



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

25 GIUGNO 2013

Le avventure di Salina raccontate all'Università

Salina si racconta. Domenica 30 giugno a Taranto, alle ore 21, presso l'Aula magna dell'Università (ex caserma Rossaroll), i promotori della **Fondazione Dal Mare** ripercorrono le avventure e le innumerevoli esperienze vissute navigando lungo le coste del Mediterraneo con una vecchia tartana restaurata, chiamata appunto Salina, a partire dal 2010. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di riscoprire e promuovere quella vecchia cultura marinaresca che resta forte in tutti i popoli che si sono sviluppati intorno e grazie al mare. Con Salina si sono alternati più di 30 membri di equipaggio, prima verso **Sparta**, in Grecia, poi puntando su **La Spezia** e infine raggiungendo **Brest**, sulla costa atlantica della Francia, per partecipare nel 2012 (unica imbarcazione italiana) al più grande raduno marittimo del mondo. Nel corso dell'incontro si parlerà di arte e cultura marinara, delfini e santuario dei cetacei, isole Cheradi e area marina protetta, turismo e grandi eventi legati al mare, storia del territorio.

Parte il restauro della nave medievale di Taranto

E' stato trasportato nel laboratorio di restauro della società "Legni e Segni della Memoria" di Salerno, specializzato nel recupero di materiali organici di provenienza subacquea, il **relitto post-medievale** recuperato nei giorni scorsi nell'isolotto di San Nicolicchio, nella costa occidentale del bacino di mar Grande, a **Taranto**. Il relitto, riferisce l'**Ansa**, parzialmente conservato nelle parti della chiglia e in diverse ordinate di una delle murate, subirà un trattamento di lavaggio e consolidamento per poi essere riportato nel capoluogo ionico, per essere esposto al pubblico. I lavori di recupero sono stati coordinati dalla **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia** nell'ambito di un progetto proposto dall'**Autorità Portuale** tarantina e finanziato dal Cipe per la realizzazione della **Plastra Logistica del IV Sporgente**. Il relitto era già stato segnalato nel 2005 dai finanzieri della sezione operativa navale della guardia di finanza. La presenza di materiali ceramici di vario tipo, anche di particolare pregio, attesta una frequentazione del sito dall'età ellenistica fino al 1600.

Porti: Puglia, prosegue attivita' ricerca di 'Ten Ecoport'

Sette nazioni e 16 partners

(ANSA) - BARI, 24 GIU - Prosegue l'attivita' di ricerca del progetto europeo 'Ten Ecoport sui porti del sud-est Europa. Sette nazioni e 16 partners, tra autorita' portuali ed enti di ricerca, sono coordinate dal Politecnico di Bari nel definire regole comuni per la gestione ambientale nelle aree portuali del Mar Adriatico, Ionio e del Mar Nero. Al primo incontro scientifico tenutosi presso l'Autorita' portuale di Bar in Montenegro fara' seguito il 27-28 giugno quello presso l'Ap di Dubrovnik. Fra gli argomenti saranno esaminati i risultati delle attivita' svolte dai Porti, a partire dagli interventi di tutela ambientale (la gestione dei rifiuti o di recupero della qualita' degli specchi d'acqua portuali ad esempio). Si affrontera' inoltre il tema della tutela dei beni storici presenti nelle aree portuali: i ricercatori del Politecnico (prof. De Tommasi e Fatiguso) hanno messo a punto una scheda per il censimento di questi beni e delle problematiche connesse alla loro convivenza con le ordinarie attivita' portuali che potrebbero comprometterne la sopravvivenza. "Con Ten Ecoport - spiega il responsabile scientifico del progetto, prof. Leonardo Damiani del Politecnico di Bari - la Puglia aspira a diventare un punto di riferimento per i trasporti marittimi nella regione del Sud Est Europeo, per la sua posizione strategica e per la capacita' di definire protocolli di gestione capaci di trasformare le rotte in corridoi ecologici". Al progetto partecipano sedici partner provenienti da sette paesi: Italia, Albania, Montenegro, Croazia, Grecia, Romania e Bulgaria. (ANSA)

Porti: a Gioia conferenza internazionale sulle zone franche

Il 26 e 27 giugno discussione su incremento attivita' logistiche

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 20 GIU - Gioia Tauro sara' capitale mondiale il 26 e 27 Giugno prossimo per la conferenza internazionale sulle Zone Franche e le Zone Economiche Speciali.

La conferenza mettera' in evidenza il ruolo delle Zone Franche e delle ZES nello sviluppo economico mondiale. Relatori di esperienza internazionale discuteranno su come Gioia Tauro possa beneficiare dell'incremento di attivita' logistiche generato con una Zona Franca-ZES, allo scopo di generare un Forum di discussione sullo sviluppo delle Zone Franche dal punto di vista della produzione, trasformazione e logistica delle merci; analizzare la promozione di nuove partnership generabili attraverso lo sviluppo delle Zone Franche e ZES quali punti di raccordo tra i mercati mondiali di produzione e quelli di consumo; condividere con i responsabili politici, industriali e delle istituzioni finanziarie la possibilita' di generare nuovi investimenti e idee di business; accrescere il ruolo delle Zone Franche e delle ZES quale motore di sviluppo degli scambi e degli investimenti tra le economie del bacino del Mediterraneo e le altre economie mondiali tra cui Cina, Economie Asiatiche, del Golfo, India; analizzare tutti i passi necessari per la realizzazione delle ZES sul territorio italiano ed in particolare nell'area retro portuale di Gioia Tauro.

La Conferenza e' organizzata con il supporto di SIMEST, Autorita' portuale di Gioia Tauro e Regione Calabria e con la collaborazione di Medcenter Container Terminal (Gruppo Contship Italia). (ANSA).

Porti: Civitavecchia verso riconoscimento europeo

Tracciata la rotta per l'inserimento nel core network dei porti comunitarie

Il porto di Civitavecchia ha tutte le carte in regola per essere inserito nella lista dei porti strategici europei, ovvero nel core network, dal quale a sorpresa era stato escluso nell'ultima tornata di esame da parte della Commissione comunitaria. E' questa l'indicazione scaturita dai lavori della "Due giorni del Mediterraneo", che, dopo aver tenuto a battesimo nella mattinata l'alleanza imprenditoriale fra gruppo Gavio e Contship Italia per la realizzazione nello scalo laziale, di uno dei più importanti hub mediterranei del traffico container, è proseguita nel pomeriggio con una tavola rotonda che ha visto la partecipazione di **Dimitrios Theologitis**, il direttore della DG Move della Commissione europea, personaggio chiave per le scelte relative ai core networks e braccio operativo del commissario Siim Kallas per quanto riguarda l'elaborazione della nuova politica dei trasporti.

Sia Theologitis, sia i tre parlamentari europei presenti, **Roberta Angelilli**, vice presidente del Parlamento di Strasburgo, **Silvia Costa** e **Antonio Cancian**, hanno garantito al presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, **Pasqualino Monti**, uno sforzo coeso per consentire allo scalo laziale di entrare nella lista strategica dei porti, ma anche di poter utilizzare prioritariamente gli altri fondi che l'Unione sta destinando ad esempio alle autostrade del mare.

Dal confronto che ha visto anche la partecipazione del responsabile della rappresentanza permanente dell'Italia presso l'Unione europea, **Angelo Ricci**, del direttore generale programmazione progetti internazionali del ministero delle Infrastrutture, **Maria Margherita Migliaccio** e del direttore regionale del Lazio per le attività produttive, **Rosanna Bellotti**, sono emerse indicazioni del tutto innovative sulla politica portuale che la Commissione europea intende adottare. Politica sintetizzata nella proposta di comunicazione e in quella di regolamento presentate dalla Commissione Ue al Parlamento europeo, all'interno della quale traspare la volontà di imprimere una svolta conferendo alle Autorità portuali (in controtendenza con quanto è accaduto sino ad oggi in Italia) una spiccata autonomia, sia gestionale che finanziaria, snellendo la struttura di comando delle stesse Autorità e favorendo gli investimenti nei porti davvero strategici. Caratteristica che è stata riconosciuta a Civitavecchia, non solo per il suo ruolo leader sulle rotte delle crociere e delle autostrade del mare, ma anche per una posizione baricentrica che rende decisamente credibili le opzioni di sviluppo e crescita nel settore dei containers.

Nel corso del dibattito sono anche emerse con chiarezza le difficoltà che l'Unione europea incontrerà nell'imporre le sue nuove linee guida in un mercato dei porti (a Civitavecchia erano presenti i rappresentanti di Riga, Barcellona, Pireo e Rotterdam) caratterizzato da governance e forme di autonomia profondamente diversificate.

Pasqualino Monti: Civitavecchia cresce più di ogni altro grande porto

22 giugno 2013 |

I tempi record di realizzazione della prima banchina della darsena Sant'Egidio inaugurata ieri – Dotazioni d'avanguardia, compresa l'elettrificazione per le navi

CIVITAVECCHIA – Si conclude oggi, sabato 22 giugno, la "kermesse" sulla Due giomi del Mediterraneo che il presidente dell'Authority dei porti di Roma Pasqualino Monti ha magistralmente timonato malgrado le tante urgenze del governo nazionale e del post-elezioni a Roma. La parte odierna sarà, più che altro storico-ludica con la presentazione di un bel filmato sulla storia del futuro ("Il porto di Roma da Traiano ad oggi"), del progetto del grande Acquario con i programmi di ricerca internazionale sulla biologia marina e infine con il concerto serale, dalle 21,30 dell'orchestra diretta dal maestro Ennio Morricone.

La Due giomi ha avuto il suo vero clou ieri, venerdì. E Pasqualino Monti ha avuto buon gioco – nel presentare i dibattiti tra esperti e nella cerimonia di inaugurazione della prima banchina della darsena Sant'Egidio – nel sostenere che Civitavecchia "è ormai un connubio di eccellenze", tra un porto che cresce più di ogni altro in Italia, l'impegno dello Stato centrale e della Regione Lazio, e quello altrettanto significativo – perché conferma la fiducia nelle strutture pubbliche e nell'operato dell'Authority – dei grandi complessi privati che investono.

Mentre andiamo in macchina è in corso la tavola rotonda nella sede dell'Authority sul ruolo del Mediterraneo nei trasporti marittimi europei. Un dibattito introdotto da Pasqualino Monti con previsti interventi dei principali rappresentanti delle istituzioni portuali europee (per tutti Dimitrios Theologitis, capo unità porti DG MOVE della Commissione Europea), parlamentari e dirigenti di ministeri e porti. In mattinata avevano portato il saluto alle autorità il sindaco di Civitavecchia Pietro Tidei e Giuseppe Tarzia, comandante della Capitaneria locale. Molto atteso, l'intervento di Marco Simonetti, co-amministratore di Contship Italia, che ha svolto una lucida analisi sia sulle potenzialità sia sulle carenze del "sistema porti" italiano nel Mediterraneo.

 All'inaugurazione della banchina della nuova darsena Sant'Egidio, officiata dal vescovo monsignor Vincenzo Paglia, è stato fatto notare con quale velocità procedono i lavori di costruzione della stessa, che sarà la prima opera del lotto funzionale che sta avviando la nuova strategia del porto, insieme al prolungamento dell'antemurale Cristoforo Colombo (per le grandi navi da crociera) e alla Darsena Servizi. Nella foto in 1ª pagina (foto aerea Scovavento) si vede come solo una decina di giorni fa il molo era ancora con notevoli interruzioni nella continuità mentre ieri la Cidonio, in joint con Grandi Lavori Fincosit è stata in grado di presentarlo già quasi finito, in grado di accogliere l'«Eurocargo Malta» di Grimaldi.

La darsena Sant'Egidio – ha ricordato il presidente Monti – prevede nove nuovi attracchi, di cui sei per cruise-ferry ro/ro, due per navi da crociera e uno per le granaglie. Monti ha ricordato con orgoglio che i lavori a Civitavecchia vanno come il vento: la banchina 27, la prima della darsena traghetti, è stata inaugurata con sei mesi di anticipo sul programma. E non si è trattato di un'opera modesta: sono stati utilizzati circa 90 mila mc di calcestruzzo, quasi 8 mila tonnellate di acciaio e 550 mila tonnellate di materiale lapideo. A fine opera sarà stato anche dragato un totale di un milione e 200 mila metri cubi di fanghi e sabbie. Da sottolineare come la darsena Sant'Egidio vanterà anche le prime due banchine elettrificate del Mediterraneo e vedrà anche sperimentarvi la tecnologia LNG dual gas per alimentare a gas le navi all'ormeggio, facendo loro spengere i motori a riducendo l'inquinamento da fumi del porto e del territorio.



PORTI GENOVA, SPORTELLO UNICO AL VIA A OTTOBRE

Genova - «A ottobre ci saranno novità importanti per lo sportello unico doganale. Contestualmente, nel prossimo autunno, partirà anche il pre-clearing»: buone notizie per il porto di Genova e per la portualità italiana sono arrivate ieri da **Luigi Merlo, presidente di Assoporti e della Port Authority genovese**, intervenuto a margine del convegno "Intermodalità e logistica" organizzato a **Palazzo San Giorgio da Centro di ricerca trasporti (Crt)** e da Collegio ingegneri ferroviari italiani (Cifi). Sul fronte doganale, novità arrivano anche dal nuovo decreto di semplificazione, come ha spiegato ieri, sempre a Palazzo San Giorgio, **il presidente nazionale degli spedizionieri doganali, Giovanni De Mari**: «L'articolo 20 impegna l'Agenzia delle dogane a consentire la trasmissione telematica delle bollette 23 ore al giorno».

Se scadenze e impegni saranno rispettati, si tratta di passi avanti importanti per rendere più scorrevole il flusso delle merci attraverso i porti italiani. Ieri il sistema logistico del nostro paese è stato messo pesantemente sotto accusa dagli interventi dei relatori, come il direttore di **Nupac, Bernhard Kunz**, o l'**amministratore delegato di Sbb Cargo Italia, Marco Terranova**. Per **Bartolomeo Gischino, consulente del ministero delle Infrastrutture**, una soluzione è portare avanti il Piano della logistica che lui stesso aveva predisposto quando era sottosegretario ai Trasporti.

Ma le novità della giornata hanno riguardato soprattutto i controlli doganali. «È partita - spiega ancora Merlo - la sperimentazione sullo sportello unico nei porti di Civitavecchia e Ravenna e sta funzionando. Prossimamente toccherà a Napoli e Venezia e poi si continuerà a testare fino ad arrivare in autunno a Genova. Si è trovato un forte coordinamento fra Dogane e ministero della Salute, che si estenderà anche al

ministero dell'Agricoltura» Parallelamente si va avanti con il pre-clearing, ossia la possibilità di adoganare la merce mentre è ancora sulla nave, prima che arrivi in porto. **A luglio ci sarà un incontro fra Assoporti, Capitenerie e Dogane**. L'operazione si potrà fare utilizzando la dotazione tecnologica delle capitenerie. Anche in questo caso l'avvio potrebbe essere dato nel prossimo autunno.

L'avvio di un dialogo fra Dogane e ministero rende possibile anche un altro provvedimento, l'informatizzazione del flusso delle bollette doganali. Spiega Giovanni De Mari: «Si potrà inviare la bolletta 23 ore al giorno, avendo la risposta entro 2 minuti. Se non è previsto il controllo (codice verde) lo svincolo è immediato. In caso di controllo documentale (giallo) lo svincolo deve avvenire entro un'ora. Lo svincolo per la verifica merci (rosso) deve avvenire entro 5 ore dalla messa a disposizione del container nell'area di verifica. Inoltre, in caso di campionamento, la risposta sul campione dovrà avvenire entro tre giorni».

Si tratta di una novità che, una volta coordinate le procedure anche con la **Guardia di finanza**, permetterà di far uscire la merce dai porti italiani per tutto il corso della giornata. «Si leva - prosegue De Mari - un collo di bottiglia: il ciclo completo è informatizzato, mentre finora la bolletta doveva essere portata fisicamente agli uffici della dogana. Ci sarà un decongestionamento, senza avere costi aggiuntivi. Viene quasi del tutto eliminato il supporto cartaceo con un'operatività h24, tranne un'ora di pausa

tecnica».

Guido Porta, presidente di FuoriMuro e di InRail e vicepresidente FerCargo, ha sottolineato gli effetti positivi di un'altra norma recente, inserita in uno dei decreti che il governo sta approvando: «Per quanto riguarda il settore ferroviario - afferma Porta - è stata inserita la contabilità separata per le società del gruppo Fs. Noi abbiamo bisogno di un riequilibrio del sistema che altrimenti è falsato dai contributi a Fs e all'autotrasporto».

Alberto Ghiara

Su portualità e logistica la crisi, i problemi, le proposte

22 giugno 2013 I

Il quadro della situazione nazionale tracciato dal gruppo Ambrosetti – Dal governo: non abbiamo la bacchetta magica

ROMA – Si gioca in dieci mosse la partita della vita, e non solo per i porti e la logistica, ma per l'intero sistema Italia che ancora oggi non riesce a comprendere che senza un recupero sostanziale di efficienza su questo fronte, più d'ogni altro costretto a confrontarsi con le sfide della globalizzazione e di un nuovo ordine dell'interscambio mondiale, non esistono possibilità di rilancio per il paese.

Il messaggio è scaturito dal convegno organizzato a Roma da Assoport, Federagenti e Fedespedit che hanno affidato al gruppo Ambrosetti, The European House, il compito di tracciare un quadro aggiornato delle problematiche esistenti e dei fattori che continuano, cronicamente, a condizionare la competitività del sistema logistico e portuale del paese. Fattori che si chiamano inadeguatezza infrastrutturale, mancato riconoscimento del ruolo, peso esorbitante della burocrazia, visione ragionieristica della politica economica del paese.

E' toccato ai tre presidenti delle associazioni che raggruppano i porti (Assoport), gli interessi delle navi (Federagenti) e quelli della merce (Fedespedit), tracciare un quadro crudo e inquietante del settore, costretto anche a incassare ulteriori elementi di delusione sia nei contenuti del decreto del fare, sia nei nuovi provvedimenti in tema di semplificazione burocratica.

Piero Lazzeri, presidente di Fedespedit, ha sottolineato come portualità e logistica possano essere volano per crescita economica, occupazione e competitività del paese. Ha inoltre evidenziato come interventi prioritari e imprescindibili la necessità di decise azioni di semplificazione normativa e burocratica nelle procedure di import ed export delle merci per ridurre lo spread crescente fra la capacità competitiva del nostro settore e quella dei nostri partners europei.

Michele Pappalardo, presidente di Federagenti, ha rimarcato con forza l'esigenza di lanciare una grande operazione trasparenza, per far comprendere all'opinione pubblica ciò che il Palazzo continua a non capire, ovvero l'utilità e il ruolo strategico del comparto marittimo. Per anni – ha detto – nell'idea di poter vivere in un clan. Oggi è il momento di affermare con forza, in tutte le sedi e con un linguaggio diverso, che, senza i porti e senza le navi, l'Italia muore e non ha alcuna possibilità di rilancio e di ripresa economica.

Per Luigi Merlo, presidente di Assoport, è necessario "contaminare il paese sulle priorità logistiche", chiudendo una stagione di autoreferenzialità, riformando i modelli di rappresentatività del cluster marittimo (in primis la Federazione del mare), lanciando una proposta concreta che passa attraverso un ritorno della politica su questi temi e l'abbandono di una visione ragionieristica della gestione del paese, che equivale a un suicidio. Merlo, che ha sottolineato l'importanza dello sforzo comune delle tre associazioni, ha insistito sul fatto, specie dopo un decreto sul fare che è completamente deludente per il settore, sulla necessità che il ministro dei Trasporti si riappropri della politica del settore.

Per altro lo stesso presidente di Assoport, è intervenuto pesantemente anche sul tema dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, chiedendo al sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Rocco Girlanda, un intervento immediato che il governo "non dotato di bacchetta magica" – come replicato da Girlanda – non sembra essere in grado di attuare. Merlo ha quindi proposto di trasferire alle Autorità portuali il demanio per patrimonializzarlo a vantaggio delle stesse Autorità portuali così come già avvenuto nei porti francesi. Si è infine detto disponibile a lavorare da subito a un testo di una vera riforma globale del settore.

Dallo studio presentato da Ambrosetti, studio che ha evidenziato nuovamente come anche solo un allineamento degli standard di efficienza logistica e portuali del paese alla media Ue produrrebbe, a parità di traffici, benefici per 50 miliardi di euro, sono scaturiti 10 punti di analisi sul settore.

Il primo relativo al valore strategico della partita portuale e logistica, quindi al peso economico (2,6% del Pil, con 40 miliardi di euro di fatturato), al ruolo primario nel commercio mondiale (55% sul totale dell'export italiano extra Ue). Quindi alla definizione non univoca del sistema portuale italiano; quindi alla necessità urgente di un intervento sulla governance della portualità; quindi sul peso delle inefficienze burocratiche, sulle opportunità generate da uno sviluppo dei traffici marittimi che oggi mortifica i porti italiani (ogni anno sono ceduti ai porti del nord Europa 441.000 containers teu), sulla frammentazione della portualità nazionale in contrasto con una progressiva concentrazione dei traffici su pochi scali dimensionati per accoglierli e sugli effetti di una parallela concentrazione degli operatori destinati a controllare il mercato.

Al convegno sono intervenuti il ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, Gianpiero D'Alia e il ministro per le Riforme costituzionali, Gaetano Quagliariello. Dopo aver entrambi insistito sui danni creati dalla cosiddetta legislazione concorrente (che pure non incide sulle scelte per i porti commerciali) e quindi sul contrasto fra Stato e Regioni generato da un federalismo imperfetto, i due ministri hanno rispettivamente (D'Alia) insistito sull'effetto positivo delle semplificazioni anche per quanto riguarda il comparto portuale e sulla necessità (Quagliariello) di una grande riforma che consenta di tagliare i tempi di approvazione delle leggi.