

CON LA CRESCITA DEL "SISTEMA ADRIATICO" IN FASE DI INTERNAZIONALIZZAZIONE

**L'Adriatico:  
da selvaggio  
a super-sistema**

LIVORNO - Fa parte del nostro bagaglio culturale, ancorato nella memoria fin dai tempi di scuola. Ricordate Gabriele D'Annunzio? "Scendono all'Adriatico selvaggio / che verde è come i pascoli dei monti". Selvaggio, questo nostro mare che ha visto le glorie della civilizzazione marinara di Venezia, che ha tanta parte nella storia italiana non solo per le guerre e le imprese navali, ma anche per la fratellanza secolare (fratelli-coltelli si diceva un tempo) tra le due coste? Certo, quando imperversa la bora è più che selvaggio. Ma oggi dobbiamo vederlo come una ricchezza, una straordinaria ricchezza. Sulla quale si affacciano imprese, imprenditori e realtà economiche di sistema che hanno il merito di essere tra le più dinamiche d'Italia.

Sembra un controsenso, eppure sul valore logistico del mare Adriatico e dei porti che vi si affacciano, sia sulla costa est che sulla nostra costa ovest del mare, quelli che stanno puntando di più sono i cinesi. La "Belt&Road" guarda non solo a Venezia e a Trieste, e non ha fatto mistero di voler scendere poi lungo la costa collegando Ravenna, Ancona e Bari. Quella che è la vera spina dorsale della logistica italiana che guarda ad est, ma non solo. Non va dimenticato che anche di recente dall'Autorità portuale di Civitavecchia è partita un'iniziativa (che non è un semplice protocollo) per una collaborazione "trasversale" tra costa tirrenica e costa adriatica. Collaborazione prontamente recepita e rilanciata.

Sarebbe troppo lungo, su queste pagine, richiamare non solo i vantaggi ma anche i dubbi che la "Belt&Road" sta generando nei porti italiani. Pier Luigi Maneschi, che ha l'occhio lungo sulle strategie della grande logistica, ha detto di recente che bisogna stare attenti all'imperialismo economico da qualsiasi parte arrivi. E che l'Unione Europea deve tutelare la nostra economia anche dalle "colonizzazioni". Senza con questo escludere nulla, ci sembra che abbia sancito un principio sacrosanto.

L'Adriatico è oggi una strada marittima puntata direttamente verso il cuore dell'Europa, con enormi vantaggi geografici sia nei confronti dell'hub cinese del Pireo, sia dei giganteschi terminal del nord Europa troppo fuori rotta (in attesa di una ipotetica strada artica) dal Far East. C'è una grande scommessa, che si chiama logistica europea, che lo vede al centro del prossimo futuro. La speranza è che chi governa sappia cogliere le opportunità, valorizzando i nostri porti e favorendo davvero che possano lavorare in un grande "sistema adriatico", a sua volta parte di un unico, altrettanto funzionale "sistema Italia".

A. F.

**I porti del sud-est diventano il motore della piattaforma logistica più innovativa****Gli impegni del governo sottoscritti a Bari dai sottosegretari Rixi e Cioffi stanno già attivando investimenti pubblici e privati - La Silicon Valley del meridione d'Italia esempio di modernità**

ROMA - Da Istanbul a Singapore, da Dubai a Berlino e a Shanghai, il "sistema" dei porti dell'Adriatico sta macinando impegni e proponendo soluzioni. Sul concreto, molto sul concreto. E specialmente, visti i ritardi del governo centrale - impegnato allo spasimo nella kermesse della "manovra" - ha imboccato la strada della valorizzazione della logistica del sud-est facendo perno anche su Assoport e sul presidente D'Agostino, che dal suo osservatorio di Trieste vede molto bene il "grande Adriatico".

Non sottovalutando quanto la sponda est del mare sta realizzando sia in campo portuale che per i grandi collegamenti infrastrutturali e logistici, a partire dai (pur contestati) piani ferroviari che potrebbero creare una pesante concorrenza almeno con Trieste e Venezia. Pragmaticamente, sia D'Agostino sia il "sistema" dei sistemi portuali italiani dell'Adriatico hanno aperto anche ai porti dell'altra sponda. Il dialogo è in corso.

L'impressione di questi ultimi giorni dell'anno è che il sud-est abbia assunto il compito di rappresentare il dinamismo della portualità italiana in particolare verso il Far-East. Non per niente nel dibattito a inizio dicembre a Bari, sui porti del Mezzogiorno, i sottosegretari Rixi per le infrastrutture e Cioffi per lo sviluppo economico hanno preso impegni concreti sia sulle ZES - altro tema di questo nostro numero di fine anno - sia sullo sviluppo della logistica per il Meridione d'Italia. Significativo un altro tema che proprio nelle scorse settimane è stato sviluppato in tutti i porti della costa orientale italiana: quello dello sviluppo industriale, basato in particolare sulla new economy che proprio nelle aree in questione sta facendo crescere una Silicon Valley all'italiana. E i collegamenti già raggiunti con uno dei principali nodi italiani della logistica, l'interporto di Bologna, fanno intravedere con il "MercitaliaFast" una delle più grandi piattaforme ferroviarie d'Europa. Non sono sogni, sono realtà presentate anche a Istanbul poco più di un mese fa, e da allora già cresciute sul concreto. Quando di concretezza e di tempi rapidi questo nostro Paese ha disperatamente bisogno.

L'INTERVENTO DELL'AD DELL'INTERPORTO CAMPANO CLAUDIO RICCI

**ZES Campania, grande occasione**

Claudio Ricci

NAPOLI - Gli interporti del sud, i loro collegamenti con i porti per i quali hanno assunto sempre più funzioni di retro-spazio e le recenti occasioni che si sono aperte con le Zone Economiche Speciali (ZES) stanno configurando una strategia della logistica sia nazionale che europea di largo respiro. Ne parliamo all'interno di questo numero speciale dedicato proprio anche agli interporti. E registriamo a questo proposito l'intervento dell'amministratore delegato di Interporto

Campano S.p.A. Claudio Ricci, della cui realtà riportiamo un ampio quadro sempre all'interno.

"La grande attenzione del Governo - sottolinea Claudio Ricci - e soprattutto la focalizzazione della Regione Campania, prima dell'assessore Lepore ed ora dell'assessore alle attività produttive Marchiello, ci fanno sperare che non si tratterà di una occasione perduta. Oggi l'Interporto Campano rientra a pieno titolo nella ZES Campania - ha

continuato - ma stiamo lavorando alacremente con tutti gli attori rilevanti per sfruttare appieno queste potenzialità e il moltiplicatore di opportunità che deriverà anche dal futuro ampliamento. "Guardo con molto interesse alla visione della ZES Campania quale elemento decisivo di marketing territoriale anche in considerazione di innegabili benefici in termini di semplificazioni ed agevolazioni per le imprese: può essere uno strumento per il superamento di

tutte le barriere finanziarie e non finanziarie che oggi condizionano nuovi investimenti e mobilitazione di risorse esistenti. Vedo però un imprescindibile fattore di successo nella capacità di azioni unitarie focalizzate a livello di ZES, la quale ha ragione di esistere - conclude Ricci - se agli interporti si affida il ruolo centrale di "sintesi" delle funzioni retroportuali, della logistica integrata e la localizzazione selettiva di attività manifatturiere/semimanifatturiere".





# RAVENNA



The special port for your special products  
...and much more



Discover our  
Integrated Solutions  
[WWW.CONTSHIPITALIA.COM](http://WWW.CONTSHIPITALIA.COM)



IL PUNTO CON IL PRESIDENTE DELL'ADSP RODOLFO GIAMPIERI

## Per il sistema dell'Adriatico Centrale pianificazione strategica ed ambiente

L'armonizzazione dello sviluppo per i sei porti collegati - Il valore aggiunto delle crociere e del turismo navale



Rodolfo Giampieri

ANCONA – Disegno strategico del sistema portuale e consapevolezza del valore della sostenibilità. Passa da questi due capisaldi il futuro dei sei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale. Abbiamo intervistato il presidente Rodolfo Giampieri sui risultati e i progetti sui quali si punta per questa "banchina virtuale" di 215 chilometri" come lui stesso la definisce.

**Cominciamo dalla sostenibilità, presidente Giampieri**

Per il porto di Ancona, abbiamo appena sottoscritto l'accordo volontario "Ancona blue agreement", dedicato alla tematica della qualità dell'aria nella realtà portuale. Un'intesa, che si focalizza sull'utilizzo dei carburanti delle navi, promossa dall'Adsp e dalla Capitaneria di porto di Ancona e sottoscritta dalla maggioranza dei rappresentanti degli armatori e delle compagnie di navigazione traghetti, in collaborazione con le agenzie marittime, che operano nello scalo. Pur rilevando che le navi che scalano il porto dorico utilizzano combustibili con i parametri imposti dalla legge e verificati dai controlli costanti e puntuali della Capitaneria



di porto di Ancona, con la firma dell'intesa volontaria, gli armatori e le compagnie di navigazione si sono impegnati a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% dall'ultimazione della manovra di ormeggio in porto e fino alla partenza e all'uscita dallo scalo, rispetto all'1,5% previsto dall'attuale legge.

**Un impegno tecnico ed economico per le compagnie...**

L'accordo volontario, che ha validità fino al 31 dicembre 2019, con possibilità di rinnovo, stabilisce anche buone pratiche nella gestione delle macchine delle navi, l'ottimizzazione dell'arrivo e delle partenze ponendo particolare attenzione alla manutenzione dei motori con intervalli di intervento più frequenti rispetto allo standard previsto dai piani delle singole compagnie.

**Un'azione per la sostenibilità e per la comunità**

Questa intesa è coerente con il percorso che vedrà il 1 gennaio 2020 entrare in vigore nuove regole europee che abbassano le emissioni in atmosfera da parte del trasporto marittimo. È un'azione condivisa che nasce dalla sensibilità e dalla volontà di migliorare ancora di

più il rapporto fra il porto e la città rispondendo anche alle sollecitazioni che arrivano dalla comunità e che si aggiunge alle azioni di miglioramento e di mitigazione in campo ambientale già messe in atto, di recente, dall'Autorità di sistema portuale come parte della strategia per lo sviluppo del sistema portuale e dello scalo dorico visto anche che il valore della sostenibilità sta diventando uno dei fattori importanti della competitività delle imprese moderne.

**Altre novità per il futuro sistema portuale?**

È stato pubblicato il bando di gara in ambito europeo per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale che comprende la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema e la redazione con l'aggiornamento dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'Adsp. È il primo bando per lo sviluppo di un Piano regolatore di sistema dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti e, in particolare, è fra i primi documenti di pianificazione strategica portuale a livello nazionale. Il Piano, particolarmente impegnativo, delinea la strategia per il futuro dei sei porti della nostra Autorità in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle

opportunità di crescita in modo armonico, con specializzazioni e non sovrapposizioni, coordinato anche con il territorio su tre elementi base, sviluppo, sostenibilità e sicurezza in ambito portuale. Il Piano è lo strumento fondamentale anche per dare certezze all'operato delle imprese portuali, in modo che possano programmare investimenti di medio e lungo periodo e favorire un ambiente adeguato ad accogliere



e stimolare lo sviluppo di lavoro per le aziende, premessa per la creazione di nuova occupazione.

**Lavoro e occupazione che passano anche dalle crociere che toccano Ancona, Pesaro e Ortona**

Ad Ancona abbiamo da poco presentato il bilancio di "Welcome to Ancona 2018", il progetto di accoglienza per i crocieristi coordinato dalla Camera di Commercio di Ancona, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici, fra cui Autorità di sistema portuale, Comune di Ancona, Regione Marche, che è giunto al tredicesimo anno di esperienza. Quella delle crociere nel porto dorico è una vocazione consolidata, che rappresenta un segmento di mercato che si traduce in opportunità di sviluppo del turismo in tutta la regione. Sono stati oltre 67 mila i passeggeri delle crociere nel 2018, con una crescita del +29% rispetto all'anno scorso, arrivati, fra marzo e novembre, in 40 toccate di navi di nove compagnie di navigazione specializzate. Protagonista, ancora una volta, di questa stagione di successo è stata Msc Crociere che, con la nave Sinfonia, la più capace tra quelle approdate in dodici anni di sbarchi nel porto dorico, ha effettuato 20 toccate, con la permanenza di un'intera giornata ogni volta. La compagnia ha già confermato la sua presenza per la stagione 2019: farà 28 toccate, otto in più rispetto a quest'anno, con un aumento del +40%, che equivale ad altre 20 mila

persone in arrivo in porto.

**Una chiara opportunità anche per il turismo**

Le crociere sono un fondamentale elemento di marketing territoriale e di promozione nazionale e internazionale per Ancona e per tutte le Marche. L'arrivo dei crocieristi rappresenta, oltre che un volano economico con ricadute dirette, una grande scommessa per tutto il sistema economico con l'obiettivo di creare le premesse affinché queste persone possano tornare da turisti sui nostri territori. Tutto questo perché anche il turismo delle crociere sia un'occasione per creare crescita, ricchezza diffusa e occupazione.

**E Pesaro ed Ortona?**

I due scali si stanno ormai stabilmente inserendo nelle rotazioni delle navi da crociera di ridotte dimensioni che puntano ad un turismo esperienziale, a contatto con la realtà dell'Italian lifestyle. Da Pesaro, città di Giacomo Rossini e del Rossini Opera Festival, si possono visitare, a breve distanza, la città ducale di Urbino, Fano, di origine romana, Gradara, la rocca di San Leo e San Marino. Da Ortona, con il suo Castello aragonese, si può vedere la Costa dei Trabocchi, caratterizzata da fasciose strutture da pesca costruite su palafitta, che scende verso Vasto, con decine di borghi arroccati sulle vicine colline, che raccontano la bellezza dell'Abruzzo, e scoprire il Sangro Aventino e il Parco nazionale della Majella.

CON IL PIANO STRATEGICO DEL MOLISE

## La ZES interregionale prende forma in Adriatico

L'invito del presidente dell'AdSP Patroni Griffi ai comuni dell'area



Ugo Patroni Griffi

BARI – Il 2018 si chiude con la presentazione del piano operativo strategico della regione Molise. Si tratta di un fondamentale passo prodromico, fondamentale per l'istituzione della Zona Economica Speciale interregionale Adriatica. "Con la chiusura del piano strate-

gico del Molise si apre, finalmente, la strada verso la realizzazione della ZES Adriatica - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi."

"L'impatto economico di queste aree può essere misurato da vari indicatori. Da elaborazioni

effettuate su un panel di ZES mondiali è emerso che una volta a regime - cioè in un arco temporale tra i sette e i dieci anni - queste zone potranno arrivare a incrementare le esportazioni di un territorio fino al 40%. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno, nell'arco di un decennio si potrebbe attivare export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro.

Al di là delle stime, le ZES sono oggi sempre più necessarie, soprattutto per i nostri scali che si trovano davanti a scenari in cui la portualità di molti Paesi MENA (Middle East & North Africa) ha alle sue spalle Zone Speciali di grande successo. Senza questo strumento rischieremo a questo punto di perdere competitività e di non cogliere appieno quelle opportunità che il Mediterraneo sta offrendo.

Sono convinto che le ZES possano essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. È necessario creare appeal per gli investitori - specie stranieri - attraverso la previsione di agevolazioni fiscali e misure di sostegno finanziario, infrastrutturale e logistico. Ma non solo. C'è di cui una Nazione attanagliata da una burocrazia elefantica e farraginoso oggi maggiormente necessita per dare vigore e rilancio all'economia sono le promesse semplificazioni amministrative e doganali.

Significativo in questo percorso, che mi auguro possa completarsi definitivamente nel

prossimo anno, sarà il ruolo giocato dai comuni. Aderire alle ZES significa condividere e favorire le dinamiche di sviluppo, soprattutto della portualità che esse comportano, sostenendo la realizzazione delle infrastrutture necessarie ad implementare l'economia retro portuale, attraverso l'insediamento di servizi essenziali, quali Industrial Parks (Parchi Industriali) che comprendano infrastrutture, trasporti, utilities; Eco-Industrial Parks (Parchi Eco-industriali) attraverso comunità di imprese manifatturiere e di servizi alla ricerca di migliori performance dal punto di vista economico e ambientale attraverso la collaborazione nella gestione di elementi quali energia, ciclo delle acque, riciclo di materie prime e così via; e Technology Parks (Parchi tecnologici) che abbiano l'obiettivo di promuovere la cultura dell'innovazione, stimolando e gestendo i flussi di conoscenza tra università, centri di ricerca, aziende e mercati, facilitando la creazione e la crescita di imprese innovative attraverso processi di incubazione e supporto agli spin-off. In ragione di ciò, i comuni di Bari e di Brindisi, nello specifico, ritengo debbano sin da subito adottare il kit localizzativo. Un pacchetto di misure incentivanti (fiscali e locali e semplificazioni). Accelerare gli interventi pubblici sulle infrastrutture (penso alla campionata di Bari), rimuovere gli ostacoli agli investimenti (ad esempio sarebbe utile avviare il processo di riqualificazione delle aree Sin in Sir), appoggiare gli interventi

della AdSP volti al completamento delle infrastrutture portuali, facendo comprendere alle popolazioni l'utilità per la collettività di porti efficienti e dotati dei servizi necessari (bunkeraggio, lng, piazzali e banchine adeguate alla crescita del naviglio, dragaggi etc) ad accogliere il traffico e soprattutto il traffico in crescita (come quello dei rotabili).

Gli incentivi di carattere fiscale e burocratico, infatti, sono un'attrattiva che esprime il massimo potenziale se previste in aree portuali logisticamente strutturate, connesse al territorio e pronte ad affrontare il tema del gigantismo navale.

Il connubio perfetto è quello di un porto adeguatamente strutturato localizzato in un'area dotata di infrastrutture che consentano il rapido collegamento con il territorio retrostante e che è incentivata da misure fiscali agevolate.

In uno scenario mondiale in cui la globalizzazione ha ridisegnato lo scacchiere geo-politico internazionale, infatti, e dove, come afferma il politologo indiano Khanna: "Né le multinazionali, né gli Stati: oggi i veri nuclei di potere sono le megalopoli, gangli demografici e commerciali della nuova "connectography", le infrastrutture come ferrovie, porti, oleodotti e cavi internet costituiscono la nuova geografia costruita al di sopra della geografia fisica".

Le città Stato e le infrastrutture di connettività svolgono un ruolo cruciale nell'attuale scenario economico-sociale mondiale. Esse, infatti, trasformano le economie e incrementano le relazioni tra i paesi. In questo contesto, la Cina sembra essere pronta a svolgere un ruolo cardine investendo nella nuova iniziativa della Via della Seta e le ZES italiane potrebbero diventare cruciali catchment areas in cui attrarre gli investimenti cinesi e divenire volano di sviluppo per l'economia del Mezzogiorno in un contesto geopolitico in continua evoluzione. Le Zone Economiche Speciali non sono un prodotto ma un processo che si realizza nel tempo. Uno

step determinante per il passaggio dalla Red Economy alla Blue Economy."

Proprio alla luce di tali considerazioni, recentemente Patroni Griffi ha formalizzato l'adesione dell'AdSP MAM al network europeo LOOP PORTS, finalizzato a facilitare e promuovere il processo di transizione verso un'economia circolare, attraverso l'introduzione di nuove proposte legislative e misure di sviluppo in diversi settori, quali la produzione, il consumo, la gestione dei rifiuti, il mercato secondario delle materie prime, la promozione della ricerca, lo sviluppo e l'innovazione.

"Le aree portuali possono costituire il fulcro ottimale sul quale impiantare un piano di azione di economia circolare - commenta il Presidente - tutti i tipi di rifiuti e di flussi industriali, infatti, confluiscono negli hub logistici, per poi essere smistati nelle destinazioni finali. Per tali ragioni i cluster portuali sono i luoghi ideali per valutare, testare e avviare nuove strategie di economia circolare. Il progetto a cui abbiamo aderito si svilupperà in due anni di attività con la finalità di agevolare la transizione verso una economia più circolare nel settore portuale, dove i prodotti, i materiali e le risorse non siano considerati rifiuti ma possano diventare modelli di business sostenibili e replicabili in porti con caratteristiche simili. Per quanto riguarda la nostra realtà, conclude Patroni Griffi, potremo ricevere dal network un supporto fondamentale nel processo di riconversione industriale in corso, principalmente, nel porto di Brindisi in un'ottica di consolidamento dell'indotto della blue economy."

"I porti di Bari, Brindisi, Barletta e Manfredonia sono pronti ad accogliere e affrontare le nuove sfide, con il giusto supporto di stakeholders e istituzioni possono diventare dei veri e propri growth-poles (poli di crescita) in grado di irradiare una spinta propulsiva e decisiva all'economia del Mezzogiorno."

RESPONSABILITÀ SOCIALE NELLA PRODUZIONE DI VINO BIOLOGICO

## L'Adriatico del buon bere: un concorso per gli studenti

Al progetto europeo CSR In Class hanno partecipato scuole di Slovenia ed Austria



Nella foto: La presentazione del meeting studentesco.

VENEZIA – Il vino biologico elegge i suoi studenti-produttori europei. Venerdì 21 dicembre, presso l'I.I.S.S. Marco Fanno di Conegliano (Trevviso), si è tenuta la cerimonia di premiazione del concorso «La responsabilità sociale nella produzione del vino biologico» promosso da Unioncamere Veneto e dall'Istituto, in collaborazione con l'azienda Perlage di Soligo (Trevviso), nell'ambito del progetto «CSR IN CLASS» (<https://csrinclass.wixsite.com/csrinclass>) finanziato dal programma Erasmus+.

Il concorso si è svolto parallelamente nei tre Istituti partner del progetto (I.I.S.S. Marco Fanno, Grammar School of Economics di Radovljica in Slovenia e Institute for Future and Education di Mürzzuschlag in Austria) che hanno scelto come tema comune l'obiettivo 12 dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite: consumo e produzione e responsabili.

In Italia il concorso ha coinvolto 5 classi del 4° anno dell'Istituto Fanno

che, organizzate in 18 squadre, si sono confrontate sul tema proposto in collaborazione con Perlage, partner del progetto. Ogni squadra ha elaborato una proposta di comunicazione innovativa sulla responsabilità sociale nella produzione del vino biologico rivolto a un target fra i 18 e 40 anni. La graduatoria finale è stata determinata per metà dalla giuria (Unioncamere del Veneto, Perlage e vicepresidente dell'Istituto) e per metà dalla votazione dei video caricati dai gruppi nel canale Youtube dedicato ([https://www.youtube.com/playlist?list=PLMnswr6VbBGTctnTP\\_hV\\_J4cPx8Xrvw7Vi](https://www.youtube.com/playlist?list=PLMnswr6VbBGTctnTP_hV_J4cPx8Xrvw7Vi)).

Le squadre "Bere e sostenere" della classe 4 A "Afm" e "Matchpoint" della classe 4 A SC, prime classificate pari merito, si sono aggiudicate un premio di 500,00 euro. Terza la squadra "THE Folks" della classe 4 A SC, premiata con 200,00 euro. Le classi dei primi due gruppi inoltre parteciperanno alla study visit di cinque giorni in Austria nel febbraio 2019, nel corso della quale

gli studenti italiani si confronteranno coi coetanei dell'Institute for Future and Education di Mürzzuschlag e visiteranno alcune buone pratiche di Responsabilità Sociale d'Impresa. I premi in denaro sono stati offerti dall'Istituto con il finanziamento ottenuto dal progetto.

Il progetto CSR IN CLASS, finanziato dal programma europeo Erasmus+ per 280.000 euro, si pone l'obiettivo di introdurre nelle scuole secondarie superiori il tema della responsabilità sociale d'impresa con metodi di studio e discussione innovativi. Tra i partner italiani, oltre a Unioncamere Veneto capofila del progetto e all'Istituto Fanno, partecipano la Regione Veneto e l'azienda Perlage Winery di Soligo (Trevviso), produttrice di vini biologici e fra le prime del Veneto certificate BCorp.

### Le vie della seta e dei cantieri



TRIESTE – Mercoledì 10 gennaio ore 18. Stazione Marittima di Trieste - sala Saturnia.

Lucio Caracciolo, direttore della rivista Limes; Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale; Pierpaolo Barbone vice amministratore delegato del Gruppo Wärtsilä e presidente di Wärtsilä Services; Maurizio Eliseo, managing director di Thalia Marine Services.

IN COLLABORAZIONE CON ENEL X

## La mobilità elettrica negli scali di Assoporti

Il piano prevede l'installazione di 300 punti di ricarica per veicoli elettrici nelle aree gestite dalle 15 Autorità di sistema portuale del Paese



Enel X sta procedendo alla richiesta di concessioni in aree idonee che vengono individuate insieme alle AdSP. Successivamente si occuperà dell'installazione, l'attivazione e la manutenzione delle colonnine per i veicoli elettrici. Si tratta di un altro importante passo per la realizzazione del Piano per l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici di Enel che prevede la posa di circa 7 mila colonnine entro il 2020 per arrivare a 14 mila nel 2022, con un investimento tra i 100 e i 300 milioni di euro. La rete di ricarica sarà composta da colonnine Quick (22 kW) nelle aree urbane e Fast (50 kW) e Ultra Fast (150 kW), per la ricarica veloce, in quelle extraurbane. La rete di ricarica urbana andrà infatti a completare quella extraurbana finanziata dal progetto EVA+ (Electric Vehicles Arteries), co-finanziato dalla Commissione Europea, che prevede l'installazione, in tre anni, di 180 punti di ricarica lungo le tratte extraurbane italiane. Nel 2018 verranno installate oltre 2500 infrastrutture di ricarica distribuite su tutto il territorio nazionale.

"L'Associazione sta puntando molto sulla sostenibilità in ambito portuale, promuovendo studi e approfondimenti. Questo protocollo d'intesa entra in vivo con azioni mirate nei porti al fine di incentivare l'uso di auto elettriche al loro interno. Sono molto contento della sottoscrizione di questo protocollo, perché farà partire un processo di rinnovamento ambientale - ha affermato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino.

"La mobilità elettrica si dimostra vincente non soltanto nell'ambito dei grandi centri urbani, ma con questo accordo diventa un importante strumento a disposizione anche di coloro che utilizzano l'auto elettrica per andare in vacanza. Con questo accordo sarà infatti possibile ricaricare il proprio veicolo prima di imbarcarlo per una destinazione turistica o al ritorno per tornare verso casa - ha dichiarato Alessio Torelli, Responsabile Enel X Italia. "Siamo quindi soddisfatti di questa partnership che ci permette di portare la nostra tecnologia anche sulle banchine dei principali porti d'Italia".

### CAMAR di Mauro Martelli snc AGENZIA DOGANALE ANCONA

La nostra società è una agenzia nel settore delle operazioni doganali e logistica di magazzino. Grazie alla proficua collaborazione con tante compagnie di trasporto e Case di Spedizioni sia nazionale che della Croazia, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Albania e Turchia, CAMAR ha acquisito un'esperienza preziosa che è una delle maggiori garanzie della qualità del nostro lavoro.

È da sottolineare quindi che il successo della nostra ditta è dovuto in gran parte alla collaborazione con numerose compagnie di trasporti che hanno saputo apprezzare non solo la nostra competenza e responsabilità ma anche la discrezione e posizione neutrale verso la loro attività.

Mettiamo a vostra disposizione i nostri servizi:

- operazioni doganali in esportazione dall'Italia (EXA/DAU/DAE, CARNET TIR, CMR, documenti per crediti bancari);
- Operazioni doganali in importazione verso l'Italia con rappresentanza dell'importatore presso gli uffici doganali;
- Consulenze in questioni legate alle procedure doganali, commercio estero, trasporti internazionali;
- Operazioni di magazzino, incluso il consolidamento delle merci presso i nostri magazzini, situati in una posizione molto comoda all'entrata del Porto di Ancona e che poniamo a disposizione delle case di spedizione e degli autotrasportatori che se ne volessero servire.

Inoltre, il nostro personale, tra cui anche di madrelingua serbo-croata, polacca e turca, è sempre pronto a fornire l'assistenza necessaria agli autisti nelle questioni burocratiche o linguistiche.

Le operazioni doganali si effettuano tramite il sistema EDI (Electronic Data Interchange) che ci collega direttamente alla dogana, il che aumenta sensibilmente la velocità dell'espletamento dei documenti e diminuisce i tempi di sosta degli automezzi.

L'agenzia è diretta dal doganalista anconetano **MAURO MARTELLI** iscritto dal 1991 all'Albo degli spedizionieri doganali.

### CAMAR di Mauro Martelli snc

C.so Stamira, 24  
60121 ANCONA - ITALY  
Tel. +39 071.2071479  
Tel. +39 071.2071493  
Fax +39 071.2077106 r.a.

Deposito:  
Via Mattei, 42 - Ancona

[www.camarancona.net](http://www.camarancona.net)  
[info@camarancona.it](mailto:info@camarancona.it)

**TOBBUD**  
Lojistik Yatırım A.Ş.

As agents in Ancona  
T2/T1 transit - ncs

**AEO**

Azienda certificata A.E.O.C. semplificazioni doganali  
"Authorised Economic Operator" dall'Agenzia delle Dogane  
cert. IT AEOC 11 0456 con validità in tutta l'Unione Europea

# CAMAR.

AGENZIA DOGANALE - SPEDIZIONI • ANCONA - ITALY

**I VOSTRI  
CONSULENTI  
DOGANALI E  
DI COMMERCIO  
ESTERO**

Edizione 2018/19

IN CORSO DI ELABORAZIONE CON L'IMPEGNO DIRETTO DEL PRESIDENTE MUSOLINO

## Agreement per le dogane di Venezia e di Damietta

Facilitare il transito delle merci tra Italia ed Egitto e l'utilizzo del canale di Suez da parte delle navi con la nostra bandiera - L'obiettivo entro i primi mesi del 2019

VENEZIA - Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, sta lavorando con i dirigenti delle dogane di Damietta, in Egitto, per arrivare a un vero accordo di collaborazione che faciliti il transito delle merci via nave nei due porti. Se n'era parlato un paio di mesi fa nel forum di Alessandria d'Egitto "Egyptian-Italian dialogue on maritime economy", che ha affrontato anche le ricadute per i porti dell'Adriatico, Venezia prima di tutto, del grande (e contestato) progetto cinese della nuova Via della Seta.

L'importanza dell'Egitto per l'economia marittima del nostro Paese, indipendentemente dalle prospettive della Belt&Road Initiative cinese, è andata crescendo negli ultimi anni sia per lo scambio di merci e di



tecnologie, sia in particolare perché l'allargamento del canale di Suez ha moltiplicato gli scambi marittimi tra Far East e Adriatico. L'Egitto a sua volta sta proiettando le proprie aspettative di crescita economica in particolare verso l'Italia, considerata un partner affidabile per poter entrare dal Mediterraneo verso il centro e Nord Europa. In questo quadro, un accordo tra le dogane dei due paesi

mira a facilitare non solo il passaggio delle merci, ma anche ad aprire i reciproci mercati con il minimo degli adempimenti burocratici e con un forte sviluppo delle operazioni sul web.

Dal punto di vista dell'Italia, l'interesse per il canale di Suez è sempre stato molto alto; e le imprese italiane hanno spesso lavorato a fianco di quelle egiziane per mantenere la via d'acqua interna al massimo dell'efficienza. Si ricorderanno anche gli interventi del pontone "Italia" del gruppo Neri per liberare il canale da un relitto che lo bloccava, e le svariate missioni delle imprese adriatiche di lavoro subacqueo per analoghi interventi. L'accordo tra dogane dovrebbe maturare entro i primi mesi del 2019 segnando anche un indiscutibile successo della nostra diplomazia.

CON L'INSEDIAMENTO DI UNA SPECIALE COMMISSIONE DI STUDIO

## Siluro alla Bolkestein per salvare il balneare

Sarebbero così allungate almeno di 5 anni le attuali concessioni fondamentali per il turismo in Adriatico

ROMA - Per l'economia delle riviere adriatiche la direttiva Bolkestein ha rappresentato fin dall'inizio un incubo; che ha messo a rischio, in molti casi, anche i nuovi investimenti in un settore di economia che come quello turistico in Adriatico è praticamente tra i primi per rendimento. Ma adesso sembra che il governo italiano

stia lavorando per difendere dalle intermedie della UE il comparto. Proprio alla vigilia di Natale si è appreso che stia per essere varata dall'esecutivo una specie di proroga per le concessioni balneari, che avrebbe il merito di dare più respiro al comparto. La norma, secondo i rapporti apparsi sui siti web del governo, prevederebbe

l'insediamento di un comitato per elaborare un modello tutto nuovo di gestione del comparto balneare; elaborazione che si prenderebbe 5 anni di tempo, lasciando nel frattempo le norme italiane come sono oggi. Con una clausola aggiuntiva, si stabilirebbe anche che gli stabilimenti e le iniziative balneari-turistiche dan-

neggiate da eventi naturali eccezionali potranno beneficiare di una proroga

delle concessioni per 15 anni. Lo stesso Di Majo si è impegnato anche

con recenti dichiarazioni alla rapida creazione del comitato.

I TANTI CANTIERI FIORITI NEI DECENNI IN PARTICOLARE PER LA VELA

## L'Adriatico della più bella nautica: tradizioni antiche, tecniche d'oggi

La storia di barche che hanno insegnato il bordeggiare agli italiani e i rapporti con l'altra sponda per le costruzioni e il turismo



RIMINI - Dobbiamo partire da ben prima che la riviera romagnola diventasse il cuore del boom della nautica italiana, in particolare per la vela. Dobbiamo partire dai bragozzi, le tipiche barche da trasporto dell'Adriatico settentrionale, o dai "topi" della laguna veneta, anch'essi dotati di una grande vela (che non risparmiava la fatica dei remi quando il cento non bastava). Chi ha studiato un po' di storia della marineria, ricorderà poi i selvaggi nel cinquecento, che con veloci e leggere imbarcazioni a vela e a remi razzavano indifferentemente cristiani e musulmani. Della serie: l'Adriatico è sempre stato un mare di vele e di marinai.

Saltiamo negli anni settanta/ottanta del secolo scorso, un elenco lungo e variegato: cantieri come la Comar di Forlì con Renzo Zavatta, il Sartini, la Classis di Bibi Guerra a Godo di Romagna, la grande Ferret-

ti dei fratelli Alessandro e Norberto - oggi saldamente in mani cinesi, ma che rispettano l'italian style con il presidente Tan Xuguang "romagnolizzato" al massimo - e ancora i CRA, Camuffo di Chioggia, Poggetti, Mochi Craft, Zaniboni e tanti altri, hanno trasferito l'anima dei marinai adriatici nella nautica da diporto. Non c'è da meravigliarsi se le sfide più importanti del mondo hanno visto partecipare una barca, il celebre e sfortunato "Moro di Venezia" di Raoul Gardini, proprio in nome dell'Adriatico.

Oggi il mondo della nautica si è molto ridimensionato, ma le fusioni, le aggregazioni e le nuove tecnologie hanno contribuito a guadagnare in qualità quello che si è perso in quantità. Spicca il gruppo Ferretti - capitale cinese, come abbiamo già detto, ma pieno rispetto dei valori dell'italian style - che si è allargato dagli iniziali motorsailer ai grandi motoryachts, e

che sta conquistando mercati internazionali importanti. Singolare, come contropartita, la scelta della Croazia di adottare per alcuni anni, come barche ognitempo per la sua Guardia Costiera, i Calafuria 10 metri del cantiere livornese Catarsi. Segno che gli scambi culturali hanno funzionato già da allora, con reciproci apprezzamenti. Perché i cantieri nautici della vela sono ormai anche nella sponda est, con molte ispirazioni che vengono dalla nostra parte, ma fanno tesoro di esperienze secolari.

L'Adriatico nautico, dunque, come valore aggiunto. E il forte aumento delle crociere

in area adriatica conferma l'appeal di un mare che ha l'orgoglio anche dei suoi marinai. Non c'è bisogno di andare a Cesenatico dove nel canale lampeggiano di colori le vele e gli scafi di tanti legni storici. Ancora e Ravenna, i tanti porti-canale intorno ai quali si sono sviluppati centri nautici attrattivi per italiani e stranieri, sono richiami che le comunità hanno saputo intelligentemente valorizzare. Come la "Barconana" di Trieste, che è diventato uno degli appuntamenti velici più imponenti e festosi d'Europa, come le flotte dei "vongolari", aperti ormai anche al turismo a bordo. E via così. Il mare degli eroi della nostra prima guerra mondiale è diventato il mare delle opportunità e della libertà alla Baudelaire. Ricordate? "Uomo libero, tu amerai sempre il mare". Vogliamogli bene, davvero, al nostro Adriatico selvaggio con la bora e dolcissimo con le brezze occidentali.



### Soluzioni a problematiche ambientali

- Individuazione di destinazioni per conferimento di rifiuti speciali
- Esperienza in esportazione rifiuti e relativa logistica intermodale
- Specializzazione nel trasporto marittimo di rifiuti
- Gestione dell'intero ciclo di smaltimento rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi)

Per ulteriori informazioni:

ECO CIS S.r.l.

Livorno | Via delle Cateratte, 66 Telefono 0586 880130

| Fax 0586 0586 880354 | info@ecocis.it | www.ecocis.it





## Infrastrutture per la logistica e servizi alle persone



### SEDE LEGALE E OPERATIVA

Via delle Colline 100 57017 Guasticce-Livorno

Tel 0586 984459 fax 0586 983004

[www.interportotoscano.com](http://www.interportotoscano.com)

L'ECCELLENZA DELLA PRIMA REGIONE A DOTARSI DI ZONA ECONOMICA SPECIALE

# L'Interporto Campano fondamentale nella ZES

**Intermodalità e trasporto sostenibile sono gli elementi cardine delle strategie del retroporto**

NOLA – L'Interporto di Nola è un tassello fondamentale della ZES Campania, la prima regione italiana a dotarsi di una Zona Economica Speciale.

Infatti, l'Interporto di Nola è integralmente ricompreso nel perimetro di questo strumento di politica economica nazionale, pensato a livello governativo per favorire la crescita dei territori meridionali anche grazie allo sviluppo delle aree retroportuali e logistiche. La ZES poggia intorno ai porti campani di Napoli e Salerno, in stretta connessione con l'Interporto che è una delle principali strutture logistiche intermodali nel centro sud Italia, nel quale si movimentano circa 5 milioni di tonnellate di merci all'anno.

Grazie alla qualità dei suoi servizi, l'Interporto di Nola oggi è in grado di offrire un sistema di trasporto combinato (stoccaggio, movimentazione e manipolazione delle merci) e coniugare le richieste di servizi (di alta qualità) con le nuove politiche del trasporto: l'Intermodalità e il Trasporto Sostenibile. Dispone di oltre 400.000 mila metri quadri di aree sviluppate, tra capannoni industriali ed edifici direzionali, in parte occupati da circa 200 aziende che operano nei settori della logistica, dei trasporti, oltre che da distributori alimentari, di cosmetici e piattaforma.

A gestire l'interporto di Nola è Interporto Campano S.p.A. una società a capitale interamente privato, la quale è concessionaria della Regione Campania fino al 2080 per la progettazione, costruzione e gestione dell'interporto nel sito di Nola.

Con l'istituzione della ZES, e l'inserimento dell'area retroportuale nola nella stessa, è prevedibile una crescita del tessuto produttivo locale attraverso l'aumento degli investimenti da parte di imprese multinazionali, la creazione di posti di lavoro e l'incremento dell'innovazione.

Per le aziende che avviano nuove attività economiche o di investimenti nella ZES Campania sono previsti, infatti, incentivi e facilitazioni, tra cui la possibilità di accedere ad agevolazioni fiscali, semplificazioni delle procedure di rilascio di autorizzazioni e riduzioni di oneri amministrativi e istruttori.

Operare in una ZES, per le aziende nuove e anche per quelle già operative insediate in essa, ma che daranno vita a attività economiche imprenditoriali, significa avere la possibilità di beneficiare di un credito d'imposta, fino a 50 milioni di euro, per l'avvio di un'attività o per investimenti.

Tuttavia, le agevolazioni concesse alle aziende che si insediano e anche quelle che operano in una ZES sono soggette a due condizioni, poiché devono mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno sette anni, dopo il completamento dell'investimento, e non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento.

In più, le strategie individuate dalla Regione Campania per la realizzazione della Zona Economica Speciale prevedono di "supportare le connessioni stradali con le realtà interportuali e i principali agglomerati produttivi e

industriali". Tra gli interventi sono stati identificati: la realizzazione o riqualificazione di raccordi stradali con i distretti industriali più rilevanti della Regione, dell'area Asi e la realizzazione di un nuovo asse di collegamento diretto tra il casello autostradale di Nola e l'area industriale. Oggi, l'interporto di Nola, che si colloca in posizione estremamente favorevole rispetto alle reti stradale e ferroviaria regionale, già può avvalersi di una notevole infrastrutturazione in tal senso.

Va, infine, specificato che l'Interporto di Nola è l'unica piattaforma intermodale in Italia ad avere al suo interno una stazione ferroviaria elettrificata, direttamente collegata al Terminal Intermodale, attraverso 13 coppie di binari di presa e consegna, ciascuno lungo 1 km. All'interno del Terminal Intermodale - gestito da TIN, società specializzata controllata al 100% da Interporto Campano - è presente un'area di temporanea custodia, al cui interno si trovano il deposito doganale privato e il deposito IVA.

L'Interporto, dal 2006, è anche attivo nel settore dei trasporti ferroviari come operatore intermodale. Per questo, nel gennaio 2009 ha costituito una società dedicata, Interporto Servizi Cargo S.p.A. (ISC), che integrando la figura di operatore intermodale, tramite la società Nuovo Operatore Intermodale, a quella di Impresa Ferroviaria, ha sviluppato - e continua a sviluppare - un network ferroviario nazionale privato, collegando le più importanti realtà interportuali e portuali del Paese.

A partire da ottobre 2019 - dopo aver completato una istruttoria durata oltre due anni - ISC sarà la prima impresa in Italia a far viaggiare i suoi treni sui binari dell'alta velocità/alta capacità, con la possibilità di trasportare anche i mega trailer attraverso le gallerie appenniniche.

All'interno dell'interporto di Nola, sono presenti le officine di manutenzione Alstom, unico impianto in Italia per i treni Italo NTV, operatore privato italiano nel trasporto ferroviario di passeggeri sulla rete ad Alta Velocità.

Infine, l'Interporto di Nola ha realizzato con Enel Green Power il più grande impianto fotovoltaico su tetto al mondo. Sono interessati tutti i 400.000 mq di superfici copertura dei capannoni dell'area interportuale. L'impianto è stato progettato con tecnologia in film sottile in piena integrazione architettonica.



GRAZIE ALLA SPECIALIZZAZIONE ACQUISITA NEL SETTORE LOGISTICA E TRASPORTI

## Interporto Servizi Cargo pronto alle tante opportunità delle ZES

**Il potenziamento del trasporto rimorchi P400 sulla linea adriatica e le prospettive per usare l'alta velocità con il Sud - Migliorare il tessuto produttivo con la Zona Economica Speciale che comprende sia il porto di Napoli che Nola - La valorizzazione della rete ferroviaria del Sud**

NOLA – L'Interporto Servizi Cargo Spa, impresa ferroviaria di proprietà al 100% di Interporto Campano guarda con estremo interesse le opportunità che le ZES offriranno alle zone coinvolte. Ed in particolare alla ZES del Porto di Napoli che ricomprende anche tra i protagonisti l'Interporto di Nola.

Infatti non si può non sfruttare l'occasione per rendere l'area ancora più appetibile per le aziende specializzate in logistica e trasporti.

È indubbio che la ZES migliorerà il tessuto produttivo, economico e di servizi dell'area e questo nuovo sistema porterà sicuramente anche una crescita della necessità di trasporti, tra cui quelli intermodali-ferroviari sono sempre più importanti anche in un territorio, quello del sud Italia, dove il mercato del trasporto ferroviario-intermodale è cresciuto ad un ritmo nettamente inferiore rispetto alla media europea.

Già da oggi l'Interporto Campano offre una serie di servizi tra cui i collegamenti ferroviari giornalieri prodotti dalla ISC e commercializzati dal MTO del gruppo, la Nuovo Operatore Intermodale Srl (N.O.I.). In particolare ISC e NOI hanno sviluppato un importante network ferroviario per collegamenti tra il nord ed il sud Italia. Infatti

oltre ai servizi storici, ovvero Segrate - Nola sette volte alla settimana di cui 6 fanno stop a Pomezia, e Verona - Bologna - Nola 6 volte alla settimana, la ISC ha iniziato a collegare già dal 2016 Verona con la Puglia (Giovinazzo) con 3 circolazioni alla settimana e da settembre anche Torino con Nola con 3 circolazioni alla settimana.

In particolare sulla linea Adriatica è di pochissimi giorni fa l'importante notizia che ci permette, già dai primi di dicembre, di trasportare su questa direttrice rimorchi con profilo P400.

Questo è il primo passo per portare i semirimorchi via ferrovia al sud ed anticipa il progetto principale di ISC per il futuro, il progetto TAC, treni alta capacità.

Grazie a questo progetto innovativo, ISC e NOI saranno in grado di trasportare su treno i rimorchi P400 verso il sud Italia anche sulla direttrice tirrenica a partire dalla fine del 2019.

Questo sarà possibile grazie alla possibilità di usufruire dei binari dell'Alta Velocità / Alta Capacità (TAC) di notte tra Bologna e Firenze, permettendo in questo modo il transito di treni carichi con rimorchi gran volume.

### N.O.I. - Network Nazionale 2019

#### I NOSTRI SERVIZI

- Milano Segrate – Nola Interporto: 7 circolazioni/week
- Milano Segrate – Pomezia: 6 circolazioni/week
- Verona QE – Nola Interporto: 6 circolazioni/week
- Bologna Interporto – Nola Interporto: 5 circolazioni/week
- Busto Arsizio – Bologna: 5 circolazioni/week
- Verona QE- Giovinazzo: 3 circolazioni/week
- Torino Orbassano – Nola Interporto: 3 circolazioni/week

