

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
23 OTTOBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Primo Piano:

- **Assoporti: premiata la miglior tesi di laurea** (Telenord, Ferpress, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Primo Magazine)

•

Dai Porti:

Venezia:

"...Navi da crociera a Venezia..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Investire sul futuro..." (Il Nautilus)

"...Le grandi opere non si scambiano..." (Messaggero Marittimo)

"...Nuovo varco doganale..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Futuro Sostenibile..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Italian Cruise: Livorno nella top ten..."

(Messaggero Marittimo, Il Tirreno, Corriere Marittimo, Guida Viaggi Portale, WebtMag)

"...Dipendenti della Porto2000 in agitazione..." (The Medi Telegraph)

Ancona:

"...Adriatico mare delle collaborazioni..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Crociere, mantiene il record in Italia..." (Civonline)

Brndisi:

"...il futuro del waterfront..." (Il Nautilus)

Palermo:

"...Zone Economiche Speciali..." (La Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Informare

Assoporti ha premiato la miglior tesi sul tema della portualità crocieristica

Riconoscimento al lavoro di Alessia Mazzocca dal titolo “La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche”

Venerdì a Trieste, nell'ambito dei lavori di Italian Cruise Day, Assoporti ha premiato la migliore tesi di laurea per il 2018, riconoscimento dal 2014 l'Associazione dei Porti Italiani conferisce allo studente che ha redatto la miglior tesi sul tema della portualità crocieristica.

Quest'anno è stata premiata Alessia Mazzocca dell'Università degli Studi di Napoli “Parthenope” per la tesi con il titolo “La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche”, relatrice la professoressa Assunta Di Vaio. La tesi è stata valutata assieme ad altre di altissimo livello che sono state redatte a seguito di un'attenta ricerca del settore. Assoporti ha specificato che a fare la differenza e far emergere il lavoro di Alessia Mazzocca è stata la particolare attenzione data al capitale umano presente nei porti.

«L'attenzione dell'associazione sui giovani e sulla valorizzazione di coloro che intendono affacciarsi al nostro settore - ha commentato Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti, a margine della premiazione - è molto alto. Il fatto che quest'anno la tesi vincitrice si sofferma su temi legati alle tecnologie e le persone che operano nei porti mi conferma che i ragazzi sanno bene quali sono gli argomenti attuali che vanno analizzati».

La tesi di Alessia Mazzocca è disponibile nella homepage del sito di Assoporti ed è accessibile tramite un [link](#) dedicato.

Assoporti premia la miglior tesi di laurea sulla portualità crocieristica

L'Associazione dei porti italiani Assoporti, oramai dal 2014, all'interno dei lavori di Italian Cruise Day, propone il Premio di Laurea Assoporti che viene assegnato allo studente che ha redatto la miglior tesi sul tema della portualità crocieristica. **Quest'anno è stata premiata Alessia Mazzocca dell'Università degli Studi di Napoli "Parthepope" per la tesi con il titolo "La misurazione dell'*innovation service* nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche", relatrice Prof.ssa Assunta Di Vaio.**

La tesi è stata valutata insieme ad altre di altissimo livello, che sono state redatte a seguito di un'attenta ricerca del settore. A fare la differenza e far emergere il lavoro della d.ssa Mazzocca è stata la particolare attenzione data al capitale umano presente nei porti.

"L'attenzione dell'Associazione sui giovani e sulla valorizzazione di coloro che intendono affacciarsi al nostro settore è molto alto – ha dichiarato **Zeno D'Agostino**, Presidente di Assoporti, a margine della premiazione – il fatto che quest'anno la tesi vincitrice si sofferma su temi legati alle tecnologie e le persone che operano nei porti mi conferma che i ragazzi sanno bene quali sono gli argomenti attuali che vanno analizzati."

Assoporti: all'Italian Cruise Day premiata miglior tesi di laurea sulla portualità crocieristica

(FERPRESS)- Roma, 22 OTT – L'Associazione dei porti italiani Assoporti, oramai dal 2014, all'interno dei lavori di Italian Cruise Day, propone il Premio di Laurea Assoporti che viene assegnato allo studente che ha redatto la miglior tesi sul tema della portualità crocieristica.

Quest'anno – annuncia una nota dell'associazione – è stata premiata Alessia Mazzocca dell'Università degli Studi di Napoli "Parthenope" per la tesi con il titolo "La misurazione dell'*innovation service* nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche", relatrice Prof.ssa Assunta Di Vaio.

La tesi è stata valutata insieme ad altre di altissimo livello, che sono state redatte a seguito di un'attenta ricerca del settore. A fare la differenza – si legge ancora nella nota – e far emergere il lavoro della d.ssa Mazzocca è stata la particolare attenzione data al capitale umano presente nei porti.

"L'attenzione dell'Associazione sui giovani e sulla valorizzazione di coloro che intendono affacciarsi al nostro settore è molto alto, "ha dichiarato Zeno D'Agostino, Presidente di Assoporti, a margine della premiazione, "il fatto che quest'anno la tesi vincitrice si sofferma su temi legati alle tecnologie e le persone che operano nei porti mi conferma che i ragazzi sanno bene quali sono gli argomenti attuali che vanno analizzati."

Premio di laurea Assoportivi per la miglior tesi 2018

In occasione dell'Italian cruise day di Trieste scelta la migliore per il 2018

ROMA – Venerdì scorso a Trieste Assoportivi ha premiato la migliore tesi di laurea per il 2018. L'Associazione dei porti italiani ormai dal 2014, all'interno dei lavori di Italian cruise day, propone infatti il "Premio di laurea Assoportivi" che viene assegnato allo studente che ha redatto la miglior tesi sul tema della portualità crocieristica.

Quest'anno ad essere premiata è stata Alessia Mazzocca dell'università degli Studi di Napoli "Parthenope" per la tesi "La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche", relatrice Prof.ssa Assunta Di Vaio.

La tesi è stata valutata insieme ad altre di altissimo livello, che sono state redatte a seguito di un'attenta ricerca del settore. A fare la differenza e far emergere il lavoro della dottoressa Mazzocca è stata la particolare attenzione data al capitale umano presente nei porti.

"L'attenzione dell'associazione ai giovani e alla valorizzazione di coloro che intendono affacciarsi al nostro settore è molto alto" ha detto il presidente Assoportivi Zeno D'Agostino a margine della premiazione. "Il fatto che quest'anno la tesi vincitrice si soffermi su temi legati alle tecnologie e alle persone che operano nei porti mi conferma che i ragazzi sanno bene quali siano gli argomenti attuali che vanno analizzati".

La tesi vincitrice è disponibile sul sito dell'associazione nella homepage con link dedicato.

Premio di Laurea Assoportori sul tema della portualità crocieristica

ROMA - Assoportori premia la migliore tesi di Laurea per il 2018. L'Associazione dei porti italiani oramai dal 2014, all'interno dei lavori di **Italian Cruise Day**, propone il **Premio di Laurea Assoportori** che viene assegnato allo studente che ha redatto la miglior tesi **sul tema della portualità crocieristica.**

Quest'anno è stata premiata **Alessia Mazzocca dell'Università degli Studi di Napoli "Parthenope"** per la tesi con il titolo **"La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche"**, relatrice prof.ssa **Assunta Di Vaio**. La tesi è stata valutata insieme ad altre di altissimo livello, che sono state redatte a seguito di un'attenta ricerca del settore. A fare la differenza e far emergere il lavoro della d.ssa Mazzocca è stata la particolare attenzione data al capitale umano presente nei porti.

"L'attenzione dell'Associazione sui giovani e sulla valorizzazione di coloro che intendono affacciarsi al nostro settore è molto alto," - ha dichiarato Zeno D'Agostino, Presidente di Assoportori, a margine della premiazione, *"il fatto che quest'anno la tesi vincitrice si sofferma su temi legati alle tecnologie e le persone che operano nei porti mi conferma che i ragazzi sanno bene quali sono gli argomenti attuali che vanno analizzati."* La tesi è disponibile sul sito dell'Associazione nella homepage con link dedicato.

Assoporti per i giovani nell'ambito di Italian Cruise Day

23 ottobre 2018 - Venerdì scorso a Trieste Assoporti ha premiato la migliore tesi di Laurea per il 2018. L'Associazione dei porti italiani oramai dal 2014, all'interno dei lavori di Italian Cruise Day, propone il Premio di Laurea Assoporti che viene assegnato allo studente che ha redatto la miglior tesi sul tema della portualità crocieristica.

Quest'anno è stata premiata Alessia Mazzocca dell'Università degli Studi di Napoli "Parthenope" per la tesi con il titolo "La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche", relatrice Prof.ssa Assunta Di Vaio. La tesi è stata valutata insieme ad altre di altissimo livello, che sono state redatte a seguito di un'attenta ricerca del settore. A fare la differenza e far emergere il lavoro di Alessia Mazzocca è stata la particolare attenzione data al capitale umano presente nei porti.

"L'attenzione dell'Associazione sui giovani e sulla valorizzazione di coloro che intendono affacciarsi al nostro settore è molto alto, "ha dichiarato Zeno D'Agostino, Presidente di Assoporti, a margine della premiazione, "il fatto che quest'anno la tesi vincitrice si sofferma su temi legati alle tecnologie e le persone che operano nei porti mi conferma che i ragazzi sanno bene quali sono gli argomenti attuali che vanno analizzati."

Navi da crociera a Venezia

VENEZIA – La stampa il 27 Giugno 2018 ha riportato la seguente affermazione del ministro dell’Ambiente Sergio Costa: “Ho azzerato la Commissione dell’impatto ambientale. Ho sospeso le nomine di chi valuta l’impatto delle opere e al ministero voglio tecnici: Sogesid torni alle bonifiche, revocata la commissione Via (Valutazione impatto ambientale), farò i concorsi per assumere. Dipendenti del ministero dell’Ambiente che siano tecnici più che amministrativi”.

Circa il progetto Duferco/De Piccoli per le navi crociera da realizzarsi sulle bocche di porto lungo la diga di Punta Sabbioni, da anni sento dire, da parte di auto dichiarati esperti di procedure di valutazione Via, Vas, Aia, che al porto di Venezia il progetto era l’unico valido perché il ministero dell’Ambiente aveva dato parere positivo di Via.

Fino a Giugno 2018 i componenti della commissione erano di norma opinionisti legati ai soliti ambientalisti, privi di conoscenza e competenza e legati a partiti, quindi votati a bloccare tutto a prescindere, mentre doveva essere il gruppo di studio e di lavoro delegato a perseguire gli interessi della comunità e non soggetti che portavano le proprie convinzioni o quelle dei comitati pilotati.

Circa Venezia abbiamo avuto in commissione professori dello luav, teorici ma non tecnici competenti, l’esempio più evidente credo sia proprio il terminal Duferco/De Piccoli il quale è passato al Via pur in contrasto con la logica democratica come la volontà dei comuni di Cavallino e Jesolo, rischiando di compromettere il turismo locale e le attività legate alla gestione dei croceristi.

È evidente che il progetto in questione viene ancora portato avanti solo per logiche legate a poteri forti, quelli che puntano solo al loro interesse, senza sapere e tener conto di un piccolo particolare, le navi vanno dove vuole e conviene all’armatore, agli stakeholders, alle agenzie turistiche; tale scelta comporterebbe una grave perdita di traffici per Venezia e per tutti i porti dell’Adriatico oltre ad una perdita occupazionale di decine di migliaia di lavoratori diretti ed indiretti, giovani capaci e di alto livello professionale. Peraltro con serie conseguenze anche per l’aeroporto Marco Polo.

La cosa grave oltre all’indifferenza dei pochi veneziani rimasti è l’ignoranza crassa di alcuni ministri interessati i quali mi pare cavalchino a tempo perso il problema grandi navi a Venezia più per apparire sui media che per conoscere e risolvere le reali problematiche; un silenzio assordante infine esiste anche da parte dei sindacati, non so se perché ignorano o perché se ne fregano.

Solo per fare un esempio banale il precedente ministro dei beni culturali (Mibac) dichiarò: “Stavo bevendo uno spritz in Riva degli Schiavoni ed è passata una grande nave che mi ha tolto la visibilità di San Giorgio per 90 secondi” (come si vede è una analisi tecnico scientifica di alto livello).

Da sempre affermo che le grandi navi a Venezia sono solo un problema estetico grazie anche alla grande attenzione e disciplina previste dalle specifiche ordinanze della Capitaneria di porto; al fine di mantenere il traffico in questione al nostro porto subisco la scelta del Comitato di far accedere a Marittima le navi si stazza elevata (oltre 100.000 ton) attraverso il canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III e non attraverso San Marco, ritengo si debba anche intervenire riportando in Riva 7 Martiri le navi minori, fino a 64 mila ton, ad esempio quelle modernissime in costruzione per la Msc che saranno le navi per i ricchi passeggeri inglesi, americani, ecc in transito; navi in linea con la tendenza green che inquineranno molto meno grazie alle ultime tecnologie per la tutela dell’ambiente e con probabile propulsione a gas. Solo per memoria ricordo che Riva 7 Martiri, inaugurata nel 1937, nasce come banchina riservata alle grandi navi militari e passeggeri.

Una riflessione finale circa i marginamenti di tratti del canale Malamocco-Marghera, ricordo che erano previsti fin dal 1965 e non realizzati per l’opposizione dei soliti ambientalisti.

Il Secolo XIX

INVESTIRE NEL FUTURO

PER SALVARE IL PORTO

Igor Magni e Enrico Poggi Il porto di Genova è la principale "industria" della città con i suoi 54 mila impiegati tra diretti e indiretti. Allargando poi alle attività logistiche nelle regioni limitrofe, Piemonte e Lombardia, parliamo di 120 mila lavoratori che dipendono dalle sorti della città. Il crollo del Ponte Morandi ha sicuramente messo in grave difficoltà le attività del porto e nonostante lo sviluppo di questi anni, dopo la crisi economica il nostro sistema portuale ha saputo reagire con risultati che solo pochi anni fa sarebbero stati impensabili, raggiungendo e in qualche caso superando i porti del Nord Europa, ma sapendo di dover affrontare un problema ormai antico e cioè quello della connessione efficace al Nord Italia e all'Europa. Ma incombe un rischio, se non vogliamo farci sottrarre traffici dalla concorrenza Europea dobbiamo completare le opere già in cantiere e da troppo tempo in attesa di realizzazione o completamento.

La fortuna del nostro porto e il suo sviluppo si giocherà sul corridoio Reno -Alpi, che collega l'Europa da Sud a Nord e anche sul corridoio Mediterraneo Lisbona -Kiev. Gronda, terzo Valico e nodo ferroviario di Genova, devono essere punti saldi, non si può perdere ancora

altro tempo, sono infrastrutture fondamentali che porterebbero a raddoppiare i nostri traffici dagli attuali 2,5 milioni di teu a 5 milioni di teu. Per raggiungere questo risultato si dovrà anche puntare necessariamente al trasporto su ferro, oggi solo il 6% circa a Genova e tra il 18 e il 20% a Pra'-Voltri, con l'obiettivo di arrivare ad un 50% complessivo. L'aumento dei traffici porterebbe più lavoro e più occupati nonostante l'introduzione di sistemi di automazione, ad esempio il porto di Pra'-Voltri ha investito molto e ha 22 nuove gru pronte per le future operazioni automatizzate e così dovrebbe essere nel futuro prossimo di calata Bettolo. Ma siamo certi che l'attività umana resterà fondamentale, certamente con la necessità di nuove competenze e di importanti investimenti nella formazione consentendo così l'offerta di nuova buona occupazione. Ne è prova il dato attuale di movimentazione dei container, ancora oggi gli operatori del nostro porto con il sistema manuale sono più produttivi dei sistemi automatizzati del nord Europa. Ciò è dovuto all'alta professionalità dei lavoratori portuali e all'organizzazione del lavoro, con un unico articolo 17 (Culmv) che garantisce una forte flessibilità necessaria alla tipologia del lavoro, e uno strutturato articolo 18 (dipendenti terminal). Fondamentale sarà la definizione del cosiddetto "organico porto" così come previsto dal correttivo porti della Legge ex

84/94. Ma attenzione, senza questi presupposti, sarà difficile anche solo mantenere gli attuali traffici ed è per questo che occorre mettere subito in sicurezza il lavoro portuale con misure economiche straordinarie che ci aspettiamo di trovare nelle modifiche al decreto Genova, oggi insufficienti. Non è certo il costo del lavoro, come detto da qualcuno, a essere il principale problema del porto, basterebbe vedere le retribuzioni dei lavoratori portuali dei nostri principali competitor in Europa per capire che non si tratta di questo... Piuttosto si pensi a investire sul futuro.

- Gli autori sono segretario confederale Cgil Liguria e segretario generale di Filt Cgil Genova.

Giachino: le grandi opere non si scambiano come al mercato delle vacche!

GENOVA – “Premesso che le opere non sono tutte uguali, che il Paese è cresciuto di più e ha creato centinaia di migliaia di posti di lavoro quando ha realizzato le grandi opere, dal primo Traforo del Frejus alle Autostrade e ai trafori autostradali alpini del secondo dopoguerra (quando il Pil italiano cresceva del 5%), occorre sottolineare e sopra tutto ricordare che il precedente Governo, facendo leva sulle opere utili, ha perso tempo prezioso e oggi rischiamo sulla Tav e sulla Gronda di Genova”. Lo dice con una sua nota Mino Giachino ex sottosegretario ai Trasporti.

“Molte strutture servono a migliorare la mobilità, ma la Tav, il Terzo Valico o la Diga al porto di Genova oltre a diminuire inquinamento e congestionamento del traffico su strade e autostrade, consentiranno al nostro Paese di far concorrenza e contendere i traffici provenienti da Africa, Medio Oriente e Asia, diretti in Europa che oggi sbarcano negli scali nordeuropei di Rotterdam, Amburgo, Anversa, Le Havre.

Mettendo in discussione la Tav, il Terzo Valico, la Gronda e la nuova diga a Genova, continua Giachino, mettiamo in discussione almeno un punto di Pil e decine di migliaia di posti di lavoro in più per i prossimi decenni.

Tra l'assistenzialismo dell'incerto reddito di cittadinanza e i posti veri creati dalla crescita dei traffici, dalla logistica e dal turismo, sono convinto che gli amici della Lega preferiscono i secondi.

Oltretutto, conclude Giachino, con la Tav, il Terzo Valico e le altre opere strategiche si rende molto più competitivo il settore dell'import-export di tutta l'area del centro nord Italia.

L'Autorithy parteciperà al bando da 450 milioni per la digitalizzazione
Da finanziare anche la creazione di un interporto nel Basso Piemonte

Nuovo varco doganale e apertura 24 ore su 24: caccia a fondi europei per sbloccare il porto

IL CASO

Matteo Dell'Antico

Il porto di Genova sarà della partita. Secondo fonti vicine a Palazzo San Giorgio, infatti, l'Autorità di sistema portuale andrà a caccia di fondi europei partecipando al bando - in scadenza domani - che mette sul piatto un totale di 450 milioni di euro di finanziamenti per progetti che riguardano lo sviluppo della ferrovia e il trasporto delle merci abbinati a nuovi sistemi digitali.

Secondo quanto risulta al Secolo XIX, concretamente, se dall'Ue dovesse arrivare un pacchetto di finanziamenti, questi fondi potrebbero essere utilizzati soprattutto per portare a termine tre progetti: la realizzazione di un interporto nel Basso Piemonte per i Tir che arrivano in porto, la costruzione di un varco doganale per le merci internazionali sulla sponda destra del torrente Polcevera e per l'apertura h24 dei terminal. L'importanza di questi fondi per lo scalo del capoluogo ligure - secondo le stime potrebbero arrivare sino ad un massimo di 50 milioni di euro - è stata evidenziata anche dal commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc,

che nei giorni scorsi ha voluto visitare il porto e capire le difficoltà della prima industria della Liguria dopo il crollo di Ponte Morandi. Secondo gli ultimi dati elaborati da Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, dopo la tragedia dello scorso 14 agosto il numero delle navi che approda in banchina non è calato fino a settembre rispetto allo stesso periodo dello scorso anno: da ottobre, però, ci sono state alcune defezioni e più in generale una riduzione dei carichi presenti a bordo delle unità che scalano Genova. In alcuni casi queste riduzioni potrebbero, nei prossimi mesi, raggiungere fino al 20%. Intanto, lo scorso mese settembre, c'è stato un calo del 7,8% dei Tir che escono/entrano nei terminal portuali.

MAXI-INTERPORTO PER LE MERCI

Sulla realizzazione di un grande interporto, da realizzare in Basso Piemonte ma al servizio del porto di Genova, si discute ormai da mesi e il dibattito si è intensificato dopo il crollo di Ponte Morandi. Tra le zone dove potrebbe essere realizzata la nuova struttura dedicata alla distribuzione della merce ci sarebbero in particolare due siti già presi in considerazione, entrambi nella provincia di Alessandria. I Tir verrebbero fermati ad oltre

70 chilometri da Genova per non creare disagi al traffico cittadino. I container, una volta scaricati dai camion, verrebbero poi portati nelle ore notturne fino in banchina con un servizio di navette.

TERMINAL APERTI DI NOTTE

Una delle soluzioni ipotizzate per far fronte ai disagi che il porto è costretto a subire dopo il crollo del Morandi è quella di aprire i terminal anche nelle ore notturne. Il progetto non è ancora partito perché presenta costi decisamente elevati da parte di terminalisti e imprese dell'autotrasporto. L'arrivo di fondi europei potrebbe dare un'accelerata al piano che consentirebbe ai circa quattromila Tir movimentanti in banchina ogni giorno di accedere ai terminal senza concentrarsi nelle fasce orarie della mattina e del primo pomeriggio.

Resta poi da realizzare un varco doganale per merci internazionali sulla sponda destra del torrente Polcevera: i lavori sono in corso e dovrebbero essere ultimati tra circa un mese: rientrano nel completamento della nuova "Via della Superba" inaugurata con l'obiettivo di garantire ai camion un collegamento all'interno del porto senza dover circolare sulla viabilità cittadina. —

Futuro sostenibile per Ravenna ed il suo porto

Grazie a Climathon, gara di idee per contrastare i cambiamenti climatici RAVENNA – Climathon, una competizione di idee per proporre soluzioni utili a contrastare i cambiamenti climatici e rendere i centri urbani sempre più sostenibili, arriva anche a Ravenna. L'iniziativa è promossa dalla Climate KIC, la più grande partnership pubblico-privata sulla mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici costituita da imprese, istituzioni accademiche e soggetti pubblici parte dell'Eit – European Institute of Innovation and Technology.

La sfida, che avviene contemporaneamente in più città il 26 Ottobre, a Ravenna sarà sul tema: "Come possiamo contribuire allo sviluppo sostenibile del porto di Ravenna?"

Lo scalo sta attraversando un momento strategico, fondamentale per delineare il suo futuro in termini di sviluppo sostenibile. Per la sua posizione fisica e non solo, il porto è un luogo centrale per la città ed è inserito in un quadro ambientale complesso (costa, palude, pinete storiche). Climathon a Ravenna mira a generare idee innovative per sviluppare l'area tenendo in considerazione non solo gli aspetti economici ma anche quelli sociali e ambientali, aumentando la coesione tra spazi naturali e distretto industriale/urbano.

Alla competizione può partecipare chiunque – imprenditori, studenti universitari, innovatori e ricercatori – da solo o in gruppo. Ogni partecipante sarà guidato da un team di esperti nell'elaborazione delle soluzioni ai problemi proposti.

A conclusione dell'iniziativa una giuria di esperti valuterà le idee proposte dai team, l'idea migliore vincerà un premio di tremila euro.

L'iniziativa si terrà a Colabora, in via Magazzini Posteriori 52, nella Darsena di città. La competizione inizierà alle 9.30 di venerdì 26 Ottobre e si concluderà alle 13 del 27 Ottobre.

Climathon è organizzato da Fondazione Flaminia- Centro per l'Innovazione, Aster, Fondazione Eni Enrico Mattei, Tecnopolo, il Cluster-Greentech grazie al sostegno del Comune di Ravenna, che ha finanziato il premio in danaro, in collaborazione con Ciri Frame, Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, CertiMac, RES Società Cooperativa e CcleanPort, Loop project.

Per partecipare è necessario iscriversi usando il form on-line: <https://climathon.climate-kic.org/en/ravenna>

Italian Cruise: Livorno nella top ten

Porto di Livorno 2000 festeggia la posizione di leadership nel mercato delle crociere nel Mare Nostrum

LIVORNO: Al rientro dall'Italian Cruise Day, il più importante evento della crocieristica in Italia che quest'anno si è svolta a Trieste, Porto di Livorno 2000 torna con un doppio risultato: Livorno, con la chiusura del 2018 a 795 mila passeggeri, si guadagna il 10° posto nella top ten dei primi porti crocieristici del Mediterraneo, piazzandosi dopo Barcellona, Civitavecchia e Palma di Maiorca, nelle prime tre posizioni e dopo Marsiglia, Venezia, Pireo, Napoli, Genova e Savona. Conseguentemente Livorno si attesta al 6° posto tra i Porti Italiani. Sempre durante l'Italian Cruise day, l'altro significativo risultato è quello che ha visto il porto di Livorno qualificarsi nelle nominations che CLIA (Cruise Line International Association) ha riconosciuto come "Best Italian Cruise Destination 2018", ovvero come Porto che ha saputo al meglio coordinare e collaborare con i tour operator delle navi da crociera e con le stesse compagnie per la promozione della destinazione Livorno e del territorio. "Si tratta di un riconoscimento molto importante per noi – commenta il Presidente Luciano Guerrieri – che premia l'intenso lavoro che in questi anni è stato svolto nel settore del marketing territoriale insieme alla Regione Toscana, guadagnandosi reputazione nei confronti dei tour operator e delle Compagnie che hanno iniziato ad inserire nuovi itinerari sulla città e sul territorio".

A tutto questo si deve aggiungere il programma di investimenti che il Terminal Passeggeri di Livorno sta portando avanti per la crescita del traffico crocieristico del porto, che nel 2019 registrerà un + 3,1% per i passeggeri e un + 11,2% sugli scali rispetto al 2018. La programmazione degli scali in atto rileva per il 2019 un valore assoluto di 820 mila passeggeri basato su una stima dei cosiddetti "lowers berths" ovvero la capacità minima delle navi e che perciò fa sperare in una crescita ulteriore di questo dato a consuntivo.

Questo risultato dipende da molti fattori che vanno dal miglioramento dei servizi operativi alle navi da crociera, all'accoglienza dei passeggeri ed agli interventi sulle strutture in attesa della realizzazione completa del Piano Regolatore.

Nel corso della giornata intensa di lavori a Trieste, segnaliamo un intervento molto incisivo di un rappresentante di una Cruise Line in cui, riferendosi alla pubblicazione dei dati dell'impatto economico del crocierismo sui territori (dato consolidato a fine 2017), ha sottolineato il valore della sostenibilità sociale legato a questo tipo di traffico che vede l'Italia in testa tra le nazioni europee per spese dirette del crocierismo (euro 5,463 miliardi) e posti di lavoro (119 mila per un totale di 3,7 miliardi di salari).

Porto di Livorno 2000 S. r. l. Terminal Crociere Piazzale dei Marmi 57123 Livorno (Italy)
ph. +39 0586 202901 fax +39 0586 892209

info@portolivorno2000.it – www.portolivorno2000.it

R. E. A. 109358 – Reg. Imp. Cod. Fisc. E Part. Iva 01203680499 – Cap. Soc.

€2.800.000,00 i. v.

Questi numeri, come ha ricordato l'armatore, spingono alla necessità di una maggiore sensibilità politica ed istituzionale delle amministrazioni locali rivolta al turismo proveniente dal mare e di una comunicazione più efficace per far comprendere alle comunità il valore delle crociere.

TURISMO

Crociere, Livorno dopo 6 anni torna fra i primi 10 porti del Mediterraneo

A distanza di sei anni dal record del 2012, Livorno torna fra i primi dieci porti del Mediterraneo nel settore crociere. / INCRONACA

ECONOMIA MARITTIMA

Crociere, Livorno torna fra i 10 porti più importanti del Mediterraneo

Guernieri: siamo anche nelle "nominations" degli Oscar del mondo delle love boat, premia lo sforzo di inserire nuovi itinerari sul territorio

LIVORNO

Si stima che a fine anno saranno 795mila passeggeri che avranno fatto tappa a Livorno nel corso del 2018 a bordo di 356 navi: quanto basta per fare di Livorno il decimo porto del Mediterraneo nel settore crociere. È la fotografia che arriva da Italian Cruise Watch, il report annuale del settore a cura di Risposte Turismo che ne ha dato conto nel conclave degli operatori a Trieste. L'ha detto sottolineando che era dal 2012 che il porto labronico non figurava nella "top ten" degli scali del Mediterraneo in questo specifico campo dell'economia marittimo-portuale.

Si piazza alle spalle dei porti superstar del bacino mediterraneo: Barcellona, Civitavecchia e Palma di Maiorca sul podio, e poi Marsiglia, Venezia, Pireo, Napoli, Genova e Savona. Dunque, Livorno conquista la sesta posizione in campo crocieristico tra i porti italiani. Senza dimenticare che nel 2012 dei record avevamo superato la soglia del

milione di vacanzieri ed eravamo al quarto posto nella classifica nazionale dietro Civitavecchia, Venezia e Napoli ma prima perfino di Genova.

Ma c'è anche un «altro significativo risultato», come tiene a sottolineare la Porto 2000: il porto di Livorno si è qualificato nelle nominations che Clia (Cruise Line International Association) «ha riconosciuto come "Best Italian Cruise Destination 2018", ovvero come porto che ha saputo al meglio coordinare e collaborare con i tour operator delle navi da crociera e con le stesse compagnie per la promozione della destinazione Livorno e del territorio».

Il presidente della società del porto passeggeri ribadisce che si tratta di «un riconoscimento molto importante per noi: premia l'intenso lavoro che in questi anni è stato svolto nel setto-

pagne che hanno iniziato ad inserire nuovi itinerari sulla città e sul territorio».

A ciò si aggiunga – viene evidenziato – il programma di investimenti che il terminal passeggeri di Livorno «sta portando avanti per la crescita del traffico crocieristico del porto»: nel 2019 «registrerà un più 3,1% per i passeggeri e un più 11,2% sugli scali rispetto al 2018». La programmazione rileva per il 2019 «un valore assoluto di 820mila passeggeri» basato su una stima prudenziale. —

Per il prossimo anno è stimata una crescita del 3,1% dei turisti e dell'11,2% delle navi

re del marketing territoriale insieme alla Regione Toscana, guadagnandosi reputazione nei confronti dei tour operator e delle Com-

Livorno nella top ten dei porti crocieristici del Mediterraneo

Con 795 mila passeggeri Livorno si classifica 6° scalo italiano per il traffico crocieristico. La programmazione degli scali per il 2019 registrerà un + 3,1% per i passeggeri e un + 11,2% sugli scali rispetto al 2018.

LIVORNO - Nel 2018 Livorno con 795 mila passeggeri si attesta al 6° posto nella graduatoria dei porti crocieristici italiani e al 10° posto nella top ten degli scali mediterranei. Questo il dato emerso durante l'Italian Cruise Day, la manifestazione itinerante riservata alla crocieristica italiana che quest'anno si è svolta a Trieste. La graduatoria nelle prime tre posizioni vede Barcellona, Civitavecchia e Palma di Maiorca, a seguire: Marsiglia, Venezia, Pireo, Napoli, Genova, Savona e Livorno. **Al rientro dall'Italian Cruise Day, Porto di Livorno 2000, la società di gestione del Terminal passeggeri labronico, festeggia la posizione di leadership dello scalo nel mercato delle crociere nel Mare Nostrum.**

Livorno si è inoltre qualificata come **"Best Italian Cruise Destination 2018"**, riconoscimento attribuito da **CLIA (Cruise Line International Association)** come porto che ha saputo al meglio coordinare e collaborare con i tour operator delle navi da crociera e con le stesse compagnie per la promozione della destinazione Livorno e del territorio. *"Si tratta di un riconoscimento molto importante per noi – commenta il presidente Luciano Guerrieri – che premia l'intenso lavoro che in questi anni è stato svolto nel settore del marketing territoriale insieme alla Regione Toscana, guadagnandosi reputazione nei confronti dei tour operator e delle Compagnie che hanno iniziato ad inserire nuovi itinerari sulla città e sul territorio".*

A tutto questo si deve aggiungere il programma di investimenti che il Terminal Passeggeri di Livorno sta portando avanti per la crescita del traffico crocieristico del porto, che nel 2019 registrerà un + 3,1% per i passeggeri e un + 11,2% sugli scali rispetto al 2018. La programmazione degli scali in atto rileva per il 2019 un valore assoluto di 820 mila passeggeri basato su una stima dei cosiddetti "lowers berths" ovvero la capacità minima delle navi e che perciò fa sperare in una crescita ulteriore di questo dato a consuntivo.

Questo risultato dipende da molti fattori che vanno dal miglioramento dei servizi operativi alle navi da crociera, all'accoglienza dei passeggeri ed agli interventi sulle strutture in attesa della realizzazione completa del Piano Regolatore.

Nel corso della giornata intensa di lavori a Trieste, segnaliamo un intervento molto incisivo di un rappresentante di una Cruise Line in cui, riferendosi alla pubblicazione dei dati dell'impatto economico del crocierismo sui territori (dato consolidato a fine 2017), ha sottolineato il valore della sostenibilità sociale legato a questo tipo di traffico che vede l'Italia in testa tra le nazioni europee per spese dirette del crocierismo (euro 5,463 miliardi) e posti di lavoro (119 mila per un totale di 3,7 miliardi di salari).

Questi numeri, come ha ricordato l'armatore, spingono alla necessità di una maggiore sensibilità politica ed istituzionale delle amministrazioni locali rivolta al turismo proveniente dal mare e di una comunicazione più efficace per far comprendere alle comunità il valore delle crociere.

Italian Cruise Day, per il 2019 si sfioreranno i 12 mln di pax

Il porto di Civitavecchia sempre più leader, l'incertezza pesa sullo scalo di Venezia

Record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8% sulle stime già positive di chiusura 2018) negli scali crocieristici italiani. È la previsione per il 2019 contenuta all'interno della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, in apertura dell'ottava edizione Italian Cruise Day. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 98% del traffico nazionale in movimento passeggeri e 87% toccate nave sul totale Italia), e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi. Entrando nel merito dei singoli porti, Civitavecchia sarà sempre più leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018): un passeggero su cinque, tra tutti quelli movimentati nei porti nazionali nel 2019, sarà passato nel porto laziale, che crescerà in particolare quanto ad imbarchi e sbarchi affermando il proprio doppio ruolo di home port e porto di transito. Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,49 milioni di passeggeri movimentati (+1,4% sulle stime di chiusura 2018), una previsione che potrà però differire dal consuntivo in ragione delle modalità di applicazione dell'algoritmo di regolazione del traffico incluso nella nuova ordinanza della Capitaneria di Porto, i cui effetti sono ancora da comprendere nella loro interezza. Al terzo posto si posizionerà Genova che, qualora le previsioni fossero confermate (+32%), potrebbe raggiungere il proprio record assoluto di crocieristi movimentati, grazie soprattutto al forte incremento della presenza di Msc Crociere (con, tra l'altro, l'arrivo delle nuove unità Msc Bellissima e Msc Grandiosa), cui si aggiunge il ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna. Ai piedi del podio Napoli, in virtù di 1,23 milioni di passeggeri movimentati attesi (+12,6%), in crescita come home port, e Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture, al quinto posto con 885 mila passeggeri movimentati attesi (-1,3%). La Liguria sarà al primo posto nella classifica regionale per passeggeri movimentati, e supererà la soglia dei 3 milioni laddove fossero confermate le previsioni relative ai tre principali scali crocieristici, Genova, Savona e La

- segue

Spezia (per quest' ultima 700 mila passeggeri movimentati, + 48,9%), che si posizionano tra i primi 7 porti d' Italia. A fine 2019 saranno quattro le **Autorità di Sistema Portuale** con oltre un milione di crocieristi movimentati negli scali di propria competenza, al primo posto l' AdSP del **Mar Tirreno Centro-Settentrionale** sia per passeggeri movimentati che toccate nave. Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di **Risposte Turismo** il 2019 vedrà confermate le prime tre posizioni stimate a fine 2018, con Civitavecchia a guidare questa classifica (827 toccate, +7%) davanti a Venezia (530, +7%) e Napoli (445, +17%). Tra gli altri scali spiccano le variazioni di traffico attese a Catania e La Spezia, che registreranno nel 2019 numeri in decisa crescita rispetto alle già positive performance della corrente stagione. Francesco di Cesare, presidente di **Risposte Turismo** - ha dichiarato: "Dopo molti anni di attesa si sposta sui 12 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani il nuovo traguardo a cui guardare per Governo e Ministeri competenti, amministrazioni pubbliche, compagnie di crociera, porti e altri operatori, nel fare programmi, decidere investimenti, impostare strategie. Un nuovo livello di traffico che dovrebbe crescere ulteriormente nel medio lungo termine, stando alle opinioni e indicazioni dei manager e responsabili del traffico di oltre 40 scali crocieristici così come delle compagnie maggiormente attive sul territorio nazionale". **Italian Cruise Watch** ha inoltre analizzato anche quest' anno molti altri aspetti del comparto crocieristico. Tra essi, un' analisi aggiornata della **portualità** crocieristica in Italia, identificando 49 strutture dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri (terminal), descrivendo le composizioni societarie di 22 soggetti gestori degli scali, illustrando gli interventi a supporto del comparto negli oltre 60 porti crocieristici italiani, ed inoltre presentando 5 progetti europei in corso con ricadute anche sulla crocieristica nazionale per oltre 16,4 milioni di euro di budget. Dal report di ricerca di **Risposte Turismo** emerge come l' 84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe di accosto per le navi da crociera attualmente applicate , e come il peso del traffico crocieristico sul totale del traffico passeggeri via **mare** continui a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017). Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crocieristici, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture. Con riferimento all' analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2018 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Civitavecchia, seguita da Livorno e da Venezia. "Se è vero che l' Italia è al primo posto per il segmento crocieristico e che quest' ultimo ha ricadute economiche e occupazionali sui territori, è falso che ci sia una visione condivisa da dare al settore per i prossimi anni, così come è falso che la crocieristica sia una delle cause dell' overtourism", ha ricordato il presidente. La prossima edizione dell' **Italian Cruise day** si terrà a Cagliari nell' autunno del 2019.

Italian Cruise Day, oltre 200 operatori per l'ottava edizione: tutti i dati del settore crociere

Si è conclusa con successo l'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico

ideato e organizzato da Risposte Turismo e tenutosi presso la Stazione Marittima di Trieste. Tra i messaggi principali emersi durante la giornata di lavori, la necessità di migliorare le infrastrutture a supporto della crocieristica, non solo a livello portuale, ma anche in termini di accessibilità e di intermodalità (porto-città e porto-aeroporto). Nel corso del forum sono stati inoltre evidenziati il ruolo da apripista della crocieristica, rispetto ad altri settori, su tematiche importanti quali il riciclo e, più in generale, la sostenibilità ambientale, e l'importanza per il futuro di una formazione professionale sempre più specializzata. Attenzione infine alle leve utilizzate dagli agenti di viaggio per incentivare la clientela alla scelta del prodotto crociera, e al rapporto tra crocieristica e gestione dei flussi turistici. Tra i dati presentati nel corso dell'evento da segnalare il record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8% sulle stime già positive di chiusura 2018) negli scali crocieristici italiani. È questa infatti la previsione per il 2019 contenuta all'interno della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato da Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - in apertura dell'ottava edizione Italian Cruise Day. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 98% del traffico nazionale in movimento passeggeri e 87% toccate nave sul totale Italia), e che tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi. "Alla sua ottava edizione - ha dichiarato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - il forum si è confermato appuntamento di lavoro, occasione di crescita e confronto per gli operatori. È il risultato non solo del coinvolgimento di relatori di prestigio quanto a realtà che rappresentano e cariche che ricoprono, ma dello stimolo che noi diamo loro, e che loro raccolgono, di dare vita ad un dibattito franco per affrontare i temi rilevanti e di attualità che guideranno l'evoluzione del comparto". Civitavecchia sempre più leader Entrando nel merito dei singoli porti, Civitavecchia sarà sempre più leader della crocieristica nazionale

- segue

con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018): un passeggero su cinque, tra tutti quelli movimentati nei porti nazionali nel 2019, sarà passato nel porto laziale, che crescerà in particolare quanto ad imbarchi e sbarchi affermando il proprio doppio ruolo di home port e porto di transito. L'incertezza pesa su Venezia Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,49 milioni di passeggeri movimentati (+1,4% sulle stime di chiusura 2018), una previsione che potrà però differire dal consuntivo in ragione delle modalità di applicazione dell' algoritmo di regolazione del traffico incluso nella nuova ordinanza della Capitaneria di Porto, i cui effetti sono ancora da comprendere nella loro interezza. Possibile record storico per Genova, ai piedi del podio Napoli e Savona Al terzo posto si posizionerà Genova che, qualora le previsioni fossero confermate (+32%), potrebbe raggiungere il proprio record assoluto di crocieristi movimentati, grazie soprattutto al forte incremento della presenza di MSC Crociere (con, tra l' altro, l' arrivo delle nuove unità MSC Bellissima e MSC Grandiosa), cui si aggiunge il ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna. Ai piedi del podio Napoli, in virtù di 1,23 milioni di passeggeri movimentati attesi (+12,6%), in crescita come home port, e Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture, al quinto posto con 885 mila passeggeri movimentati attesi (-1,3%). Liguria e crociere: un binomio vincente La Liguria sarà al primo posto nella classifica regionale per passeggeri movimentati, e supererà la soglia dei 3 milioni laddove fossero confermate le previsioni relative ai tre principali scali crocieristici, Genova, Savona e La Spezia (per quest' ultima 700 mila passeggeri movimentati, + 48,9%), che si posizionano tra i primi 7 porti d' Italia. Progetti europei in corso: 16,4 milioni di euro di budget A fine 2019 saranno quattro le **Autorità di Sistema Portuale** con oltre un milione di crocieristi movimentati negli scali di propria competenza, al primo posto l' AdSP del **Mar Tirreno Centro-Settentrionale** sia per passeggeri movimentati che toccate nave. Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2019 vedrà confermate le prime tre posizioni stimate a fine 2018, con Civitavecchia a guidare questa classifica (827 toccate, +7%) davanti a Venezia (530, +7%) e Napoli (445, +17%). Tra gli altri scali spiccano le variazioni di traffico attese a Catania e La Spezia, che registreranno nel 2019 numeri in decisa crescita rispetto alle già positive performance della corrente stagione. Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - ha aggiunto: "Dopo molti anni di attesa si sposta sui 12 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani il nuovo traguardo a cui guardare per Governo e Ministeri competenti, Amministrazioni Pubbliche, compagnie di crociera, porti e altri operatori, nel fare programmi, decidere investimenti, impostare strategie. Un nuovo livello di traffico che dovrebbe crescere ulteriormente nel medio lungo termine, stando alle opinioni e indicazioni dei manager e responsabili del traffico di oltre 40 scali crocieristici così come delle compagnie maggiormente attive sul territorio nazionale". Terminal crocieristici: 200 milioni di euro di investimenti previsti nel triennio 2019-2021 Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crocieristici, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture. Con riferimento all' analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2018 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Civitavecchia, seguita da Livorno e da Venezia.

WEBITMAG WEB IN TRAVEL MAGAZINE

The Medi Telegraph

Dipendenti della Porto2000 in "agitazione"

LIVORNO – Probabilmente i motivi meno manifesti, ma non per questo meno importanti delle agitazioni che stanno interessando in questi giorni la Porto di Livorno 2000 non sono stati completamente scoverati dai media che ne hanno riferito. Le ragioni degli ultimi scioperi, infatti, a meglio vedere, potrebbero essere riconducibili, almeno per taluni motivi, all'incredibile ed inaudita moratoria instauratasi fra il provvedimento di aggiudicazione definitiva dell'azienda (11 Luglio) e il suo singolarmente non ancora attuato passaggio effettivo in mano privata.

Costituita originariamente con undici dipendenti (1996, presidenza Fernandez Affricano), oggi la Porto 2000 conta un totale di circa centodieci persone e, naturalmente, con il numero degli occupati è cresciuto altrettanto esponenzialmente anche il numero dei problemi aziendali, così, ai cattivi pensieri che possono insorgere sulla parte finanziaria dell'operazione di passaggio dell'azienda in mano privata, si assommano disagio, malcontento e frustrazione in tutto il personale dipendente, sopra tutto, fra i lavoratori precari e stagionali che vedono addensarsi sul proprio futuro nubi di incertezza sempre più scure e dense.

Il presidente dell'Authority, Corsini, nei suoi recenti incontri con i rappresentanti sindacali della società, si è limitato a rinnovare l'assicurazione di essere "pronto a firmare anche in cinque minuti", non appena, insomma, verrà superato lo scandalo (espressione con cui i greci intendevano inciampo, ostacolo) che continua ad impedire il perfezionamento della vendita, "scandalo" che ormai, a ragione o a torto, *color che sanno* fanno risalire alla parte aggiudicataria nei confronti del cui..... temporeggiare, però, l'Autorità di sistema continua a rimanere (qui ci starebbe un avverbio icasticamente indicativo) inerte.

Le agitazioni dei giorni scorsi, che rischiano di protrarsi nei tempi a venire se non verranno mantenute certe promesse di stabilizzazione, fra l'altro, impossibili a mantenersi nelle condizioni attuali, sono in buona parte dovute anche al clima davvero poco respirabile che sembra ormai avviluppare l'azienda, puntualizzato – a sentire alcuni lavoratori – da provocazioni, diffamazioni, ingiurie e financo offese personali che non sarebbero sfigurate nei momenti sindacalmente più difficili e violenti della nostra storia repubblicana.

Lo stato di maggior tensione parebbe, tuttavia, essere determinato dalle condizioni di inquietante incertezza avvertite dai lavoratori precari e stagionali preoccupati per il prossimo (chi può dire quanto prossimo?) passaggio della Porto 2000 in mano privata principalmente per il fatto che una buona percentuale di essi (si parla addirittura di un 90%) non sarebbe in possesso della specifica abilitazione di security indispensabile per potere svolgere determinate mansioni e conseguibile attraverso un esame che alcuni avrebbero sostenuto senza successo, anche più di una volta.

Potrebbe essere proprio questo il motivo che sta spingendo molti dei precari a chiedere con insistente determinazione di essere stabilizzati in tutta fretta, possibilmente prima di passare nelle mani di una nuova proprietà che potrebbe trovare nella mancanza di quel brevetto abilitativo un valido pretesto per disfarsi di alcuni o di molti di essi.

- segue

Un altro scandalo (sempre inteso come inciampo) parrebbe, infine, incombere sul perfezionamento dell'operazione suscitando preoccupazioni nella parte aggiudicataria e sarebbe riscontrabile nel ricorso presentato da uno dei precari con la motivazione di essere stato impiegato per più di trentasei mesi.

Si tratta di una circostanza di per sé verosimilmente capace di costituire preoccupazione per chi subentrerà nella maggioranza aziendale poiché, qualora il ricorso venisse accolto, anche se un'eventuale sentenza favorevole al lavoratore non varrebbe automaticamente *erga omnes*, il rischio di dovere assumere tutti gli stagionali e i precari attualmente in forza alla Porto 2000 si farebbe davvero concreto e per la nuova proprietà si tratterebbe di un costo non preventivato di entità tutt'altro che trascurabile.

Il problema, dunque, si manifesta per niente semplice e potrebbe trasformarsi in un *vero cul de sac*. Da una parte, infatti, i lavoratori continuano a dichiararsi fermamente intenzionati a perseverare nella lotta mentre dall'altra Porto di Livorno 2000, nella sua condizione di azienda ancora prevalentemente pubblica, non ha alcuna possibilità di procedere a nuove assunzioni, neppure con tutta la disponibilità, la buona volontà e l'ottima buona fede del suo attuale presidente, Luciano Guerrieri.

Adriatico mare delle collaborazioni

Giampieri premiato al Forum Aic a Spalato

SPALATO – “L’Adriatico è il mare della collaborazione, della cooperazione e della pace”. Così il presidente dell’Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, ha ringraziato la presidenza croata del Forum Aic, che a Spalato, per il primo forum congiunto dei network adriatico ionici “Roots and paths. Past, present and future for the Adriatic-Ionian Region”, lo ha voluto premiare per il suo impegno, nelle vesti di past presidente del Forum camerale, nella costruzione della Macroregione Adriatico Ionica.

Giampieri, che ha ritirato il premio dalle mani della presidente Mirjana Cagali, ha anche ringraziato tutti i soggetti che, nei venti anni dal lancio da questa idea di cooperazione internazionale, come il Forum delle Camere di commercio dell’Adriatico e dello Ionio, il Forum delle città e quello delle Università Uniadriion, hanno lavorato per arrivare al risultato finale.

“Quello della Macroregione Adriatico Ionica è un progetto realizzato con una condivisione di intenti e di lavoro da parte di tanti soggetti – ha detto Giampieri -, nato dai valori di pacificazione e convivenza serena alla base della crescita comune che hanno ispirato la nascita del Forum delle Camere all’indomani della fine del conflitto nella ex Jugoslavia, per far sì che l’Adriatico fosse sempre più un mare di pace e che questa area geografica avesse sempre maggior peso nelle politiche europee”.

Dall’Iniziativa adriatico ionica ha preso corpo la Macroregione Adriatico Ionica che può contare oggi su quattro pilastri per il suo sviluppo: crescita blu, connettere la regione, qualità ambientale, turismo sostenibile. Proprio al tema delle connessioni e delle infrastrutture è stato dedicato l’intervento di Giampieri nella specifica sessione.

“Il Mediterraneo rappresenta l’1% della superficie marittima nel mondo e il 20% del traffico mondiale marittimo – ha sottolineato il presidente Giampieri -, è un mare sottoposto a stress per cui l’attenzione alla sostenibilità è un fattore imprescindibile. Una tematica, questa, che va affrontata a livello di sistema, nazionale e internazionale, per condividere le decisioni e i necessari interventi”.

Per tutta l’area della Macroregione, ha detto Giampieri, “è importante la creazione di un corridoio trasversale fra la penisola iberica e i Paesi dell’area balcanica e Turchia, passando per i porti di Ancona, Ortona e Civitavecchia, con la cui Autorità di sistema abbiamo anche sottoscritto un accordo di collaborazione su quest’azione che rappresenta un fondamentale completamento dei corridoi verticali europei. Come Autorità di sistema del mare Adriatico centrale ci impegneremo per portare avanti questo progetto di collaborazione e per perseguire i cardini della stessa Macroregione Adriatico Ionica favorendone, com’è nostro compito, la loro trasformazione in opportunità di lavoro per le imprese e in creazione di nuova occupazione”.

Crociere, Civitavecchia mantiene il record in Italia

Il 2019 sarà un anno da record con 12 milioni di passeggeri. La previsione contenuta nell'ultimo Rapporto Italian Cruise Watch, presentato a Trieste da Francesco di Cesare - presidente di Risposte Turismo – in occasione dell'ottava apertura Italian Cruise Day

CIVITAVECCHIA - Il 2019 sarà un anno record per l'industria crocieristica italiana: si prevedono quasi 12 milioni di passeggeri "movimentati" (imbarchi, sbarchi, transiti), per l'esattezza 11,85 milioni, pari a un +6,8% rispetto al 2018.

È la previsione contenuta nell'ultimo Rapporto Italian Cruise Watch, presentato a Trieste da Francesco di Cesare – presidente di Risposte Turismo – in occasione dell'ottava apertura Italian Cruise Day. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani. Anche nel 2019 Civitavecchia si confermerà il porto leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018), davanti a Venezia (1,49 milioni di passeggeri previsti) e Genova (1,35 milioni, +32% grazie all'arrivo di nuove unità di Msc e al ritorno di Costa Crociere). Quarto Napoli con 1,23 milioni (+12,6%), quinto è Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture (885 mila passeggeri, -1,3%).

Brindisi: il futuro waterfront di Via del Mare

Brindisi-Oggi nella sala riunioni dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, si è svolta la premiazione del concorso di idee "Light tales. Via Del Mare 2.0", finalizzato a rendere via Del Mare, a Brindisi, maggiormente attrattiva, tramite installazioni luminose e pannelli luminosi artistici, con particolare riferimento alla sua barriera metallica di separazione dell'ambito portuale ad accesso riservato da quello urbano a libero accesso pubblico, pedonale e veicolare.

Una commissione tecnica costituita da Francesco Di Leverano, dirigente dell'AdSP, Gaetano Padula, dirigente del Comune di Brindisi e da Annalisa Di Roma, docente presso il Politecnico di Bari, ha valutato i 10 elaborati pervenuti, individuando i tre vincitori. Al primo classificato sarà attribuito un premio di 10.000 €, al secondo classificato un premio di 5.000€, mentre al terzo classificato un premio di 2.500 €.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi, ci spiega come la città ed il porto devono dialogare: "All'enunciazione città-porto si deve dare una risposta fattuale, si parla di collaborazione porto-città o città-porto, come è in realtà è Brindisi, però poi non possono rimanere enunciazioni di principio; la città ed il porto devono dialogare, tenendo conto che il minimo comune denominatore è la creazione di valore: cioè fare delle cose, che una volta realizzate accrescano il valore complessivo del porto della sua città o la città del suo porto. Tra le cose che abbiamo pensato di fare, vi è quella di riqualificare la recinzione doganale, potendo diventare uno strumento su cui impalcare un progetto di waterfront".

Il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi interviene: "La riqualificazione del water-front di via del Mare è stato un percorso lungo, anche accidentato, dalle polemiche sulla recinzione, quindi proprio perchè c'è anche tanto amore da parte dei cittadini, che vogliono giustamente, riqualificato uno dei punti più belli e suggestivi, che maggiormente appartiene alla cultura e alla tradizione della città. L'idea di poterla migliorare e renderla più fruibile, attraverso un concorso di idee sostanzialmente con dei professionisti, con l'arte contemporanea, può essere, sicuramente, un elemento di maggiore attrattività, originalità e fruibilità del waterfront".

Il capitano di Vascello, della Capitaneria di Porto di Brindisi, Giovanni Canu commenta: "Mi sembra una bellissima occasione dove la cittadinanza e le autorità collaborano insieme per migliorare quello che è il territorio, in particolare il porto che è il cuore pulsante della città".

Antonella Amico della RTI "Amico" (di Antonella Amico, Andrea Calderali, Antonio De Castro, Carlotta Passaro), vincitore del concorso ci spiega la loro idea: "La proposta nasce da una doppia visione di quello che è il percorso, una visione legata all'impatto di chi transita attraverso l'utilizzo dell'auto e di chi lo percorre a piedi e quindi si scala secondo queste due diverse possibilità. Nasce, poi, da un gruppo composto da persone di Brindisi e non, e quindi ha anche una doppia scala di riferimento. L'idea è stata quella, secondo questa doppia scala, di disegnare sulla recinzione la storia di Brindisi attraverso un -filo luminoso- interrompendosi, con una certa cadenza, per raffigurare una parte della storia di Brindisi, partendo dai romani fino allo sbarco degli albanesi. Quindi le installazioni saranno visibili, in maniera importante, quando si transita con l'auto e che sono connesse tra loro attraverso il filo luminoso e viene riscalato, invece per il pedone, attraverso la descrizione dell'installazione luminosa mediante dei pannelli retroilluminati, che raccontano quello che viene rappresentato. Ad avvalorare questa descrizione, ci sarà anche un'altro elemento, quello del tentativo di rompere quella che è la recinzione, attraverso l'inserimento di un'illuminazione bassa di colore blu che possa portare il mare all'interno della città. Quindi una raffigurazione di elementi luminosi blu che proiettano sul pavimento del percorso pedonale questa banda che fa entrare il mare nella città. Il mare come elemento fondante di tutta la storia di Brindisi".

Salvatore Carruezzo

La Sicilia

In Sicilia ne nasceranno due: si attende la risposta dalla Regione per l'inserimento del Comune di Gela

Con le Zes nuova fiscalità di vantaggio

Gela. C'è attesa per la decisione che il governo regionale prenderà a breve individuando nel suo territorio due aree da proporre al governo nazionale come Zes, zone economiche speciali.

Una cabina di regia istituita dal governo Musumeci sotto la guida del prof. Berlinguer sta lavorando nella scelta delle due aree Zes. E Gela ci spera di essere inserita nelle costituente Zes perché si tratta di una misura che consente fiscalità di vantaggio a chi vuole investire. Creare nuove imprese nel Sud e soprattutto in aree svantaggiate è possibile se chi investe trova tempi burocratici accettabili procedure veloci e vantaggio fiscale. In questo senso le Zes (sono una evoluzione delle zone franche concentrate in ambito doganale e che hanno l'obiettivo principale di attrarre gli investitori) potrebbero essere un aiuto in un'area in crisi dopo che si è chiusa l'era dell'industria del petrolio.

Le Zes già esistono a livello mondiale (soprattutto in Cina) e sono circa 2.700 le free zone. Nella sola Europa sono attualmente presenti circa 70 Zes o aree simili. La Polonia, che ne ha 14 è in pole position ma esistono Zes di vari tipi anche in Bulgaria,

Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lituania, Lettonia, Malta, Olanda, Portogallo, Romania, Slovenia, Spagna e Gran Bretagna.

Tutto nasce dal Decreto Sud varato dal precedente Consiglio dei Ministri con cui il governo istituisce e regola le Zes, Zone Economiche Speciali, le quali devono prevedere al loro interno almeno un'area portuale.

Con le Zes le procedure amministrative e di accesso alle infrastrutture per le imprese che operano o che si insedieranno all'interno delle stesse saranno coordinate da un soggetto gestore in rappresentanza di Stato, Regione e della relativa Autorità Portuale. Le Zes saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d'imposta al sud. Obiettivo è quello di attrarre player internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il **trasporto marittimo** e la movimentazione delle merci nei porti del Sud. Le Zes vanno attivate su richiesta delle Regioni interessate, previo adeguato progetto di sviluppo, e le amministrazioni regionali saranno coinvolte nel progetto di istituzione e nella governance.

L'area di Gela, sia per lo sbocco sul mare sia per la presenza di una vasta area industriale, ha tutte le

- segue

caratteristiche per essere inserita in una delle costituende Zes.

Oggi si sa che la superficie massima da destinare alle due Zes siciliane che faranno capo a Palermo e Catania è di 56 km quadrati ma non necessariamente le aree devono essere contigue.

Per avere più chance, nel luglio del 2016 il Comune siglò l' accordo di adesione all' Area **Logistica Integrata** del quadrante della Sicilia Sud-Orientale per avviare un processo di **integrazione** alla logistica italiana, connettendo al meglio i porti con i sistemi di **trasporto**, Ferroviario, Stradale le piattaforme **logistiche** (interporti) , in linea con gli impegni presi dall' Italia nel Programma Nazionale di Riforma.

È fondamentale per Gela essere inserita in una delle due Zes perché così potrebbe attrarre capitali di investitori esteri attratti dall' annullamento delle tasse di ancoraggio, la detassazione delle accise sui carburanti sui mezzi **portuali** specie se a metano e la detassazione dei tributi sul costo del lavoro e nell' area Asi si applicherebbe la stessa normativa dei magazzini doganali.

The Medi Telegraph

Cozzani (Gip): «Il Far East è fondamentale per i nostri porti»

Genova - Gip guarda all'esempio delle banchine nord-europee, puntando sul fronte della qualità e della sicurezza.

Genova - Gip, società che gestisce due grandi terminal container a Livorno (Terminal darsena Toscana) e a Genova (Sech), ha compiuto nel febbraio 2017 una scelta importante, passando da una gestione familiare a quella di grandi fondi internazionali. Le quote di Luigi Negri sono passate ai **fondi Infracapital e Infravia**. Questo passaggio ha aperto nuove prospettive, come spiega il direttore marketing di Gip, Massimiliano Cozzani.

«Una novità portata dall'arrivo dei fondi - spiega il manager - è stata la volontà di far parlare con la stessa voce due terminal che prima dialogavano poco fra loro. Abbiamo creato quattro funzioni comuni (marketing, finanza, progetti speciali, procurement) da cui dipendono a cascata altri gruppi di lavoro. I fondi hanno una visione di lungo periodo».

Quali sono le priorità?

«La nuova proprietà sta puntando moltissimo sulla sicurezza, tanto che sta per partire una campagna interna alla società per rafforzare la sensibilità su questo tema, già centrale per la precedente gestione. La campagna è stata affidata a un'agenzia esterna. Per i soci la sicurezza è essenziale, forse anche per il loro dna assicurativo. Rispetto a questo obiettivo non si fanno distrarre neanche da preoccupazioni di performance. La sicurezza era già in primo piano durante i due open day che abbiamo fatto nel terminal di Genova a maggio e in quello di Livorno a settembre scorsi».

I sindacati europei temono che il modello produttivo del Far East porti una minore attenzione per i lavoratori anche in Europa, sull'onda del progetto cinese di Nuova via della seta. I terminal dell'Asia per voi sono un modello?

«Il nostro modello sono i porti dell'Europa settentrionale. Il Far East è una nebulosa variegata, dove si trovano Corea del Sud, Cina, Taiwan. I porti muovono grandi quantità di merce, ma per noi il riferimento è il Northern Range europeo. Dobbiamo essere pronti nel modo migliore, da un punto di vista commerciale e tecnico, per accogliere ogni tipo di traffico. Noi guardiamo alle best practice del settore con la presunzione di conoscere bene quelle della sicurezza. Già in passato abbiamo ottenuti risultati record nella riduzione degli infortuni. Il terminal Tdt è stato il primo in Italia a avere il certificato Aeo, il Sech il secondo. Questo certificato è uno stimolo continuo a lavorare meglio».

-segue

La nuova proprietà di Gip ha modificato il modo di lavorare all'interno dei terminal?

«Il reale cambiamento arriva dalle scelte dei clienti, le compagnie marittime. Viviamo in una situazione liquida, in un mondo in cui il cambiamento accelera. Le grandi alleanze fra armatori hanno cambiato i rapporti, meno filtrati dalle agenzie marittime locali, più spersonalizzati. Il numero dei clienti è diminuito, la loro dimensione è aumentata, mentre le compagnie di dimensioni medio-piccole ci sono ancora, ma stanno sparendo. La pressione da parte delle grandi compagnie è per ottenere il servizio migliore al costo minore. Noi vogliamo dare il servizio migliore con la sicurezza maggiore».

A Livorno e a Genova sono in progetto due importanti opere, rispettivamente la Darsena Europa e Calata Bettolo. In questa situazione fluida, da parte vostra l'interesse per quelle opere rimane lo stesso?

«I nostri soci sono interessati. I tempi per la Darsena Europa sono diventati più sicuri e Tdt vuole partecipare a questo progetto che vede come il proprio futuro naturale. A Genova il Consorzio Bettolo, di cui Gip è socio, ha firmato quest'estate la concessione per la futura Calata Bettolo. Aspettiamo che vengano compiute le opere propedeutiche, con il rafforzamento delle banchine e l'impianto di bitte adeguate alle navi di ultima generazione. Si tratta comunque di aspettare ancora qualche anno prima che arrivi la prima nave».

Più aree disponibili significa necessità di sviluppare maggiori traffici, che oggi è soprattutto il Far East a produrre. Come giudicate il progetto cinese di Nuova via della seta (Bri, Belt and Road Initiative)?

«In questo periodo, per le strategie mutevoli delle alleanze, non ospitiamo servizi da e verso il Far East, ma presto ritorneranno. Bettolo nasce proprio per questo tipo di traffici. Per quanto riguarda l'iniziativa Bri, non è chiara la strategia di fondo della Cina. L'obiettivo è facilitare il trasporto delle merci cinesi via terra e via mare, ma sta a noi operatori incanalare quei flussi all'interno delle strategie che sta portando avanti l'Unione europea. Penso ai corridoi transeuropei. La Cina finora si è mossa per i traffici di trasbordo, come al Pireo, mentre Genova e Livorno sono piuttosto porti gateway che, quando saranno dotati di infrastrutture adeguate, potranno contendere la merce anche ai porti dell'Europa settentrionale».

The Medi Telegraph

Il giallo dei piani dell'organico porto Genova - Servono a mappare il lavoro sulle banchine e ai presidente per ottenere i premi sullo stipendio. Ma ogni Authority va in ordine sparso, così metodi - e costi - sono diversi. E spunta il caso Taranto.

Genova - Ognuno fa come gli pare. In fondo le linee guida comuni non ci sono (le avrebbe dovute diramare il ministero) e così le Authority portuali vanno in ordine sparso. «Io l'ho sempre chiesto, in ogni sede: serve una cabina di regia, anche per rendere omogenei i criteri» spiega **Andrea Appetecchia**, l'uomo delle ricerche e della analisi di Istituto Superiore di Formazione e Ricerca sui Trasporti. Sul piano dell'organico porto invece il governo sta alzando bandiera bianca. La volontà politica è cambiata, da Delrio a Toninelli, e manca personale negli uffici. Così alcune Authority hanno preferito fare con le risorse interne, altre affidandosi a consulenze e poi c'è il caso Taranto.

Il piano organico porto è fondamentale per capire lo stato dell'arte del lavoro sulle banchine e la sua evoluzione nel periodo dei prossimi tre anni. A Genova, ad esempio, serve anche per capire il futuro della Culmv. Anche per i presidenti dei porti è un passaggio importante: è inserito negli obiettivi da raggiungere per ottenere i premi sullo "stipendio". E così adesso molti hanno fretta. I termini erano già stati prorogati, forse arriverà un ulteriore slittamento della presentazione, ma la scadenza al momento è per la fine dell'anno.

Chi ha scelto di scrivere il piano organico porto con i propri dipendenti, lo sta facendo in economia: basta un questionario e una domanda ai terminalisti: «Assumerete da qui a tre anni nuove unità di personale?». Facile, ma non esattamente dettagliato, come spiega Appetecchia.

Molti si avvalgono di consulenti che (La Spezia, ad esempio) per aiutare i propri dipendenti il percorso. In questo caso l'amministrazione pubblica deve sostenere un costo, che spesso non va oltre le poche decine di migliaia di euro.

E poi c'è il caso Taranto. L'Authority pugliese ha deciso di bandire una gara perchè, come scritto nei documenti pubblicati on line, non esistono le risorse interne in grado di scrivere il documento. Così prima ha individuato 5/6 soggetti che potessero redigere il piano dell'organico del porto all'interno di una lista "certificata" dalla pubblica amministrazione, il Mepa: «Non abbiamo sorvegliato» spiegano dall'ente.

Tra questi sono stati scelti «con una procedura che ci ha permesso di andare più velocemente, pur rimanendo dentro le disposizioni delle legge» come

Due maxi gru portuali partite da Chioggia per Cipro

A trasportare le gru è una chiatta oceanica di 120x33,5 metri che viene trainata durante la traversata da un rimorchiatore lungo 55 metri, con una capacità di traino di 160 tonnellate. La traversata dovrebbe durare 11 giorni.

CHIOGGIA (VENEZIA) - Due gigantesche **Gru STS Cyprus** dal peso di 1.800 tonnellate l'una e 98 metri di altezza in fase statica (che diventano 141 con l'innalzamento del braccio) sono partite dal porto di **Chioggia con destinazione Limassol** nell'isola di Cipro. A trasportare le gru è una **chiatta oceanica di 120x33,5 metriche viene trainata durante la traversata da un rimorchiatore lungo 55 metri, con una capacità di traino di 160 tonnellate**. La traversata dovrebbe durare circa 11 giorni. Si tratta delle più grandi opere di ingegneria meccanica prodotte interamente in Italia negli ultimi 15 anni e rappresentano un'eccellenza del made in Italy, essendo tutte le componenti meccaniche prodotte a Padova, presso l'officina Badeschi.

"Grazie a un incredibile lavoro di squadra, del supporto di tutto il territorio, delle istituzioni e degli enti coinvolti, in particolare la Capitaneria di porto, la Dogana e Aspo, siamo arrivati con grande soddisfazione alle battute conclusive di un progetto estremamente ambizioso e sfidante, la partenza delle due gru STS Cyprus." - Ha dichiarato **Rino Badeschi, presidente delle omonime officine** - *"Ed ora, dopo giorni intensi che hanno visto impegnati decine di professionisti nelle complesse operazioni di spostamento e caricamento sulla chiatta, questi colossi sono pronti ora a partire per Cipro"*.

Le **due gru** sono state **inaugurate a inizio settembre** al porto di **Chioggia**, alla presenza del Governatore del Veneto Luca Zaia, in una prima fase, sono state montate interamente, da circa un centinaio di operai e tecnici del territorio, nel cantiere permanente sito nell'area portuale di Chioggia. **In una seconda fase, iniziata a metà settembre**, le due **gru fully-erected**, cioè **completamente assemblate**, sono state **spostate dalla zona di montaggio alla banchina per il carico su chiatta**. Questa operazione estremamente complessa considerando il peso delle gru, è stata resa possibile grazie a travi di trasporto montate su speciali carrelli gommati a sospensione idraulica. A completare questa fase le operazioni di rizzaggio, per la messa in sicurezza delle gru, che hanno richiesto l'impiego di oltre 90 tonnellate di tubi di fissaggio.

"Negli ultimi sei mesi, e in questa importante fase finale, la Capitaneria di Porto – ha aggiunto il Comandante C. F. (CP) Giuseppe Chiarelli presente alla partenza delle gru - ha svolto un ottimo lavoro di coordinamento di tutti i servizi tecnico-nautici coinvolti, piloti, ormeggiatori e rimorchiatori, che hanno così contribuito al successo". Ad effettuare le **manovre di uscita dal porto** è stato il Gruppo Ormeggiatori Chioggia. *"E' un onore per il nostro gruppo - dice Diego Marchesan, presidente del Gruppo Ormeggiatori di Chioggia - partecipare a questa operazione e voglio ringraziare tutta la nostra squadra, per il continuo lavoro di vigilanza per garantire la sicurezza"*.

Porto di Baia. Rimosso il relitto della motonave “Sassari Primo”.

Il relitto della motonave Sassari primo, incagliata nella rada del Porto di Baia da oltre 33 anni, è stato finalmente rimosso.

Napoli, 22 ottobre 2018 – Il porto di Baia è stato interessato fino al 2005 dalla presenza di altri quattro relitti di navi abbandonate, oltre a quello del “Sassari Primo”, che costituivano un serio pericolo, sia per la sicurezza della navigazione portuale, sia per l'ambiente marino. Peraltro, l'intero specchio acqueo del porto di Baia, nonché la prospiciente rada sono caratterizzati dalla presenza di un sito archeologico sommerso, costituito dai resti di una città romana risalente al I sec. Per la tutela del sito archeologico fu istituito il “Parco Archeologico sommerso di Baia” (con Decreto Interministeriale del 7.8.2002) e successivamente, in considerazione della necessità di tutelare il sito sia sotto il profilo della sicurezza che sotto quello della conservazione dei reperti archeologici, nel 2005 la Presidenza del Consiglio dei Ministri emanò un'Ordinanza con cui il Comandante della Capitaneria di porto di Napoli veniva nominato “Commissario delegato” per la realizzazione di interventi finalizzati al compimento delle attività di caratterizzazione, bonifica e ripristino ambientale dei fondali del porto.

Mentre la rimozione degli altri quattro relitti (i cui nomi erano “Lisert”, “Candora”, “Molpa” e “Vesuvio”) si concludeva senza problemi, quella del “Sassari Primo” non si concretizzò per una serie di motivi che fermarono l'iter già avviato.

Nel 2016 il Contrammiraglio Arturo Faraone, in qualità di Commissario delegato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha voluto dare avvio ad una nuova procedura finalizzata all'emanazione di un bando di gara. A tale scopo, sono stati definiti preventivamente i requisiti da porre a base del futuro contratto di affidamento dei lavori di rimozione, demolizione e smaltimento del relitto, in modo da evitare che l'insorgere di impreviste problematiche di natura tecnica o di incrementi non preventivati di costi potessero nuovamente inficiare la procedura di gara ed è stato redatto un “Disciplinare tecnico” che potesse costituire la base della procedura amministrativa di gara, prima di dare avvio alla stessa.

Il documento è stato costruito grazie alla preziosa collaborazione tecnico-scientifica dell'Università degli Studi “Parthenope”, nonché di un tavolo tecnico istituzionale cui hanno partecipato la Soprintendenza per i Beni Culturali (considerata l'alta valenza dei fondali del porto di Baia sotto il profilo archeologico), la Regione Campania, il Comune di Bacoli, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale ed il Comando Provinciale dei VVFF di Napoli per il necessario supporto tecnico.

Nella redazione del documento sono stati considerati i fattori suscettibili di condizionare le operazioni di rimozione, quali la tutela dell'ambiente marino, quella dei beni archeologici sommersi, nonché la limitata disponibilità economica e la conseguente necessità di contenimento dei costi.

In tale ambito, su proposta della Capitaneria di porto di Napoli, la Regione Campania ha formalizzato apposita richiesta all'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAC) per la redazione di un apposito “Piano di monitoraggio” delle matrici ambientali potenzialmente interessate da possibili contaminazioni durante le operazioni di rimozione, finalizzato al controllo dello stato delle stesse prima, durante e dopo i lavori. Il Piano è stato prontamente redatto dall'ARPAC e approvato dalla stessa Regione Campania.

I lavori, iniziati il giorno 01.10.2018, si sono svolti sotto la diretta supervisione degli uomini della Capitaneria di porto, presenti sia in mare che a terra in ogni fase delle operazioni, ed hanno permesso ad oggi di smantellare tutte le sovrastrutture della nave, già avviate allo smaltimento, e di rimuovere il relitto dal punto in cui era incagliato. Esso si trova attualmente ormeggiato presso la banchina dei Cantieri navali di Baia, ridotto ad un guscio galleggiante, la cui demolizione verrà terminata presso la stessa struttura portuale.

- segue

spiega il segretario generale Fulvio Lino Di Balsio, «i principali consulenti del mercato: Deloitte, Pwc, e Ernst & Young ad esempio». **Il valore della gara è di 100 mila euro. Una cifra che non è passata inosservata, visto che gli altri porti hanno speso anche 10 volte meno.** Anche la velocità con cui l'Authority ha affidato l'incarico, è sembrata inusuale rispetto ai tempi sempre biblici degli enti pubblici. Il segretario ribadisce di aver scelto il percorso più celere, mentre sulla cifra «bisogna considerare che dentro c'è anche la formazione che partirà all'inizio del 2019».

C'è poi un ulteriore passaggio che ha fatto parlare radio banchina a lungo negli scorsi giorni: **Fulvio Di Blasio** ha lavorato sino a maggio dell'anno scorso per Ernst Young, la società che alla fine si è aggiudicata («con uno sconto del 10/15%» spiega il segretario generale) la gara indetta dall'Authority: «Non c'è nessun problema di opportunità: è il mercato - spiega Di Blasio - Ey è una delle principali società di consulenza al mondo. E poi, in quanto responsabile anche dell'Anticorruzione, io non posso né partecipare né firmare nulla». Le offerte arrivate sarebbero state «diverse» come spiega il segretario.

AGGIORNAMENTO

Il segretario generale del porto Taranto «dopo opportuna verifica» segnala che «è in effetti pervenuta una sola offerta, motivo ulteriore di celerità nell'aggiudicazione».

Non solo. Il numero due dell'Authority spiega che il 12 settembre una gara con 10 società invitate più tutte quelle dell'albo fornitori, andò deserta. Per questo ci siamo orientati su una procedura ristretta»

Logistica del futuro. Oslo, già primo acquirente mondiale di e-car, scommette sulla ricerca e la realizzazione delle prime flotte nautiche a «emissioni zero»

La Norvegia offre incentivi per costruire navi elettriche

OSLO Il futuro della Norvegia si chiama nave elettrica. Il Paese scandinavo - secondo una recente ricerca di Boston Consulting il più felice del mondo - oltre che uno dei più ricchi con 71mila euro di Pil pro capite e un fondo sovrano da mille miliardi di dollari, sta puntando con grande determinazione sull' e-shipping per diversificare la propria struttura economica, ancora troppo dipendente da petrolio e gas.

A Oslo non vogliono ripetere l' errore commesso con l' auto elettrica.

Grazie a una politica di enormi incentivi la Norvegia è, infatti, diventata il primo utilizzatore mondiale di veicoli "alla spina", che a settembre hanno toccato vendite pari al 45% del mercato (se includiamo le ibride al 60%), ma la sua struttura industriale non ne ha tratto beneficio: i costruttori di e-car continuano a chiamarsi Volkswagen, Bmw o Tesla. Per la nave elettrica, il ricco Paese scandinavo non vuole limitarsi a fare l' early adopter a beneficio di produttori esteri, ma ha deciso da tempo di staccare un grosso dividendo tecnologico e industriale.

«La Norvegia è all' avanguardia nel settore dello shipping elettrico e a zero emissioni - spiega Per Stensland, special advisor di Invest in Norway, dagli uffici del quartier generale di Oslo dell' agenzia governativa, a due passi dall' avveniristica architettura dell' Opera House sull' Oslofjord - . Il mercato sta crescendo grazie agli obiettivi posti dal Governo e agli interventi normativi, con diversi cluster regionali dove si concentra l' attività di Ricerca & Sviluppo di imprese nazionali e straniere, sostenute anche da incentivi finanziari come quelli degli schemi Pilot-E e Pilot-T». Nei "distretti" norvegesi votati all' e-shipping lavorano gomito a gomito cantieri navali, stabilimenti produttivi di batterie, centri di ricerca tecnologica e aziende di utilities.

La road map di Oslo è ambiziosa.

«Entro il 2021 la Norvegia deve avere 60 traghetti elettrici operativi - spiega Tor Mühlsbradt, special advisor di Innovasjon Norge - ed entro il 2030 la maggior parte del traffico navale interno norvegese dovrà essere a zero emissioni». «L' obiettivo che ci siamo dati è rendere disponibili entro il 2025 accumulatori nautici e postazioni di ricarica in tutti i nostri maggiori porti», spiega ancora Stensland. Ancora più sfidanti sono i target per il 2050, quando il Paese scandinavo conta di aver abbattuto del

- segue

50% le emissioni della sua flotta mercantile, quinta al mondo per dimensioni dopo quelle giapponese, greca, cinese e statunitense.

Per raggiungere questi ambiziosi obiettivi la Norvegia si muoverà sul sentiero di successo già sperimentato con l'auto elettrica: cercherà di attrarre tecnologie e investimenti a suon di finanziamenti. Oltre al famoso "SkatteFUNN", l'incentivo fiscale che abbatte fino al 20% la tassazione sulle spese di ricerca & sviluppo, Oslo ha infatti varato Pilot-E, un programma speciale unificato delle tre agenzie governative nazionali per finanziare in modo semplice e veloce la realizzazione di navi a zero emissioni, dall'idea alla vendita sul mercato.

«In particolare, vogliamo attirare investimenti e sviluppare tecnologie nel settore specifico delle batterie nautiche», continua Stensland. Si tratta di una particolare nicchia dove la Norvegia già eccelle grazie alla storica presenza di multinazionali come Siemens, Abb, Rolls-Royce e Vard (gruppo Fincantieri), ma soprattutto grazie a grandi nomi come la canadese-norvegese Corvus Energy, leader mondiale negli accumulatori nautici, che costruirà uno stabilimento nella zona di Bergen; come la giovane ma agguerrita Grenland Energy, famosa per le sue soluzioni "tailor made" in fatto di batterie da nave; o come Zem Energy, il costruttore di accumulatori al litio che ha equipaggiato "Vision of the Fjords", nave dell'anno 2016, oltre che moderne imbarcazioni per i rifornimenti delle piattaforme offshore.

«Visto che il 98% dell'energia prodotta dalla Norvegia proviene da fonti rinnovabili, la maggior parte delle emissioni inquinanti è legata ai trasporti - chiarisce Stensland - ed è qui che stiamo concentrando i nostri sforzi. Siamo già diventati il primo mercato mondiale per le batterie nautiche, ma vogliamo attrarre nuovi player legati all'intera catena del valore, come i produttori di componenti (anodi, catodi e così via), i produttori di celle e quelli di system integrators». Nel lungo termine, inoltre, Oslo avrà necessità di adottare nuove tecnologie per il riciclo dei materiali degli accumulatori.

La costruzione della flotta norvegese è iniziata da tempo. Sei traghetti elettrici per il trasporto di automobili sono già pienamente operativi, assieme al famoso "Future of the Fjords", vascello passeggeri in fibra di carbonio lungo 43 metri e premiato come Nave dell'anno 2018 (dopo che "Vision of the Fjords" si era aggiudicata il trofeo nel 2016). Ma molti altri sono in costruzione, anche ibridi.

Enrico Marro

Incidente tra ferry, sospeso il comandante

Londra - L'incidente si è verificato mentre nella zona gravava una fitta nebbia, ma l'ipotesi è che il ferry abbia compiuto una manovra avventata. Il risultato è stato l'affondamento di uno dei due yacht ormeggiati.

Londra - Sono stati sospesi il comandante e il secondo ufficiale del traghetto protagonista ieri di una collisione con due yacht all'ingresso del porto dell'isola di Wight, nel sud dell'Inghilterra. Lo riferisce l'ente marittimo preposto alle indagini, il Marine Accident Investigation Branch. L'incidente si è verificato mentre nella zona gravava una fitta nebbia, ma l'ipotesi è che il ferry abbia compiuto una manovra avventata. Il risultato è stato l'affondamento di uno dei due yacht ormeggiati e il danneggiamento dell'altro, dopo di che il traghetto è finito alla deriva per arenarsi a poca distanza dalla costa. Non si sono avuti feriti fra i passeggeri, tratti in salvo da unità di soccorso nel giro di tre ore. Si è trattato del secondo incidente analogo di un ferry della società armatrice Red Funnel in un mese. «Siamo preoccupati», ha ammesso la ceo Fran Collins, promettendo collaborazione alle indagini, ma evidenziando «le condizioni di scarsa visibilità» di entrambi gli episodi e garantendo sul pieno rispetto delle norme di sicurezza e della manutenzione a bordo