla sospensione dei vertici dell'Autorità portuale di Livorno - attuali e precedenti - dalle cariche pubbliche per un anno, slitta ancora. E i tempi, ora, potrebbero allungarsi di molto.

Ieri, infatti, scadevano i dieci giorni concessi dal giudice Marco Sacquegna ai difensori dei quattro indagati accusati di abuso d'ufficio nell'ambito delle presunte concessioni illecite rilasciate dal 2012 ad oggi per la gestione di tre accosti sul-

la sponda Ovest, per presentare una memoria rispetto ai nuovi documenti depositati dal procuratore capo Ettore Squillace Greco, titolare del fascicolo.

Risultato? Le avvocate di Massimo Provinciali (Sabrina Franzone) e Matteo Paroli (difeso da Anna Francini), rispettivamente segretario generale dell'Autorità portuale, negli ultimi due mandati e l'ex responsabile del settore Demanio e attualmente segretario generale ad Ancona, nelle repliche hanno sollevato una questione giuridica.

Per farla breve, visto che

si tratta di meccanismi abbastanza complicati, esiste una sentenza della Corte costituzionale in cui si dice chiaramente come nel momento in cui - è questo il caso - si chiedi una misura interdittiva nei confronti di amministratori pubblici, tutti gli atti dell'accusa devono essere depositati prima dell'interrogatorio di garanzia.

In questo caso l'udienza si è svolta il 28 dicembre scorso. Secondo le avvocate dei due manager, però, la memoria depositata dal procuratore l'8 gennaio scorso sarebbe un'integra-

zione visto che al suo interno ci sarebbe la consulenza di un esperto che spiega come devono essere gestite (e affidate) le concessioni temporanee.

Dunque se questo è vero - è il ragionamento delle avvocate - essendo atti nuovi, il giudice, presa visione dei documenti depositati, dovrebbe interrogare nuovamente gli indagati. Una possibilità che verrà comunicata ai diretti interessati, oltre a Provinciali e Paroli sono indagati anche l'ex numero uno **Giuliano Galliani** e l'attuale presidente Stefano Corsini, nei prossimi giorni. —



Veleni in porto, la procura rinvia

Slitta la decisione sulla tensostruttura Grimaldi

FULVI
A pagina 2

Caso banchine, dossier dell'Authority

La procura rinvia la decisione sull'installazione Grimaldi. Corsini domani va da Rixi

IL VICEMINISTRO Edoardo Rixi ha confermato per domani nella sede del Mit l'incontro con i presidenti delle Autorità di sistema portuale sul tema delle concessioni temporanee in banchina: tema sul quale si è verificato il devastante scontro a Livorno tra Autorità marittima e **Autorità portuale**.

L'incontro servirà a Rixi per avere un quadro nazionale completo su come vengono gestite nei vari porti le concessioni temporanee, per poter armonizzare le metodologie sulla base di una annunciata circolare di chiarimento delle norme. Nato a Livorno, il problema rimane di strettissima attualità per i prossimi giorni.

IERI è stato atteso invano un pur annunciato pronunciamento della Procura della Repubblica sul procedimento innescato dal sequestro dell'installazione Grimaldi sulla concessione temporanea alla radice della sponda est della Darsena Toscana. Il Gip aveva addirittura proposto l'interdizione

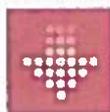
dai pubblici uffici per un anno a carico dei vertici dell'Autorità di sistema, ma il pronunciamento non c'è stato perché la scorsa settimana il collegio di difesa dell'AdSP ha consegnato alla Procura un corposo dossier che ha probabilmente richiesto un tempo suppl-

mentare di indagine. Sembra che lo stesso Gip abbia deciso di approfondire le varie tesi a Roma al MIT.

NEL FRATTEMPO il presidente Stefano Corsini ha confermato per giovedì l'attesa riunione del

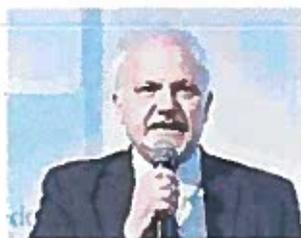
comitato di gestione, già inviata alla fine dell'anno scorso quando venne formalizzata l'inchiesta della Procura con l'arrivo a palazzo Rosciano della Guardia di finanza. Tra gli argomenti all'esame anche la scadenza della concessione provvisoria a Grimaldi proprio sulla banchina 'incriminata'. Corsini, che parteciperà domani all'incontro con Rixi, dovrebbe tornare con indicazioni più chiare anche su come decidere in merito. Sarà anche interessante conoscere a quel punto l'atteggiamento del comandante del porto contrammiraglio Tarzia, che sulla vicenda ha innescato l'intervento della Procura. Sempre in campo portuale, continua lo scontro tra il ministro Toninelli e l'armatore Vincenzo Onorato in merito alla Tirrenia. Toninelli ha recentemente attaccato duramente Tirrenia (gruppo Onorato) sostenendo che si batterà per toglierle i contributi di Stato. Onorato ha replicato al ministro altrettanto duramente e il duello continua via web.

A.F.



Stefano Corsini

Il gip per Corsini ha chiesto l'interdizione dai pubblici uffici per un anno



VERTICE Il presidente dell'Authority, Stefano Corsini

Gara bacini livornesi: primo rinvio del 2019

Una storia che si sta procrastinando dal 2015 a causa anche (ma non solo) di un incidente mortale

LIVORNO – Com'è, come non è, la gara per i bacini di carenaggio livornesi ha subito il suo primo differimento dell'anno 2019 e chi si sentirebbe di scommettere che sia l'ultimo e che non sia, invece soltanto l'inizio di una farsesca sequela di rinvii sul modello di quanto avvenuto negli ultimi anni per la Porto di Livorno 2000?

"Istanze di natura tecnica e urgenze sopravvenute da parte dei partecipanti alla gara" sarebbero le non meglio specificate motivazioni che avrebbero indotto l'Authority labronica a procrastinare di ben due mesi (per adesso) una storiaccia che, in un modo o nell'altro si sta trascinando fin dal 2015 ed è bene, a tal proposito, ricordare che se non si fosse proceduto al primo non proprio giustificatissimo rinvio, quello a cui seguì l'incidente mortale del 25 Agosto 2015, il tutto sarebbe ormai concluso da tempo.

Che cosa sono, in fondo, due mesi, peraltro scarsi (dal 23 Gennaio al 15 Marzo, con apertura delle buste il 23), in confronto al tempo fin'ora trascorso se poi tutto andrà felicemente a buon fine?.

Niente, assolutamente niente, se non fosse per il fatto che, guardando a quanto accaduto fino ad oggi riguardo alle grandi gare indette dall'AdSp, c'è ben poco da essere "sereni".

Atteggiamenti del genere da parte di un'autorità istituzionale possono verificarsi eccezionalmente o, tutt'al più, sporadicamente, ma quando si infittiscono al punto di apparire normali ed ordinari ne va di mezzo la credibilità dell'istituzione stessa.

Ancona: convegno sulla Class Action Europea Rimborsi fino a 10.000 euro a Tir acquistato dal 1997 al 2011

ANCONA – Centoventi imprenditori dell'autotrasporto sono intervenuti al convegno interregionale ad Ancona della Confartigianato Trasporti Marche, Abruzzo ed Umbria sulla Class Action Europea, alla quale ha aderito anche la Confartigianato.

L'avv. Gian Marco Solas della fondazione olandese Omni Bridgeway ha presentato ad Ancona, per l'Italia centrale, la Class Action avviata ad Amsterdam nel 2017 contro i costruttori dei Tir che hanno fatto cartello dal 1997 al 2011 aumentando i prezzi dei camion del 15% prelevando ingiustamente dalle imprese rilevanti risorse.

Le società di autotrasporto e le imprese anche artigianali, commerciali o industriali che hanno acquistato (o avuto in leasing) i propri autocarri (sia conto terzi che conto proprio) da almeno 6 tonnellate dai costruttori coinvolti nel periodo che va da Gennaio 1997 a Gennaio 2011, hanno potenzialmente diritto al risarcimento e al recupero del sovrapprezzo pagato.

Confartigianato Trasporti Marche, Abruzzo ed Umbria (un bacino di quasi 10.000 aziende con oltre 20.000 Tir di peso pari o superiore a 6 tonn.) ha promosso il convegno su "Class Action: riprendiamoci il maltolto; azione europea contro il cartello dei costruttori di Tir" incardinata ad Amsterdam, il migliore tribunale in Europa in termini di celerità e precedenti favorevoli, con l'intervento della fondazione che si farà carico di sostenere tutti i costi della causa.

I lavori sono stati aperti da Elvio Marzocchi presidente di Confartigianato Trasporti Marche e moderati da Gilberto Gasparoni. Gian Marco Solas, che conduce la causa, ha illustrato le procedure per il recupero delle somme che sono state prelevate ingiustamente alle imprese in occasione degli acquisti dei veicoli con una maggiorazione di costi di circa il 15%, somma che, dopo la condanna della Ue dei costruttori del 2016, possiamo oggi recuperare.

Sergio Lo Monte, segretario nazionale Confartigianato Trasporti, ha relazionato sui provvedimenti per il settore evidenziando le agevolazioni a partire da quelle approvate nella legge di stabilità – Recupero deduzioni 2017 e mantenimento deduzioni forfettarie 2018, mantenimento accise (euro 3...), revisioni presso centri privati, contributi tramite le imprese ai neopatentati under 35 assunti come autisti, blocco pedaggi primo semestre 2019, lotta al cabotaggio abusivo, costi minimi, tempi di pagamento...

L'incontro ha permesso di approfondire i provvedimenti a favore dell'autotrasporto e le strategie per il settore decise anche in sede di convention di Confartigianato nel settembre scorso. Per partecipare alla Class Action senza alcun costo legale per la causa possono essere richieste info presso tutte le sedi Confartigianato o su www.confartigianatoimprese.net.

Engie – Port Utilities: nota del presidente dell'AdSP Francesco Maria di Majo

“La notizia apparsa ieri su un quotidiano locale e rilanciata da un blog in cui vengono richiamate mere “indiscrezioni” su presunte pressioni da parte del sottoscritto per favorire una scalata di Engie a Port Utilities è priva di qualsiasi fondamento”

lo afferma il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo.

“A questi signori, impegnati a screditare la mia attività e quella dell'AdSP, voglio far presente che l'aver messo in contatto Engie e Port Utilities, al fine della tutela ambientale e di una migliore efficienza energetica del porto e dei suoi operatori, rientra appieno nei compiti istituzionali dell'AdSP”.

“Ragion per cui già nell'ottobre 2017 abbiamo approvato, primi tra le Autorità di Sistema Portuale, il Documento di Pianificazione energetica ed ambientale le cui Linee Guida sono state presentate lo scorso venerdì proprio a Civitavecchia dal ministro dell'Ambiente, Sergio Costa”,

sottolinea il presidente di Majo.

“Engie è una società co-proprietaria di una concessionaria a cui appartiene uno dei più importanti impianti di produzione di energia all'interno del porto ed è nota a livello internazionale per la sua competenza nel settore dell'efficientamento energetico”,

continua il presidente dell'AdSP.

“In considerazione di questo ruolo Engie ci ha chiesto informazioni tecniche in merito alla possibilità di realizzare impianti fotovoltaici nelle aree portuali. A tal proposito, più di un anno fa, ho chiarito ai vertici di Engie che nel porto di Civitavecchia esiste una società concessionaria, per l'appunto Port Utilities, che si occupa della gestione dei servizi energetici con la quale sarebbe stata mia cura metterli in contatto”.

“Contatto poi avvenuto, circa 8 mesi fa, come risulta da un documentato scambio di e-mail tra i nostri dirigenti e i vertici di Port Utilities”,

continua il numero uno di molo Vespucci.

Aumento delle tasse portuali sulle merci: la preoccupazione degli spedizionieri

#

CIVITAVECCHIA - A margine della convegno sul bilancio dell'anno di Assotir è intervenuto il rappresentante degli spedizionieri, in particolare di Anasped, al tavolo di partenariato, Gianfranco Monti, il quale ha espresso perplessità e preoccupazione per l'aumento della tassa sulle merci disposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, entrato in vigore dal 1° gennaio scorso. Monti ha ricordato che, al tavolo, la questione ha conteso l'astensione di cinque realtà su 12, tra cui appunto spedizionieri e autotrasportatori, l'aumento è stato poi ratificato dal comitato di gestione. "Parliamo di un'imposta sulle merci - ha spiegato - incrementata del 43%, unico esempio in tutta Italia". La preoccupazione è legata a possibili dirottamenti di merce verso altri porti, dove i costi sono più bassi. "Inoltre - ha aggiunto Monti - le tabelle con gli aumenti esposte in dogana dal 2 gennaio, tra l'altro neanche inviate alle diverse società, erano completamente sbagliate. Rimandate indietro, dopo qualche giorno erano ancora sballate: sono stato io stesso a modificarle, in base alle griglie presentate al tavolo del partenariato". È stato quindi il rappresentante degli autotrasportatori Loffarelli a ricordare come però questo tipo di problematiche debbano essere affrontate in altre occasioni, confermando comunque che la tassa, così come riferito da Molo Vespucci, è stata aumentata per poter reinvestire in opere infrastrutturali portuali. Una volta raggiunta la quota indicata, si dovrebbe quindi riabbassare. "Auspichiamo - ha concluso il vice presidente della Cpc Patrizio Scilipoti, presente al convegno - che la situazione possa essere affrontata in un apposito tavolo" auspicando quel confronto che, come sottolineato da Monti, finora non sembra esserci stato.

IL CASO

DOPO IL MANCATO RADDOPPIO

Bari, nuovo «no» della Procura al salvataggio di Interporto

Udienza sul piano di ristrutturazione del debito da 120 milioni

L'IPOTESI: VENDITA AGLI AMERICANI

Un fondo Usa è interessato ad acquistare la struttura tramite una società lussemburghese. Accordi con le banche

IL «CRAC» DELLA SQUADRA DI CALCIO

AI DOMICILIANI PER BANCAROTTA
L'ex patron Cosmo Giancaspro è stato arrestato per fidejussione su Finpower. Ha fatto causa agli ex calciatori chiedendo 10 milioni per l'abbandono del ritiro pre-campionato



● **BARI.** La Procura di Bari insiste per il fallimento di Interporto spa, la società della famiglia Deeganaro che ha presentato un piano di ristrutturazione del debito. È quanto emerso ieri nel corso della camera di consiglio davanti al Tribunale (presidente Simone, relatore Magaletti) dove il procuratore aggiunto Lino Giorgio Iruvo, insieme al pm Savina Toccani e Ignazio Abbadesse, ha depositato una memoria di rimpicci rispetto alle controdeduzioni dei difensori.

Il procedimento è nato a giugno proprio da una istanza della Procura, che partendo da una lida gine aperta dopo una denuncia della Regione - relativa alla presunta truffa subita per i fondi europei destinati al raddoppio di Interporto e in realtà mai utilizzati - ha fatto svolgere una perizia sui conti della società rilevando numerose criticità alla base del «buco» da circa 120 milioni di euro. Interporto e la controllante Ital Finance hanno risposto con una richiesta di concordato preventivo in bianco, e a dicembre hanno depositato una proposta di ristrutturazione del debito basata sull'intervento di un fondo immo-

biolare gestito da Prelios e sotto scritto (tagli americani) di Tpg Sixth Street Partners, disponibili ad acquistare l'intero complesso aziendale per 41 milioni di euro. Tuttavia secondo la Procura di Bari non esistono i presupposti per procedere al salvataggio, a fronte delle numerose irregolarità rilevate. Una tesi fermamente avversata dai legali di Interporto e Ital Finance (ieri in udienza c'era no gli avvocati Vincenzo Chionta e Maurizio Marcantonio), secondo cui alla Procura sarebbe preclusa la possibilità di intervenire in un procedimento per formazione di un accordo di ristrutturazione del debito, e - inoltre - sarebbe preclusa anche la possibilità di depositare memorie non autorizzate. Ma l'aggiunto Iruvo ha fatto invece rilevare il suo diritto a replicare anche al parere espresso ieri dai commissari l'uno l'eppe e Antonio Campobasso.

La decisione del giudice è stata data il 4 febbraio. Dovranno stabilire se procedere con formazione delle due proposte, che dovrebbero concretizzarsi entro aprile, oppure accogliere la richiesta della Procura che si era opposta anche all'ammissione delle due società al concordato in bianco. La proposta prevede in sintesi che il fondo immobiliare acquisterà Interporto e verrà sottoscritto interamente da una società veicolo lussemburghese per conto di Tpg Sixth Street Partner colosso americano con 29 miliardi di patrimonio più volte apparso in operazioni di valorizzazione immobiliare.

Interporto ha dichiarato di aver raggiunto accordi con 36 creditori, che rappresentano poco meno dell'80% dei 85 milioni di debiti, mentre la controllante Ital Finance ne ha chiusi 24, per il 93,7% dei 27,1 milioni di debiti, consentendo così un abbattimento complessivo dell'esposizione da 122 a 51,2 milioni. Le banche hanno in pancia crediti per 61,6 milioni nei confronti della sola Interporto: quelli di Bipi (48,4 mi-

lioni) e della ex Banca Marche verranno acquistati dal fondo immobiliare di Prelios rispettivamente per 20 e 5,3 milioni, mentre alcuni altri istituti hanno raggiunto accordi a saldo e stralcio.

La procedura riguarda anche la Regione, che è in attesa di ricevere il rimborso integrale del finanziamento per il primo stralcio dei lavori di ampliamento (altri 4,5 milioni). Proprio dalla fidejussione presentata da Interporto a garanzia della restituzione di quei soldi, risultata falsa, è nato l'interesse della Procura. L'ipotesi truffa alla Regione sui fondi europei risulterebbe comunque prescritta. (m.scagl)



A BARI Lo stadio di Interporto, nella zona industriale

«Il concordato della Fc Bari serviva solo a perdere tempo»
Il Tribunale: ecco perché meritava di fallire

● **BARI.** C'è stato un «abuso dello strumento concordatario», utilizzato al solo fine di ritardare la dichiarazione di fallimento della Fc Bari. Lo scrive il Tribunale (Quarta sezione, presidente Simone, estensore Angarano) nelle motivazioni del provvedimento con cui ha dichiarato inammissibile il piano di salva-

taggio della società di calcio bianconassa: l'ex patron Cosmo Giancaspro non ha infatti nemmeno messo a disposizione del commissario tutte le scritture contabili, in una girandola di ricorsi, di avvocati che rinviavano agli incaricati e di conti che non tornano.

Giancaspro, tuttora ai domiciliari nella abitazione di un parente a Molfetta con l'accusa di bancarotta fraudolenta di Finpower avrebbe voluto salvare la Fc Bari con una fidejussione da 5 milioni della sua finanziaria Kreare impresa. Tuttavia, scrive il giudice «occorreva quantomeno valutare la capacità della società garante di liquidare ad horas tale somma» - anche perché «sulle intere quote sociali grava sequestro conservativo»: a settembre, infatti, Vivaticchetti (che si occupava della biglietteria) si è rivolta al Tribunale civile a fronte delle anticipazioni (1,5 milioni) concesse a Giancaspro nel corso dello scorso campionato di serie B, quando l'imprenditore mollettese cercava i soldi necessari a garantire il pagamento degli stipendi e dunque l'iscrizione alla nuova stagione. A questo proposito, emerge che nella proposta di concordato preventivo la Fc Bari ha provveduto sul totale stralcio della debitoria nei confronti dei dipendenti tesserati (calciatori, direttore sportivo e staff medico) sull'assunto che al medesimo nulla sarebbe dovuto in quanto avrebbero abbandonato il posto di lavoro e sarebbe stata avanzata nei loro confronti domanda di risarcimento danni». Nelle scorse settimane Giancaspro ha citato davanti al giudice del lavoro (la prima udienza è fissata a ottobre) l'intera squadra e il ds Sean Scigliano, oltre che il presidente del Csmi Malagò e Fabbicini, chiedendo loro 10 milioni di euro (pari al valore dei cartellini) più i bonifici per via della decisione della Federcalcio per aver abbandonato il ritiro il 16 luglio quando si è avuta notizia della mancata iscrizione al campionato.

La ricostruzione del tentativo di salvare la Fc Bari, a giudizio del Tribunale, ne dimostra il carattere velleitario. Dopo l'istanza di fallimento presentata dalla Procura, il 9 agosto Giancaspro ha depositato domanda di concordato in bianco, chiedendo più la proroga di due mesi del termine per il deposito del piano. Il 13 dicembre (dopo che il commissario ha rilevato una situazione contabile «assolutamente pro» sorta e potenzialmente inattendibile), la società ha presentato rinuncia al concordato, salvo poi ripresentarsi all'udienza del 17 dicembre con una nuova istanza e un nuovo piano: i giudici hanno rilevato l'«inconsistenza della attività svolta» in sei mesi, evidentemente rendendosi conto «della inassistentia dei presupposti per accedere a qualsiasi forma di concordato». (m.scagl)

Il comune di Bitonto suona la sveglia per la zes interregionale

22 gennaio 2019 - Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, ha incontrato il sindaco di Bitonto, Michele Abbaticchio, per fare il punto sull'istituzione della ZES interregionale Adriatica e per individuare le linee guida da perseguire per l'adozione del kit localizzativo. Il comune dell'area Metropolitana di Bari, infatti, ha deciso di imprimere un'accelerata amministrativa, finalizzata a redigere e adottare, in tempi stretti, il kit localizzativo.

Le ZES, infatti, saranno capaci di attrarre investimenti solo ove i comuni adottino il kit localizzativo indicato nel piano strategico (un pacchetto di misure incentivanti relative alle imposte locali e alle semplificazioni di competenza, come esenzione IMU, TASI, TARI, ecc).

“Dal Comune di Bitonto un esempio propositivo e propulsivo importantissimo che di fatto accelera il processo per l'istituzione della ZES Interregionale Adriatica– commenta il presidente Patroni Griffi. Sindaco e Consiglio comunale hanno dimostrato di aver compreso appieno i benefici rivenienti dalle Zone Economiche Speciali, per tutto il territorio. Per primi in Italia stanno battendo una traccia da seguire, offrendo la propria esperienza alle altre realtà comunali.”

“Siamo pronti a mettere in rete la nostra esperienza, per tutti gli altri comuni compresi nella delimitazione della ZES Adriatica- commenta il sindaco Abbaticchio. Ci troviamo di fronte ad una svolta epocale per aprire il nostro territorio ad investimenti per un concreto rilancio, in termini produttivi e occupazionali. Chiederò il supporto anche dell'Ufficio del Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari, da sempre a disposizione di tutti i comuni dell'area. Come amministratori abbiamo il dovere di agire, e di farlo in tempi brevi.”

ECONOMIA È QUANTO EMERGE DA UN REPORT DELL'ENTE CAMERALE

Esportazioni in calo in provincia

**PASSO
INDIETRO**
Dopo due
anni
consecutivi di
crescita, dalla
metà dello
scorso anno
l'export
brindisino
risulta in
parabola
discendente



● Nuovo passo indietro, nel terzo semestre 2018, per l'export brindisino. Dopo la crescita riscontrata nel 2016 e nel 2017 (a dicembre, le vendite di prodotti locali al di fuori dei confini nazionali fecero registrare quasi il 20% di fatturato in più rispetto alla fine del 2015), al terzo semestre dell'anno in corso si è verificata, invece, una ulteriore flessione (dopo quella già riscontrata nel semestre precedente), pari al 4% e con una perdita netta di quasi 30 milioni di euro.

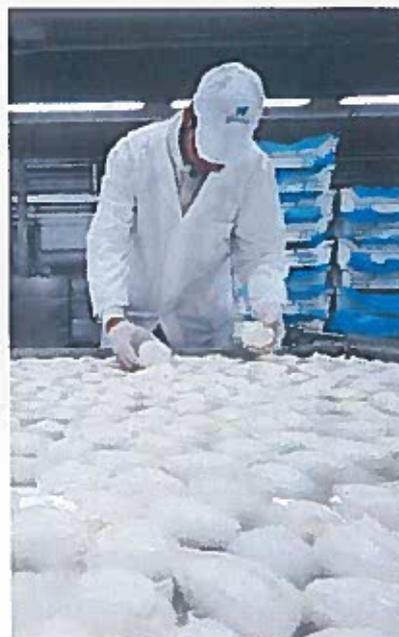
SERVIZI A PAGINA 11 ➔

ECONOMIA

REPORT CAMERA DI COMMERCIO

30 MILIONI IN MENO

È il saldo in negativo riscontrato a settembre 2017, in controtendenza rispetto al biennio precedente, chiuso in positivo



DI NUOVO IN FLESSIONE Torna in negativo la percentuale relativa alla vendita di prodotti locali all'estero, dopo che nell'ultimo biennio si era registrata una significativo e incoraggiante crescita e una riduzione delle differenze rispetto alle importazioni

Export brindisino nuovo passo indietro

Registrata una flessione (-4%) anche nel terzo semestre 2018

● Nuovo passo indietro, nel terzo semestre 2018, per l'export brindisino.

Dopo la crescita riscontrata nel 2016 e nel 2017 (a dicembre, le vendite di prodotti locali al di fuori dei confini nazionali fecero registrare quasi il 20% di fatturato in più rispetto alla fine del 2015), al terzo semestre dell'anno in corso si è verificata, invece, una ulteriore flessione (dopo quella già riscontrata nel semestre precedente), pari al 4% e con una perdita netta di quasi 30 milioni di euro (da 730.425.252 euro di settembre 2017 al 700.913.750 euro di dodici mesi dopo). Tutto ciò ha portato anche ad un saldo negativo - in tema di interscambio commerciale - nuovamente più largo rispetto all'import (il cui fatturato è stato pari a poco meno di 840 milioni di euro), oltrepassando i cento milioni di differenza (e, per fortuna, l'import... è in ribasso anch'esso).

La contrazione del 4% in chiave provinciale risulta, inoltre, superiore a quella sofferta a livello regionale (in Puglia i flussi esportativi hanno chiuso il terzo semestre al -2,7%), mentre in ambito nazionale il risultato è in positivo (+3%). Tra le altre province pugliesi, meglio

di Brindisi soltanto Taranto (+6,2% e 834 milioni di fatturato), ma in negativo c'è anche Bari con il -3,6% (e un introito di poco inferiore ai tre miliardi di euro), mentre i dati "sorridenti" sia a Bari (+4%) e fatturato di 425 milioni di euro), sia a Foggia (+5,1% e fatturato di 692 milioni di euro), sia anche a Lecce (+21,5% e fatturato di circa 450 milioni di euro).

Scendendo nel dettaglio, le maggiori entrate in tema di vendite all'estero si registrano grazie all'esportazione di sostanze e prodotti chimici (che, nei primi nove mesi dello scorso anno hanno fruttato 276 milioni di euro), seguiti dagli articoli in gomma e materie plastiche (117 milioni), dai mezzi di trasporto (100 milioni di euro), dai prodotti alimentari, bevande e tabacco (70 milioni), da macchinari e apparecchi (72 milioni), dai prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (26 milioni), dagli articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (14 milioni) e dai prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (10 milioni).

La variazione maggiore, in termini di percentuale, l'hanno fatta registrare le

vendite di prodotti delle attività artistiche, di intrattenimento e divertimento (addirittura +8,000%, passando da 5mila a 740mila euro di fatturato) e di merci dichiarate come provviste (+1,285% da 381mila a quasi 6 milioni e mezzo di euro). In positivo anche l'esportazione di articoli in gomma e materia plastica (+12,9% da 104 a 117 milioni di euro), di metalli di base e prodotti in metallo (+12,6% da 11 a 12,5 milioni di euro), di prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (+4,2% da 25,4 a 26,5 milioni di euro), di articoli farmaceutici, chimico, medicinali e botanici (+3,7% da 13,6 a 14,1 milioni di euro) e di computer, apparecchi elettrici e ottici (+1,3% da 4,3 a 4,5 milioni di euro).

In negativo, invece, tutti gli altri settori e i più penalizzati sono quelli inerenti l'esportazione di macchinari e apparecchi (-31,6%, con il fatturato sceso da 71 a 48 milioni di euro), di prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere (-80,7% da 3,7 milioni a 500mila euro) e di prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento (-90,9% da 88mila a 5mila euro).

di p.

L'INDAGINE PARALLELA

Import in caduta libera fatturati solo 800 milioni

Più corta la «forbice» rispetto all'export

● La dinamica dell'export brindisino, nella scorsa storica terzo semestre 2018, registra il peggio più alto nel 2011 con quasi 800 milioni di euro. Tuttavia, i dati mettono in evidenza un andamento che ha visto le importazioni costantemente superare le esportazioni anche se, aspetto per lo meno incoraggiante, la «forbice» tra import ed export si è ridotta significativamente e parte dal 2010, passando dal picco negativo più alto (-425 milioni) e quello più basso del 2016 (+74,1 milioni), mentre a settembre 2018 la differenza in negativo è tornata a... nove cifre, superando di nuovo quota cento milioni (per la precisione, 130.777.150 euro).

Nello specifico, le importazioni nel terzo semestre 2018 vantano un fatturato di 839.850.500 euro e sono in netto decremento rispetto allo stesso periodo del 2017 (954 milioni).

Passando al dato inerente la merce in «entrata», ad indicare maggiormente sul lato le (30,3%) sono i prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere, che però hanno avuto un calo significativo (-17,4%). A seguire l'importazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (17,2% e +7,2% di fatturato), i prodotti all'isotanti, bevande e tabacco (16,4% ma anche -24,9% di flessione in un anno), i mezzi di trasporto (15,1% e 22,1%) e i prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (7,2% e +1,1%).

Le perdite più sostanziose, sempre in tema di import, interessano i settori degli articoli farmaceutici, chimico medicinali e botanici (-87,8%), metalli di base e prodotti in metallo (-38,7%) e prodotti delle altre attività manifatturiere (-71,9%).

Quanto alla «geografia» dei beni importati dall'estero, il maggior numero di prodotti proviene dall'Europa (80,9%) e seguono America (27,6%), Africa (19,6%), Asia (11,9%) e Oceania (0,02%).

L'import-export, insomma, è un mercato che attrae tante aziende. Specie a Brindisi che, per la sua posizione strategica è crocevia di scambi continui. In provincia, le società sono numerose (dal commercio del vino a quello di pneumatici, dalle piante all'arredamento, sino all'abbigliamento e ai prodotti gastronomici) e molte hanno già maturato una grande esperienza nel campo, che si traduce poi in una conoscenza pressoché perfetta dei mercati esteri. Per operare nel settore, non occorrono grossi investimenti, ma tutto dipende dall'intermediazione dei singoli operatori, in uno alla capacità di creare e creare contatti con altri mercati per trovare i prodotti giusti da importare e rivendere o, al contrario, da esportare. Da quando, poi, esiste la realtà virtuale, lavorare nell'import-export è diventato quasi un gioco da ragazzi.

di p.

LA «MAPPA» DELL'EXPORT: IL VECCHIO CONTINENTE RESTA IL PRINCIPALE SBCCO COMMERCIALE DELL'EXPORT LOCALE, SEGUITO DA ASIA E AMERICA

Il 70% della merce in Europa

Tra i Paesi, i maggiori affari si fanno con il Belgio e la Germania

● La principale destinataria dell'export provinciale e prima area di sbocco commerciale resta l'Europa che, da sola, assorbe il 72,2% del totale (ben 510 milioni di euro) anche se, rispetto ad un anno prima (terzo semestre 2017), ha fatto registrare un decremento del 3,1%.

A fare da traino all'export di Brindisi sono, in particolare, i 28 Paesi membri dell'Unione Europea con un volume di vendite pari a 437 milioni di euro, vale a dire ben oltre la metà del valore economico complessivamente esportato (per la precisione, il 62,3%). Ma comunque in calo nel periodo di osservazione di una percentuale del -2,8%. Anche le esportazioni verso i paesi non facenti parte l'Unione Europea diminuiscono del 5,7%.

Segue il mercato asiatico (14,7% con un «movimento» fi-



CROCEVIA DI SCAMBI Il porto di Brindisi

nanziario pari a 100 milioni di euro) e il continente americano (9,7% e 68 milioni di euro in uscita).

Decisamente più indietro sta l'Africa (appena il 2,1%, con poco meno di 15 milioni di euro esportati) e l'Oceania (0,6% e

poco meno di 4 milioni di euro di valore), anche se quest'ultima ha fatto registrare un'evoluzione in positivo, con una crescita delle vendite pari al 29,8% (mentre l'Africa è scesa ancora più giù, facendo registrare una flessione del 19,3%.

Per quanto concerne le singole destinazioni, il fatturato maggiore è legato all'attività di export intrattenuta con Belgio e Germania (di gran lunga i partner commerciali più importanti per le imprese brindisine in ambito europeo, quanto meno nei primi sette mesi dello scorso anno, da dove confluiscono entrate pari, rispettivamente, a 64 milioni e 284mila euro e a 69 milioni e 588mila euro).

Seguono - sempre a livello europeo - la Francia (57 milioni e 321mila euro) e la Spagna (11 milioni e 836mila euro). Meno dinamico il mercato di vendita verso il Regno Unito (38 milioni di euro), la Polonia (33 milioni e 138mila euro), i Paesi Bassi (33 milioni e 207mila euro), la Grecia (28 milioni e 652mila euro) e la Repubblica Ceca (16 milioni e 904mila euro).

di p.

L' ANNUNCIO LE VERIFICHE A CAMPIONE CHIESTE DA TONINELLI

Porti, ispezione ministeriale anche all' Autorità di Taranto

BARI. Sono cominciate la scorsa settimana le verifiche a campione degli ispettori del ministero delle Infrastrutture sulla gestione delle Autorità di sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto. Su indicazione del ministro Danilo Toninelli, la Direzione generale del Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva ad hoc composta dal direttore generale della Ram Spa, Francesco Benevolo (pre sidente), dal dirigente del ministero Eugenio Minici e dal capitano di vascello Sandro Gallinelli del Comando generale delle Capitanerie di Porto. La commissione - spiega una nota del ministero - è stata incaricata di effettuare ispezioni sull' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro - Settentrionale di Civitavecchia, sull' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centro -Settentrionale di Ravenna e sull' Au torità di sistema portuale del Mare Ionio di Taranto. L' at tività di ispezione, che dovrà concludersi entro un massi mo di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico -finanziari, legale -amministrativi e tecnici.

Porto di Gioia Tauro, per uscire dalla crisi Fit Cisl esorta a dare corso all'Accordo Programma Quadro del 2016

Firenze: procedere a un'oculata rivisitazione della concessione delle banchine per aprire all'approdo di nuovi operatori

Fit Cisl Calabria esorta le istituzioni ad attivarsi per affrontare la crisi del porto di Gioia Tauro e la conseguente emergenza lavoro. «Le sempre più impellenti questioni che affliggono la vita lavorativa, economica e produttiva nel porto e nell'area portuale di Gioia Tauro - spiega il segretario regionale dell'organizzazione sindacale, Annibale Fiorenza - tardano a registrare le attese soluzioni dipendenti dall'attuazione delle opere infrastrutturali e dagli insediamenti produttivi ampiamente condivisi a livello territoriale, regionale e nazionale. Ben vengano i ministri e parlamentari ma non per fare passerelle e visite che non portano in dote idee e atti sostanziali per uscire da una crisi senza precedenti. Bisogna - sottolinea Fiorenza - avviare i cantieri di quanto già condiviso ed esplicitato nell'Accordo Programma Quadro del 26 luglio 2016 che non va disatteso ma valorizzato e meglio sostenuto in termini procedurali e finanziari» (in *INFOMARE* del [28 luglio](#) 2016).

«È dal 10 settembre 2018 - ricorda il rappresentante di Fit Cisl - che attendiamo la ripresa di un confronto, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con tutti i soggetti in causa. Un confronto arenatosi nel diffondersi delle tante emergenze nazionali tra le quali, comunque, questa del porto di Gioia Tauro, va inquadrata tra le priorità e non trascurata e sottovalutata».

«Le recenti sentenze che portano al reintegro dei lavoratori portuali già licenziati - evidenzia Fiorenza - ci consegnano un giusto atto di trasparenza legale, ma anche una eccezionale urgenza di accelerare su tutti gli elementi che possono garantire la loro proficua utilizzazione e una stabilità lavorativa, ad oggi, molto incerta per tutta la forza lavoro coinvolta».

«Anche per i più distratti - prosegue Fiorenza - dovrebbe essere fin troppo evidente che le condizioni di crisi e le persistenti difficoltà riorganizzative ed espansive, della compagine societaria MCT, sono allarmanti ed è giusto che, nel permanere di tali condizioni, si possa procedere a una oculata rivisitazione della concessione delle banchine e dei piazzali con l'intento di aprire all'approdo di nuovi operatori. Le attività di transhipment, che già nel 2017 avevano registrato un -11% e il licenziamento di 377 lavoratori, chiudono il 2018 sprofondando verso circa un -17% rispetto all'anno 2016, quando, in data 26 luglio, istituzioni, imprese e organizzazioni sindacali, per fronteggiare l'emergenza sociale, sono riuscite a sviluppare e sottoscrivere il sopracitato Accordo Quadro ad oggi in forte ritardo sui capisaldi che puntavano al rilancio e allo sviluppo delle attività portuali, industriali, commerciali e trasportistiche nell'intera area, portando in dote strumenti come l'Agenzia per il lavoro portuale pensata per dare sostegno economico ai lavoratori fuori dal ciclo produttivo e per garantire percorsi di formazione e di ricollocazione lavorativa. Questo resta il vulnus delle possibili azioni sinergiche utili a portarci fuori dal guado che sta mettendo a serio rischio il futuro strategico ed economico dell'infrastruttura e della Calabria».

«In questo contesto, a salvaguardia di tutti i lavoratori - osserva Fiorenza - c'è bisogno di riconsiderare le soluzioni più immediate e idonee a scongiurare il fallimento di ogni prospettiva di rilancio strategico e produttivo dell'intera area portuale, a partire, dal comparto trainante che è quello del trasporto marittimo internazionale e intermodale nazionale. In quest'ottica, alla società MCT sollecitiamo di attuare gli investimenti di cui ha preso impegno nell'APQ e convocare, al più

-segue

presto, le parti sociali per accelerare un percorso, non di sopravvivenza, ma di uscita dal tunnel della crisi. Contestualmente non consentiremo passi indietro sugli obiettivi, già condivisi e sottoscritti. L'attivazione della Zona Economica Speciale, la realizzazione del Bacino di carenaggio, del Polo della logistica integrata con l'attivazione del gateway ferroviario, il rilancio delle Attività di transshipment e l'avvio di nuove attività produttive sull'intero territorio ricompreso nella ZES restano i nostri punti fermi».

«Al governo nazionale, all'Autorità Portuale e alla Regione Calabria - conclude il segretario regionale di Fit Cisl - si chiede di salvaguardare il valore e le potenzialità della infrastruttura calabrese che resta uno dei 14 "Porti Core" sulla rete TEN-T e nodo strategico nel Mediterraneo. In quest'ottica chiediamo un'immediata ripresa del confronto e un concreto impegno del governo nazionale sulle determinazioni urgenti e indifferibile sia sui contenuti delle concessioni e sia sugli assetti territoriali e di governo della nuova Autorità di Sistema Portuale che, per noi, non può prescindere dall'unità operativa e funzionale dell'intero sistema portuale calabrese».

Verso un nuovo sistema di logistica integrata

Il futuro è Catania II

70% dei trasporti dell' Isola ruota attorno al capoluogo etneo, che ora attende l' autostrada per Ragusa. Un sistema che ha fatto passi da gigante. L' area dell' ex cementeria (9 ettari) come unica possibile estensione fisica del porto

Il 2019 pare proprio poter essere l' anno in cui almeno si potranno porre i semi della rinascita della città dopo l' inevitabile dissesto del Comune. Già a fine 2018 il sindaco, Salvo Pogliese, ha presentato le linee guida del nuovo piano regolatore generale (a mezzo secolo dal precedente). E l' anno nuovo sembra cominciato con un vigore che fa comprendere come in agenda vi sia davvero il tentativo di ridurre il gap infrastrutturale dell' Isola, partendo da idee concrete e attuabili in tempi veloci. «Non è un caso che si stia spingendo molto per fare iniziare quanto prima i lavori dell' autostrada Catania-Ragusa», ha dichiarato Salvo Pogliese a MF Sicilia a margine di un convegno Lions, «perché riteniamo scandalosa l' assenza storica di tale arteria fondamentale a collegare le due più importanti realtà produttive della nostra regione». Il meeting «Logistica e trasporti: le eccellenze del sistema Catania» ha visto confrontarsi alcuni dei principali player italiani del comparto. Confrontarsi sull' esistente, ma anche e soprattutto sul futuro. «Partendo dalla considerazione che una infrastruttura come il porto», ha evidenziato Antonio Pogliese, economista etneo esperto di project financing, «ha necessariamente bisogno di sviluppo anche inteso in senso spaziale. E qui i ragionamenti non possono essere tanti, perché le aree a disposizione per dare una legittima estensione fisica al porto catanese non sono molte, tutt' altro. Logica vuole che si debba necessariamente guardare alla vecchia cementeria della città, uno spazio disponibile di entità ragguardevole, trattandosi, compresa l' area di risulta, di ben 9 ettari». Una soluzione che trova d' accordo anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, Andrea Annunziata, che ha calcolato sull' esigenza «di fare qualcosa di grande per l' Isola, che vede una vera eccellenza nel campo dell' autotrasporto e che merita una struttura a supporto che divenga prima o poi realmente all' avanguardia. Catania può rappresentare un futuro diverso per il Mezzogiorno tutto, servono dunque modelli di sviluppo da approvare e «varare» insieme al Comune». Le ipotesi più immediate? Per Annunziata alcune sarebbero anche di rapida risoluzione, come «un braccio ferroviario di 3 chilometri circa dalla zona industriale di Augusta all' autostrada, l' organizzazione della catena del freddo per supportare adeguatamente il comparto agroalimentare di Catania e provincia. Inoltre, non smetterò mai di ricordarlo, le Zes, che là dove sono state realizzate hanno portato benefici immani alle comunità». Il vice direttore generale di Alis (Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile), Antonio Errigo, ha dal canto suo notato come «ogni bene, ogni servizio passi dalla logistica e dai trasporti, per definizione segmenti economici tendenti a unire, non certo a dividere. Con la nostra associazione raggruppiamo imprese per circa 150mila lavoratori, abbiamo cercato di accorpate ogni tipo di trasporto, con l' idea di base che la logistica debba essere sommamente scientifica, essendo, al fondo, matematica». Una idea pienamente condivisa da Eugenio Grimaldi, armatore di caratura mondiale, che ha spiegato come il suo gruppo negli ultimi 10 anni abbia portato avanti investimenti per circa 5 miliardi di euro. «In Sicilia vi è un consumo di più o meno 3 miliardi l' anno», ha evidenziato Grimaldi, «considerato come l' Isola importi sostanzialmente tutto. Una lettura superficiale dei dati potrebbe fare sembrare un fallimento totale la nostra presenza a Catania, ma oggi già non è più così, perché il capoluogo etneo rappresenta ormai il 70% dei trasporti dell' Isola ed è un fulcro imprescindibile per lo sviluppo dell' intera regione». Una nota nettamente positiva è venuta anche da Luigi Nicosia, amministratore della DN Logistica, una realtà così di rilievo da essere riuscita qualche anno fa a dotarsi di un vero e proprio interporto privato, visto che quello pubblico da decenni stenta a partire. «Dagli anni 80 in poi il nostro settore ha subito una forte evoluzione», ha spiegato Nicosia, «ed è possibile dire come in Sicilia trasporti e logistica abbiamo raggiunto livelli di assoluta efficienza. Manca ancora molto, è vero, in quanto a infrastrutturazione viaria, ma il comparto oggi ha punte di eccellenza notevoli e in pochi anni ha fatto passi da gigante». L' idea che «pianificazione urbanistica e dei trasporti debbano camminare affiancate» è stata infine espressa da Matteo Ignaccolo, professore ordinario di Trasporti all' Università degli Studi di Catania, che ha altresì notato «la forte contrazione, per non dire il collasso, degli scali merci ferroviari attivi in Sicilia, un tempo decine, oggi appena tre, uno dei quali a Catania Bicocca».

(riproduzione riservata) CARLO LO RE

Messaggero Marittimo

Via libera escavo Monfalcone

Per raggiungere la profondità di 12,5 metri

RONCHI dei LEGIONARI – Il ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare ha dato parere favorevole ai lavori di scavo dei fondali del porto di Monfalcone per raggiungere la profondità di 12,5 metri ed entro la fine di Gennaio potrà partire la validazione del progetto esecutivo.

Lo ha comunicato oggi alla Giunta regionale l’assessore a Infrastrutture e Trasporti, Graziano Pizzimenti, il quale ha evidenziato che “l’importanza rivestita dall’area portuale monfalconese nel contesto logistico e infrastrutturale regionale, in particolare per i settori produttivo e commerciale, comporta l’esecuzione urgente di quest’opera”.

“Si tratta – ha spiegato l’assessore – di un progetto di assoluta rilevanza sotto il profilo ambientale che interesserà circa 900.000 metri cubi di materiale da sistemare, previa preparazione, nella cassa di colmata del Lisert, consentendo l’adeguata collocazione dei sedimenti nel rispetto della normativa e della tutela ambientale. È un’operazione ambiziosa e complessa che prevede la regolarizzazione del fondo della cassa con la realizzazione di un sistema di drenaggio, l’innalzamento e il rinforzo delle attuali arginature perimetrali e la realizzazione di un diaframma impermeabile per contenere il materiale dragato”.

Il progetto è stato sottoposto a procedure di valutazione d’impatto ambientale nazionale (decreto Via 167 del 6 Agosto 2015) che hanno portato alla sua approvazione con alcune prescrizioni, rendendo quindi necessaria una revisione progettuale sostanziale. Il programma rivisto è stato presentato nuovamente al ministero dell’Ambiente per il recepimento delle prescrizioni di Arpa Fvg che troveranno riscontro nel progetto esecutivo e durante lo svolgimento dei lavori.

“In base alla notifica formale ricevuta dalla Giunta – ha aggiunto Pizzimenti – tutte le prescrizioni del Ministero sono state ottemperate, quindi con gli ultimi provvedimenti si è chiusa questa parte dell’iter burocratico. Un passaggio fondamentale perché l’ottemperanza alle prescrizioni del ministero dell’Ambiente condizionava anche la verifica del rispetto di quelle del ministero per i Beni e le Attività culturali e del Turismo (Mibact) che verranno definite entro i prossimi giorni. Entro la fine del mese sarà quindi possibile dare il via alla validazione del progetto esecutivo di un intervento atteso da quasi dieci anni”.

L’ente certificatore per la validazione è stato individuato, di conseguenza l’ultimazione anche di questa procedura è prevista entro febbraio in maniera tale da pubblicare gli atti di gara entro marzo. Parallelamente verranno eseguite le operazioni di indagine e bonifica bellica della vasca di colmata del Lisert necessarie ai fini dell’appaltabilità.

Pizzimenti ha rimarcato che “il valore dell’intervento è di circa 16 milioni di euro e la consegna dei lavori è prevista entro ottobre. Le operazioni richiederanno circa due anni: il primo sarà dedicato alla preparazione della cassa di colmata, mentre nel secondo saranno effettuati i dragaggi, ovviamente nei periodi consentiti dalle prescrizioni ambientali”.

- segue

"Attraverso quest'opera – ha concluso l'assessore – la Regione dimostra ancora una volta l'importanza del porto di Monfalcone, a supporto del quale sono in corso importanti interventi di manutenzione straordinaria dell'intero raccordo ferroviario del Lisert. I lavori – ha precisato – si concluderanno entro maggio 2019 e consentiranno di proseguire il servizio di trasporto delle cosiddette bramme (semilavorati metallici di grandi dimensioni) dal porto alle imprese su rotaia, riducendo il traffico su gomma e aumentando la sicurezza sulle strade".

Costituita Confetra Sicilia: Mauro Nicosia eletto presidente

E' stata costituita oggi a Catania Confetra regionale Sicilia. Vi hanno aderito i rappresentanti territoriali di Fedespedi, Assologistica, Assiterminal, Anasped, Aiti, Ifa e Trasportounito in rappresentanza di spedizionieri, autotrasportatori, imprese di logistica, magazzini generali, terminalisti, doganalisti, traslocatori e fumigatori. Nominato presidente per il primo biennio di attività Mauro Nicosia. La riunione è stata molto partecipata anche dalle Autorità locali. Tra gli altri, sono intervenuti il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Catania e Augusta Andrea Annunziata e il segretario della Commissione Attività produttive dell' Assemblea regionale Giovanni Cafeo. Nel corso dell' evento di presentazione della nuova realtà territoriale della Confederazione, cui hanno partecipato il professor Marco Romano, Ordinario di Imprenditorialità, business planning e Marketing dell' Università di Catania e Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, si è fatto il punto sulle enormi potenzialità per la logistica isolana. "Porti strategici come Catania, Augusta, Messina e Palermo movimentano già volumi significativi di passeggeri, crocieristi, rotabili e rinfuse liquide. La stessa industria cantieristica, in scali come Palermo e non solo, potrebbe trarre nuovo impulso alimentando l' intera filiera della supply chain logistica. C' è poi da completare il rilancio degli interporti siciliani, a partire dal Polo Intermodale di Catania, ed implementare le attività legate al cargo aereo - sempre a Catania - ed a quello ferroviario sulla tratta Messina - Palermo. Grandi sono i problemi infrastrutturali ancora sul tappeto, ma grandi anche le opportunità di farvi fronte grazie agli strumenti finanziari nazionali e comunitari a partire dal PON Infrastrutture e Reti, al POR regionale, al FSC ed al PAC. Il grande tema, poi, del completamento del Corridoio Europeo Scan Med con il collegamento Napoli - Palermo rappresenta una sfida da vincere puntando su soluzioni trasportistiche innovative e multimodali. Confetra chiederà al Governo anche di battersi in sede UE per l' estensione del Programma Autostrade del Mare_MOS ai Paesi della Sponda Sud del Bacino Mediterraneo. Area dove transita il 20% del traffico marittimo globale, con volumi complessivi cresciuti del 125% negli ultimi 15 anni. Insomma, c' è tanto da fare e sono certo che Confetra - coordinando anche localmente le rappresentanze imprenditoriali degli spedizionieri, dei terminalisti, degli operatori logistici, degli agenti marittimi, dell' autotrasporto, degli operatori ferroviari - saprà offrire il proprio contributo di idee e proposte alla Regione Sicilia ed alle Istituzioni locali" ha dichiarato il neo presidente Mauro Nicosia. Accompagnato dal presidente Nicosia, Ivano Russo ha poi fatto visita ai Presidenti degli scali Andrea Annunziata e Pasqualino Monti, cui ha offerto tutta la disponibilità di Confetra a collaborare per una dinamica e propositiva governance delle AdSP dell' isola che veda gli operatori, all' interno dei Tavoli di Partenariato economico sociale, protagonisti di iniziative e proposte volte ad accompagnare i progetti di rilancio in corso.

Il Tirreno

a carrarafiere

Nautica, filiera protagonista agli eventi Seatec e Compotec

Tecnologia, design e tutto quanto gravita nel mondo delle imbarcazioni saranno in vetrina nei padiglioni di Marina di Carrara: tanti focus e seminari CARRARA. Nautica protagonista. Imm Carrara Fiere, ideatore e organizzatore di Seatec (dal 3 al 5 aprile), la mostra della tecnologia, della componentistica, del design e della subfornitura applicate alla nautica da diporto, unico evento dedicato al settore in Italia e nel sud Europa in parallelo a Compotec "Hi-tech Composites Solutions", unico evento italiano dedicato all'industria dei materiali compositi e alle loro molteplici applicazioni, ha stipulato un ampio ventaglio di collaborazioni con le principali associazioni e organizzazioni di categoria dei rispettivi settori, per incrementare le relazioni tra clienti e fornitori, tra istituzioni culturali e industria, proponendosi anche come coordinatore delle relazioni tra le associazioni. Ucina, Nautica Italiana, Cna, Rina, Assocompositi, Politecnico di Milano, Politecnico di Torino, Autorità portuali di Genova, La Spezia e Livorno, Assitermina, Assologistica, Fercargo, Confetra, Rfi, Autostrade per l'Italia, Unione Italiana Interporti, Fincantieri, sono i principali enti, società e istituzioni che parteciperanno in ruoli diversi e integrati alla 17esima edizione di Seatec e alla 11esima edizione di Compotec, attraverso convegni, workshop e seminari che faranno il punto su una ampia e diversificata gamma di tematiche connesse all'economia del mare e dei porti, all'economia circolare e del riciclo, alla conservazione dell'ambiente, alla ricerca sui materiali più innovativi, ma anche sul sistema portuale turistico e sulla situazione del refit nautico nel Mediterraneo. Con l'edizione 2019 di Seatec e Compotec, Imm CarraraFiere riconferma l'attività di Seatec-Compotec Academy un'offerta formativa rivolta anche ai professionisti che necessitano di CFP, Crediti Formativi Professionali per ottemperare alle richieste dei rispettivi ordini professionali, sia Ingegneri, che Architetti. Seatec e Compotec operano nell'ambito della filiera nautica e dei materiali compositi come fornitori di conoscenza, luoghi dell'incontro professionale tra domanda e offerta per i professionisti dei rispettivi settori e sin dai loro esordi propongono una convegnistica ricca di contenuti di alto profilo tecnico che affrontano temi relativi alle nuove dinamiche del mercato della nautica e dei compositi. Seatec-CompotecAcademy è un campus dedicato all'aggiornamento professionale del settore, una struttura qualificata in grado di organizzare corsi, seminari, conferenze tematiche, tavole rotonde, convegni incentrati sulla formazione professionale in ambito nautico e navale e dei materiali compositi, che proseguano idealmente i percorsi già istituzionalizzati dalle Università che hanno dipartimenti e scuole attinenti all'ingegneria navale e nautica, l'architettura navale e i numerosi campi di applicazione dei compositi come Genova, Trieste, Napoli e La Spezia.

Export, ecco i Paesi più appetibili per l'Italia

Roma - A novembre l'export italiano di beni è aumentato dell'1% in termini tendenziali. Il risultato porta la media dei primi 11 mesi al 3,5% .

Roma - A novembre l'export italiano di beni è aumentato dell'1% in termini tendenziali. Il risultato porta la media dei primi 11 mesi al 3,5% (in lieve calo rispetto al 3,8% dei primi 10). «Se il ritmo della crescita fosse confermato dal dato di dicembre - si legge in una nota di Sace - le esportazioni italiane raggiungerebbero i 465 miliardi di euro nel 2018 (contro i 449 miliardi dell'anno precedente)».

*** Scarica il dossier ***

L'area Ue continua a mostrare la maggiore dinamicità (+4,4%), con Polonia (+7,4%) e Repubblica Ceca (+7%) a fare da traino. Più moderata, ma positiva, la crescita in Germania (+4,1%) e Francia (+4,4%). Nell'area extra-Ue (+2,4%) bene Africa Subsahariana e Nord America; male il Medioriente; in Asia l'India compensa i lievi segni meno di Giappone e Cina; +1,5% in America Latina.

Pil cinese ai minimi dal 1990, pesa anche la guerra dei dazi

Pechino - La Cina frena ancora nel quarto trimestre 2018 con lo scontro sui dazi con gli Usa.

Pechino - La Cina frena ancora nel quarto trimestre 2018 con lo scontro sui dazi con gli Usa, mentre le parti lavorano all'auspicato accordo: la crescita economica congiunturale è dell'1,5%, quella annuale del 6,4%. I dati centrano le previsioni e portano a un Pil per l'intero 2018 del 6,6%, meno del 6,8% del 2017 (rivisto venerdì dal 6,9%) e del 6,7% del 2016, fino ai livelli più bassi dal 3,9% del 1990, frutto delle turbolenze degli eventi di piazza Tiananmen. Lo scorso anno si è caratterizzato per un Pil in progressivo rallentamento: dal 6,8% del primo trimestre al 6,7% dei 3 mesi successivi e al 6,5% di luglio-settembre, che era già il passo più lento da inizio 2009 per il default di Lehman Brothers.

La crescita rallenta ma tiene e il risultato finale, il 6,6%, rispetta formalmente il target «intorno al 6,5%» annunciato a marzo dal governo, mentre le attese degli analisti sono di un'ulteriore calo anche nel 2019 che dovrebbe essere fissato al 6-6,5%, come hanno riportato i media cinesi riflettendo quanto deciso dalla Central economic work conference di dicembre. Ning Jizhe, a capo dell'Ufficio nazionale di statistica, ha osservato in un'affollata conferenza stampa che, in un contesto esterno «complicato e difficile» e con spinte al ribasso in aumento sull'economia, ci sono ampi margini per le politiche macroeconomiche di supporto per superare le criticità del 2018 segnato dal rallentamento di produzione industriale (+6,2% nel 2018), consumi (+9%), investimenti (+5,9%) ed export, salito di appena il 7,1% da oltre il 10% del 2017.

La disputa commerciale con gli Usa «ha colpito l'economia domestica», ma l'impatto resta «gestibile», ha spiegato Ning, per il quale ci sono segnali di stabilizzazione dell'economia negli ultimi due mesi, con la domanda interna a fare da traino, ma abbastanza a compensare la trasformazione in corso dell'economia. C'è fiducia su «una ragionevole crescita» nel 2019, ma la difficoltà del governo è quella del giusto mix: se si riduce il debito cede anche la crescita, se non non c'è la crescita è più facile che aumenti lo scontento nella popolazione. Il premier Li Keqiang, nei giorni scorsi, ha affermato che il governo non avrebbe permesso all'economia di «precipitare da una scogliera». Gli analisti hanno stimato l'arrivo di un pacchetto fiscale variegato da 300 miliardi di dollari. La Cina, ha detto il presidente Xi Jinping a un evento della Scuola del Pcc, deve tenere alta la guardia contro i «cigni neri» e respingere i rischi del tipo «rinoceronte grigio»: si tratta, rispettivamente, di eventi inaspettati con gravi effetti e di rischi altamente probabili e ignorati. Scenari che mettono l'accordo con Donald Trump sul commercio quanto mai auspicabile.

Nella categoria del «rinoceronte grigio» potrebbe ricadere la mina del tasso di natalità: nel 2018 è risultato non solo più basso da quando nel 1980 è diventata effettiva la politica del figlio unico, ma è scesa addirittura ai minimi dal 1961, dalla disastrosa politica maoista del «grande balzo in avanti». Lo scorso anno 2 milioni di donne in meno sono diventate madri rispetto al 2017, pari alla seconda contrazione di fila dopo il via libera alla politica dei «due figli» varata nel 2016. La popolazione, secondo l'Ufficio nazionale di statistica, è salita di 15,23 milioni di unità, a 1,395 miliardi (+3,81% annuo). Il governo stima un picco al 2029 di 1,442 miliardi, prima dell'avvio della contrazione della popolazione.

Navi in fiamme nello stretto di Kerch: almeno dieci marittimi morti

Mosca - Sono almeno dieci le persone morte nell'incendio di due navi avvenuto stasera nello stretto di Kerch.

Mosca - È almeno di dieci morti il primo bilancio dell'incendio che ha investito due navi impegnate in un'operazione nello Stretto di Kerch, vicino alla Crimea. «Abbiamo salvato 14 persone e recuperato dall'acqua dieci corpi», si legge in una dichiarazione dell'Agenzia federale dei trasporti marittimi e fluviali. I feriti - raccontano i soccorritori - hanno riportato ustioni di varia gravità e sintomi di congelamento.

L'incendio è esploso a causa di un guasto durante il pompaggio del carburante tra le due imbarcazioni - Candy e Maestro - che trasportavano gas liquefatto e che erano ancorate in acque internazionali. Le fiamme si sono sprigionate su una nave e si sono prorogate all'altra, costringendo i 31 membri dell'equipaggio, di nazionalità turca e indiana, a saltare in acqua per mettersi in salvo. Nelle operazioni di soccorso sono coinvolte in totale sette navi russe.

RIO MARINA / IN CRONACA
Accordo con l'Autorità portuale
Nuova vita per l'ex Locamare
e più spazio per i posti barca

RIO, ACCORDO CON L'AUTORITÀ PORTUALE

Una nuova vita per l'ex Locamare e più posti barca

RIO MARINA. Firmato l'accordo di riqualificazione dell'ex edificio Locamare tra il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini e il sindaco di Rio Marco Corsini.

Si profila allora un nuovo utilizzo per l'ex ufficio locale marittimo di Rio Marina a cui affianca l'obiettivo di sviluppare la nautica da diporto.

L'ex edificio di Locamare è ubicato nell'area portuale del paese. Non è più abitato da quando è stato dismesso l'ufficio. Non è stato più frequentato per cui è esposto al progressivo e inarrestabile degrado. Come si legge nell'accordo, l'ex edificio di Locamare sarà presto riportato a nuova vita. Una volta ottenuto il bene in concessione dall'Adsp, il Comune si impegnerà infatti a ristrutturare la palazzina: entro tre mesi dalla consegna del progetto esecutivo, verrà individuata la direzione dei lavori e saranno avviate le procedure di affidamento dell'appalto dei relativi lavori.

Lo scopo è quello di destinare l'edificio alle associazioni che attualmente occupano i cosiddetti voltoni del porto, i quali potrebbero così tornare a disposizione del Comune elbano per sviluppare

progetti integrati di gestione turistica dello scalo portuale. Non solo. Entro un mese dalla sottoscrizione dell'accordo, il Comune presenterà nelle forme dovute all'Adsp, istanza per l'ampliamento della concessione dello specchio acqueo all'interno del porto di Rio Marina di 16.393,09 metri quadri e una porzione a terra di 250,89 metri quadri, da adibire ad uso ormeggi imbarcazioni, anche da diporto.

L'Adsp autorizzerà nel modo di legge il Comune ad affidare il posizionamento e la gestione di pontili da collocare nello specchio acqueo, al fine di realizzare - unitamente ai voltoni di proprietà comunale - un'infrastruttura portuale turistica.

Intanto, nell'ottica di migliorare la fruibilità delle aree portuali e a renderle accessibili agli utenti, il Comune di Rio si impegna a sostenere i costi e ad affidare e a gestire il servizio di manutenzione ordinaria e conduzione dei tre impianti montascale installati dall'Adsp presso le scale di accesso al camminamento superiore dell'antemurale e agli spiazzi del porto di Rio Marina, che saranno affidati al Comune mediante specifica convenzione. —

Ambiente: studio, con navi 'pulite' 500 morti in meno Italia

Genova, Napoli, Venezia e Palermo gli scali più interessati

(ANSA) - BRUXELLES, 21 GEN - Genova, Napoli, Venezia e Palermo sono tra le città portuali del Mediterraneo che guadagnerebbero di più in termini di salute e risparmio sulle spese sanitarie dalla nascita di un'Area a Controllo delle Emissioni navali (Eca). E' quanto emerge da uno studio commissionato dal ministero dell'ambiente francese sull'impatto di una Eca nel Mare Nostrum, con limiti di emissioni stringenti su zolfo, ossidi di azoto e particolato derivanti dal passaggio a combustibili navali di migliore qualità e l'utilizzo di sistemi di abbattimento degli inquinanti. Secondo lo studio, l'aria nei porti del Mediterraneo migliorerebbe radicalmente e in quelli italiani contribuirebbe a salvare circa 500 vite ogni anno (6000 in tutto il Mediterraneo) con un risparmio tra gli 1,2 e i 2,5 miliardi di euro in termini di costi sociali (da 8 a 14 in tutto il bacino). "È necessario che il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, faccia proprio, sostenendolo apertamente e con ogni mezzo a sua disposizione" il progetto, è l'appello di Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'Aria Onlus, che aggiunge: "La Francia stima che si possa giungere all'attivazione entro il 2022, ma per ottenere questo risultato è essenziale un impegno attivo da parte dell'Italia".

**ISOLA D'ELBA
IL PROGETTO**

Locamare
e nautica
C'è l'accordo

■ A pagina 17

RIO

I VOLTONI

**AUTORIZZERÀ
IL COMUNE AD AFFIDARE IL POSIZIONAMENTO
E LA GESTIONE DEI PONTILI**

'Locamare', ecco l'accordo Potenzierà la nautica da diporto

Comune e Autorità, progetto di sistemazione della zona portuale

PROMUOVERE la nautica da diporto e riqualificare l'ex edificio 'Locamare'. È questo il duplice obiettivo dell'importante accordo siglato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e dal sindaco del comune di Rio, Marco Corsini, e che darà un nuovo volto alla zona portuale di Rio Marina.

RIGUARDO la nautica da diporto, entro un mese dalla sottoscrizione dell'accordo, il comune presenterà all'Autorità di sistema portuale l'istanza per l'ampliamento della concessione dello specchio acqueo all'interno del porto riomarinese da adibire ad uso ormeggi imbarcazioni, anche da diporto, per un totale di 16.393,09 metri quadrati di aree a mare e 250,89 mq. di aree a terra.

L'Autorità di sistema portuale autorizzerà,

nei modi di legge, il comune di Rio ad affidare il posizionamento e la gestione di pontili da collocare nello specchio acqueo, al fine di realizzare, utilizzando anche i 'voltoni' di proprietà comunale prospicienti la banchina (un'infrastruttura portuale turistica). Nell'ambito del progetto di sistemazione della zona portuale anche l'ex edificio 'Locamare' verrà sistemato. Una volta ottenuto il bene in concessione dall'Autorità di sistema portuale, il comune provvederà a ristrutturare la piazzina, oggi disabitata ed esposta ad un progressivo degrado. Entro tre mesi dalla consegna del progetto esecutivo, verrà individuata la direzione dei lavori e saranno avviate le procedure di appalto.

Lo scopo è destinare l'edificio alle associazioni che oggi occupano i

voltoni per farli tornare a disposizione del comune elbano ed utilizzarli per sviluppare i progetti integrati di gestione turistica dello scalo portuale.

«Del progetto del porto turistico a Rio Marina - dice il sindaco Marco Corsini - se ne parlava da tempo e noi adesso abbiamo finalmente disegnato un percorso. Si tratta di una grande opportunità per l'economia del paese».

Nel frattempo, nell'ottica di migliorare la fruibilità delle aree portuali e a renderle accessibili agli utenti, il Comune di Rio si è impegnato a sostenere i costi e a gestire il servizio di manutenzione ordinaria e conduzione dei tre impianti montascale installati nell'area di accesso al camminamento superiore dell'antemurale ed agli 'Spiazzi' che saranno affidati al comune con un'apposita convenzione».

Roberto Medici

Il sistema delle infrastrutture nazionali apre Shipping Forwarding & Logistics

MILANO – L'appuntamento con gli attori di riferimento dell'alleanza tra logistica, trasporti e produzione è ormai prossimo con l'apertura di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry dal 31 gennaio nella sede milanese di Assolombarda, centro congressi.

Ecco gli argomenti della sessione di apertura – Il sistema infrastrutturale italiano nel contesto europeo e mediterraneo: fragilità e sviluppo necessario:

- La qualità dei corridoi logistici valutata dalle aziende committenti;
- Evoluzione degli scenari infrastrutturali e di mercato sugli assi transfrontalieri alpini;

- Interventi sul sistema infrastrutturale al servizio del ruolo dei porti liguri di "porta d'ingresso e uscita"

d'Italia e d'Europa;

- Le valutazioni macro e microeconomiche degli investimenti;

- Stato dell'arte del processo di ricostruzione del Ponte Morandi e della viabilità del nodo genovese;

- Tavola rotonda su Infrastrutture logistiche e trasporti: la domanda delle imprese.

Porto, retroporto e distretti economici allo Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, una tavola rotonda tra i rappresentanti delle autorità di sistema.

MILANO - Mancano due settimane circa all'appuntamento con gli attori di riferimento dell'alleanza tra logistica, trasporti e produzione. Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, la terza edizione dell'evento italiano su logistica e trasporto merci, motore dell'economia, a Milano presso il Centro Conferenze di Asso-lombarda. il 31 gennaio e 1 febbraio.

Un'esclusiva tavola rotonda tra i rappresentanti delle autorità di sistema. Gli argomenti: il porto al servizio del retroporto e dei distretti; il porto parte attiva nello sviluppo del distretto economico e della sua riconversione e riqualificazione.

Invitati:

Mauro Coletta, Dirigente Generale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Carla Roncallo, Presidente, Adsp del Mar Ligure Orientale

Ugo Patroni Griffi, Presidente, Adsp del Mare Adriatico Meridionale

Massimo Deiana, Presidente, Adsp del Mar di Sardegna

Pasqualino Monti, Presidente, Adsp del Mare di Sicilia Occidentale

Pino Musolino, Presidente, Adsp del Mar Adriatico Settentrionale

Paolo Emilio Signorini, Presidente, Adsp del Mar Ligure Occidentale

Zeno D'Agostino, Presidente, Adsp del Mar Adriatico Orientale

Daniele Rossi, Presidente, Adsp del Mar Adriatico Centro-Settentrionale