



Trieste:

"...nuova gru a Riva Traiana..."(Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...Missione in Georgia..."(Messaggero Marittimo, Seareporter)

Genova:

"...sette progetti per lo sviluppo del porto..."

(Ansa, Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

Ancona:

"...Completamento quadrilatero a vantaggio del sistema portuale..."

(Il Nautilus, Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Gara Bacini..." (Il Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Procedure doganali..."(Ferpress, Corriere Marittimo)

Napoli:

"...Progetto definitivo per il molo Beverello..."(Corriere Marittimo)

Taranto:

"...Accordo AdSP e agenzia industrie Difesa..."(Il Nautilus)

Brindisi:

"...Rigassificatore e Tap..."(Brindisi Report)

Cagliari:

"...Approvato bilancio di previsione 2018..."(Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, Il Nautilus)

"..Crisi porto canale..."(Ansa)

Messina:

"...Conclusi lavori a Temestieri..."(Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Fincantieri confermato cantiere a Monfalcone**
(Ferpress, Il Secolo XIX, Ansa, Seareporter, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, La Repubblica Ge)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Trieste: nuova gru da 45 tonnellate a Riva Traiana

TRIESTE - Una nuova gru transloader, alta oltre 12 metri e larga 50, capace di alzare fino a 45 tonnellate, è arrivata al terminal di Riva Traiana del Porto Nuovo di Trieste, gestito dalla Samer Seaports & Terminals.

La nuova gru che sarà installata su rotaia e attivata in tempi brevi, è stata costruita dalla ditta austriaca Kunz nei cantieri navali "3 Maj" di Rijeka (Croazia), ed è stata trasportata a Trieste su una
(continua in ultima pagina)



La nuova gru transloader al terminal di Riva Traiana

Nuova gru da 45 tonn.

chiatta della ditta triestina Ocean, in collaborazione con il Gruppo Fagioli.

Si tratta di un investimento di oltre dieci milioni di euro, interamente privato, effettuato da parte della Samer Seaports & Terminals Srl, che sta così trasformando il Molo V in un moderno terminal ferroviario dedicato allo sbarco e all'imbarco di semirimorchi, casse mobili e container, base operativa di quella che ormai è universalmente riconosciuta come l'Autostrada del mare che collega Trieste alla Turchia.

«Sono stati spesi oltre 6,5 milioni di euro - ha commentato l'amministratore delegato della Samer, Donato Mistrangelo - per l'acquisto, il trasporto e l'installazione di una gru transloader ad alto contenuto tecnologico, e ulteriori milioni per ammodernare la nostra infrastruttura ferroviaria e la banchina del Molo V. I treni che arrivano al terminal sono lunghi 550 metri e i tecnici potevano operare soltanto su mezzo treno alla volta, aumentando le manovre ferroviarie e dilatando i tempi di carico e scarico delle merci. Adesso, grazie alla nuova gru, saremo in grado di operare su due treni alla volta. E' un po' presto per fare previsioni, ma abbiamo calcolato che il traffico ferroviario al Molo V potrebbe lievitare in breve tempo di oltre il 50%, arrivando così intorno ai 3.000 treni all'anno».

Al terminal di Riva Traiana approdano giornalmente i traghetti ro-ro destinati ai porti turchi di Pendik, Ambarli, e Mersin, per un totale di 10 toccate alla settimana. Le moderne navi della compagnia turca U.N. Ro-Ro Isletmeleri A. S. hanno una capacità di 300 mezzi pesanti. La Samer Seaports & Terminals movimentata ogni anno una media di 150.000 unità e 22.000 mezzi nuovi, per un totale di oltre tre milioni di tonnellate di merce.



Pino Musolino

Musolino al Tblisi Belt&Road Forum

Missione in Georgia per il porto di Venezia

VENEZIA - Si sta svolgendo in questi giorni a Tblisi, capitale della Georgia, il Belt&Road Forum iniziativa voluta dal Primo ministro della Georgia e organizzata dal ministero dell'Economia e quello degli Affari esteri georgiano a cui hanno preso parte oltre 15 ministri, High level Officials di 34 Paesi e aziende di 50 Paesi diversi, per un totale di ol-

(continua in ultima pagina)

Missione in Georgia

tre mille delegati. Il porto di Venezia, tramite il suo presidente Pino Musolino, è stato invitato a partecipare al summit internazionale in qualità di rappresentante del principale terminale marittimo europeo per collegare l'Asia e il vecchio continente lungo la Via della Seta.

Un'occasione unica per lo scalo veneziano per rafforzare e tessere nuove relazioni istituzionali sullo scacchiere internazionale della Belt and Road Initiative e trovare nuovi potenziali business e traffici non solo in prospettiva sinocentrica ma anche verso il Sud Est asiatico, il Medio Oriente e l'Asia centrale.

Nel corso della missione, per favorire lo sviluppo di quelle economiche e commerciali non solo a beneficio del porto di Venezia ma anche delle imprese del Nordest, il presidente Musolino - grazie al supporto dell'Ambasciata Italiana - ha incontrato alcune tra le più alte cariche istituzionali come il vice premier e ministro dell'Economia georgiano Dmirty Kumsishvili, il sindaco di Tblisi Kakha Kaladze, già ministro dell'Energia e delle Risorse naturali e secondo vice premier del Governo nonché con il direttore generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea, Henrik Hololei.

Dal punto di vista commerciale, sono stati organizzati una serie di incontri B2B con le imprese e operatori georgiani tra cui il Ceo del porto di Anaklia, Levan Akhvedjani, il direttore generale di Apm Terminal Poti, Klaus Holm Laursen che accoglierà domani la delegazione veneziana al porto di Poti per una visita alle infrastrutture portuali.

«La Georgia è uno dei paesi intermedi lungo la Via della Seta del 21° secolo e, come Venezia, rappresenta una straordinaria porta di ingresso ai mercati dell'entroterra. Stabilire relazioni commerciali durature con i porti georgiani significa, per Venezia, poter contare su flussi commerciali in import e in export verso alcuni dei mercati a più alto potenziale. La strada di Marco Polo non deve essere quindi pensata come un mero collegamento da e verso la Cina ma ci offre l'occasione di poter

raggiungere nuovi mercati di sbocco e attivare traffici in linea con le eccellenze veneziane quali il settore siderurgico e break bulk ma anche il traffico di prodotti ortofrutticoli», ha dichiarato Pino Musolino.

La Georgia, infatti, ha una posizione geografica altamente strategica - affacciato sul Mar Nero e confinante con Turchia, Azerbaigian e Russia - rappresenta la via di accesso al Caucaso e all'Asia Centrale e di conseguenza un nodo strategico per i flussi commerciali. Tramite la Georgia è possibile trasportare dall'Asia Centrale verso l'Europa sia risorse naturali (petrolio, gas, carbone, zinco, rame, ecc.) che merci e prodotti finiti. I flussi commerciali che attraversano il Paese garantiscono alla Georgia una buona crescita economica: dal 65% al 95% dei flussi di cargo in entrata sono destinati al transito. Proprio per questo motivo il governo georgiano è orientato a sviluppare ancor più il settore logistico offrendo diversi servizi ed incentivi ai suoi partner commerciali tra cui: no tax per il transito merci, piena trasparenza dei servizi doganali, un sistema logistico moderno ed efficace (tempo medio per l'import di 15 min.), una rete di terminali moderni dotati di efficienti attrezzature.

La sola capitale Tblisi rappresenta un mercato molto rilevante in quanto qui si concentrano un terzo dei tre milioni e 718mila abitanti del paese, e si produce il 50% dell'intero Pil nazionale (12 miliardi di euro nel 2016).

MISSIONE IN GEORGIA PER IL PORTO DI VENEZIA



Il Presidente Pino Musolino al Tbilisi Belt&Road Forum per rafforzare le relazioni istituzionali lungo la Via della Seta e stringere rapporti bilaterali i porti georgiani di Anaklia e Poti per rafforzare i traffici commerciali

Venezia-Tbilisi 29 novembre 2017 - Si sta svolgendo in questi giorni a Tbilisi, capitale della Georgia, il **Belt&Road Forum** iniziativa voluta dal **Primo Ministro della Georgia** e organizzata dal Ministero dell'economia e dal Ministero degli affari esteri georgiano a cui hanno preso parte **oltre 15 Ministri, High level Officials di 34 paesi e aziende di 50 paesi diversi, per un totale di oltre 1000 delegati.**

Il Porto di Venezia, tramite il suo Presidente Pino Musolino, è stato invitato a **partecipare al summit internazionale in qualità di rappresentante del principale terminale marittimo Europeo per collegare l'Asia e il vecchio continente lungo la Via della Seta.** Un'occasione unica per lo scalo veneziano per rafforzare e tessere nuove relazioni istituzionali sullo scacchiere internazionale della Belt and Road Initiative e **trovare nuovi potenziali business e traffici non solo in prospettiva sinocentrica ma anche verso il Sud Est asiatico, il Medio Oriente e l'Asia centrale.**

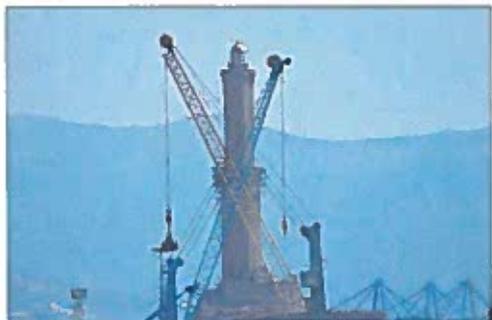
Nel corso della missione, per favorire lo sviluppo di quelle economiche e commerciali non solo a beneficio del Porto di Venezia ma anche delle imprese del Nordest, **il Presidente Musolino** – grazie al supporto dell'Ambasciata Italiana – ha **incontrato alcune tra le più alte cariche istituzionali** come il Vicepremier e Ministro dell'Economia georgiano **Dimitry Kumsishvili**; il Sindaco di Tbilisi **Kakha Kaldze**, già Ministro dell'Energia e delle Risorse Naturali e secondo vicepremier del governo nonché con il Direttore Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea, **Henrik Hololei.**

Dal punto di vista commerciale, sono stati organizzati una serie di incontri B2B con le imprese e operatori georgiani tra cui il **CEO del Porto di Anaklia, Mr. Levan Akhvlediani**, il **Direttore Generale di APM Terminals Poti, Mr Klaus Holm Laursen** che accoglierà domani la delegazione veneziana al porto di Poti per una visita alle infrastrutture portuali.

“La Georgia è uno dei paesi intermedi lungo la Via della Seta del XXI Secolo e, come Venezia, rappresenta un straordinaria porta di ingresso ai mercati dell'entroterra. Stabilire relazioni commerciali durature con i porti georgiani significa, per Venezia, poter contare su flussi commerciali in import e in export verso alcuni dei mercati a più alto potenziale. La strada di Marco Polo non deve essere quindi pensata come un mero collegamento da e verso la Cina ma ci offre l'occasione di poter raggiungere nuovi mercati di sbocco e attivare traffici in linea con le eccellenze veneziane quali il settore siderurgico e break bulk ma anche il traffico di prodotti ortofrutticoli”, ha dichiarato Pino Musolino, Presidente del Porto di Venezia.

Signorini, sette progetti per sviluppo di porto e città

Depositi chimici all'Ilva o nelle aree della centrale Enel



(ANSA) - GENOVA, 29 NOV - "Abbiamo sette, otto progetti di grande interesse per lo sviluppo del porto e della città, da levante a ponente". Il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, elenca i punti che conta di sbloccare entro l'anno che possono incidere sullo sviluppo: si va dalla darsena di levante da assegnare entro Natale, come Ente Bacini, dalla concessione di calata Bettolo al gruppo Msc ai rinnovi delle altre concessioni dei terminal portuali nel bacino di Sampierdarena, fino alle aree di Cornigliano da utilizzare per l'autoparco e per i cosiddetti 'terminal vuoti' cioè per i container vuoti. E poi c'è lo spostamento dei depositi del petrolchimico da Multedo. "Sono rimaste due aree che stiamo valutando con il presidente Toti, il sindaco Bucci e l'assessore Rixi - ha detto -: l'area Ilva e il carbonile dell'Enel, due aree che reputiamo potenzialmente idonee. Ci sono delle valutazioni in atto, speriamo di chiudere a breve".

Spediporto, "A Genova un incubatore per startup logistiche"

Per il porto serve una una carta dei servizi fra gli operatori



(ANSA) - GENOVA, 29 NOV - Una carta dei servizi portuali da sottoscrivere fra tutti i soggetti che operano in porto e un incubatore di startup legate all'attività logistica. Sono le due proposte, concrete, lanciate da Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri del porto di Genova agli Stati Generali dell'economia a Genova, a palazzo Ducale. L'idea della Zes, la Zona economica speciale che Spediporto avrebbe voluto fosse istituita a Genova per ora è accantonata visto che il governo le ha approvate solo per il Sud dell'Italia, ma ci sono altre idee per "aumentare la competitività di Genova città e del porto". La prima è appunto una carta dei servizi portuale. "Cioè concordare fra tutti gli operatori - spiega Pitto - un documento che preveda chi deve fare cosa, procedure condivise, tempi condivisi e certezza dei costi. Supportata da una piattaforma informatica potrebbe garantire un ulteriore incremento di efficienza delle attività portuali, perché è importante non solo la banchina ma come si usa". E potrebbe essere utile anche per comunicare agli operatori esteri l'affidabilità dello scalo, visto che, racconta Pitto, "a Hong Kong la settimana scorsa ci hanno espresso ancora timori di inaffidabilità sul porto di Genova per gli scioperi, quando da vent'anni non ce n'è più stato uno". L'altra proposta è un incubatore di startup specializzate nella logistica.

"Un'iniziativa già presa da altri porti e che si potrebbe attuare mettendo a fattor comune competenze, risorse e qualche capitale, per dar vita appunto a startup focalizzate su progetti legati alla logistica".

«Stati Generali per confrontarsi sui temi dello sviluppo economico e del lavoro»

A Genova grandi progetti come Ente Bacini darsena Levante, calata Bettolo e Cornigliano

GENOVA - Nel salone del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale, si sono svolti ieri gli Stati generali dell'economia organizzati dal Comune per il rilancio occupazionale del-

la città, ai quali hanno partecipato tra gli altri, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci, autorità e protagonisti del mondo economico e della società civile.

«Vedo un futuro in cui Milano sarà il più bel sobborgo industriale di Genova», è stata la provocazione lanciata dal sindaco Bucci. «Dobbiamo immaginare una città

dove porto e logistica siano la porta d'ingresso del Nord Italia, della Svizzera e della Germania, dove l'industria ad alta tecnologia sia un polo di eccellenza, dove un polo turistico fiorisca con le crociere. do- (continua a pagina 11)

A Genova grandi progetti

ve si insediano grandi catene alberghiere. Una città con un nuovo waterfront, con nuove infrastrutture a partire dalla metropolitana di superficie, con la Gronda autostradale, il Terzo Valico ferroviario e il nodo ferroviario ultimato».

Con questa giornata ha proseguito Bucci, raccogliamo l'invito fatto dai sindacati per un confronto sul rilancio del lavoro in città. «Non dobbiamo solo risolvere i problemi, dobbiamo pensare alla città fra cinque-dieci anni, costruire una visione di città, non pretendendo che sia l'amministrazione comunale a dire che cosa deve essere fatto, la società civile partecipi alla costruzione di un piano di azione, noi faciliteremo i processi per raggiungere il risultato finale di una grande città».

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, ha invece annunciato di avere «sette, otto progetti di grande interesse per lo sviluppo del porto e della città, da Levante a Ponente». Ed ha elencato i punti che conta di sbloccare entro l'anno che possono incidere sullo sviluppo: si va dalla darsena di Levante da assegnare entro Natale, come Ente Bacini, dalla concessione di calata Bettolo al gruppo Msc ai rinnovi delle altre concessioni dei terminal portuali nel bacino di Sampierdarena, fino alle aree di Cornigliano da utilizzare per l'autoparco e per i cosiddetti "terminal vuoti" cioè per i container vuoti.

E poi c'è lo spostamento dei depositi del petrochimico da Mulino. «Sono rimaste due aree che stiamo valutando con il presidente Toti, il sindaco Bucci e l'assessore Rixi - ha concluso Signorini - l'area Iva e il carbonile dell'Enel, due aree che reputiamo potenzialmente idonee. Ci sono delle valutazioni in atto, speriamo di chiudere a breve».

Secondo il governatore Giovanni Toti «le prospettive di Genova stanno cambiando, è oggettivo, non ne rivendico il merito, ma la costruzione del Terzo Valico è realtà, la Gronda è nella fase esecutiva, la Regione Liguria si sta muovendo

per l'aeroporto Cristoforo Colombo, il trasferimento della facoltà di Ingegneria agli Erzelii è stato sancito dalla firma al Ministero, il Waterfront di Levante donato da Renzo Piano, la crescita dei traffici portuali, i lavori nei bacini, lo sviluppo turistico, le crociere, sono fatti».

«Il futuro è aperto e dipende da noi» ha detto rivolgendosi agli imprenditori in platea. «Il timore troppo spesso ha paralizzato Genova, - ha aggiunto Toti - bloccata dall'atteggiamento per cui "sono disponibile a diventare guercio, se tu diventi cieco"». Viste le prospettive positive per il rilancio economico di Genova il governatore ha esortato i protagonisti del mondo economico e della società civile a «cambiare marcia».

La Regione Liguria nel 2018 introdurrà un "ferrobonus" per incentivare il trasporto delle merci su ferrovia, ha invece annunciato l'assessore regionale allo Sviluppo economico Edoardo Rixi: «I dati di crescita del nostro porto indicano una vitalità sorprendente in un momento in cui la ripresa del Paese stenta. La compartecipazione delle istituzioni in tutte le grandi scelte strategiche è fondamentale. Genova non può permettersi di essere un capoluogo di provincia, deve diventare uno snodo centrale del Paese e il traino della regione. Il ritardo infrastrutturale della Liguria è pesante, recuperarlo sarà la scommessa più importante dei prossimi anni. Attraverso la realizzazione delle grandi opere, a partire dal Terzo Valico che forse entrerà a regime entro il 2021 o il 2022, nel contempo Rfi deve andare a completare le opere ferroviarie minori indispensabili a valle e a monte del Terzo Valico».

Infine, Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri del porto di Genova, ha lanciato due proposte concrete: una carta dei servizi portuali da sottoscrivere fra tutti i soggetti che operano in porto e un incubatore di startup legate all'attività logistica.

L'idea della Zes, la Zona economica speciale che Spediporto avrebbe voluto fosse istituita a Genova per ora è accantonata visto che il Governo le ha approvate solo per il Sud dell'Italia, ma ci sono altre i-

dee per «aumentare la competitività di Genova città e del porto».

La prima è appunto una carta dei servizi portuale. «Cioè concordare fra tutti gli operatori - ha spiegato Pitto - un documento che preveda chi deve fare cosa, procedure condivise, tempi condivisi e certezza dei costi. Supportata da una piattaforma informatica potrebbe garantire un ulteriore incremento di efficienza delle attività portuali, perché è importante non solo la banchina ma come si usa». E potrebbe essere utile anche per comunicare agli operatori esteri l'affidabilità dello scalo, visto che, ha aggiunto Pitto, «a Hong Kong la settimana scorsa ci hanno espresso ancora timori di inaffidabilità sul porto di Genova per gli scioperi, quando da vent'anni non ce n'è più stato uno».

L'altra proposta è un incubatore di startup specializzate nella logistica. «Un'iniziativa già presa da altri porti e che si potrebbe attuare mettendo a fattor comune competenze, risorse e qualche capitale, per dar vita appunto a startup focalizzate su progetti legati alla logistica».

E SPINELLI VUOLE FINANZIARE IL PARCO DIETRO VILLA BOMBRINI

Su aree Ilva e depositi chimici si gioca il futuro tra porto e città

Signorini: «Per Carmagnani e Superba due ipotesi allo studio»

IL CASO

ALBERTO QUARATI

A PALAZZO Ducale il presidente del porto Paolo Emilio Signorini illustra l'agenda dei progetti («sette, otto») a breve periodo. Quelli insomma che più hanno attinenza nel rapporto banchine-città, su cui spiccano i temi dello spostamento di Carmagnani e Superba - che il Comune non vuole più tra le case di Miltedo - e il futuro delle aree ex Ilva alla foce del Polcevera.

Sul fronte depositi chimici, per Signorini rimangono due ipotesi «che stiamo valutando col presidente Toti, il sindaco Bucci e l'assessore Rixi», cioè proprio le aree ex Ilva (ma quelle più verso il mare) oppure il carbonile della centrale Enel dietro la Lanterna. Su quest'ultima area fa pressing Superba - perché è uno dei punti del porto più lontani dalle case, c'era già un ok della Capitaneria e lì esistono altri depositi simili (Silomar, Getoil, Petrolig, Saar) - mentre gli enti locali propongono Cornigliano (Sampierdarena ha il comitato contro lo spostamento dei depositi) ma l'allaccio ferroviario è più complesso e pesa la vicinanza del traffico aeroportuale: «Ci sono valutazioni in atto», commenta Signorini - «speriamo di chiudere a breve».

Diverso il discorso per l'area ex Ilva più vicina alla Strada Guido Rossa e alla ferrovia. Qui da anni gli autotrasportatori chiedono l'autoparco, per dare un'area di riposo alle migliaia di camionisti che entrano e escono dal porto; ma qui insiste anche il tema dei container vuoti, elemento più tecnico ma altrettanto centrale nella catena logistica genovese.

L'imprenditore Aldo Spinelli, che col suo gruppo a Genova è il principale gestore di questo anello logistico, dice di voler rimanere a Cornigliano (dove la



I relatori sul porto e sulla logistica

sua concessione è in scadenza a giugno 2018, più sei mesi per lo sgombero), anche perché «agli Erzelli (che lasciò nel 2006 per far spazio al villaggio tecnologico, ndr) avevo 420 mila metri quadrati. Quando mi spostò il Comune, me ne promisero 100 mila, me ne hanno dati 57 mila. Ora aspettiamo gli altri 57 mila». Per questo Spinelli ipotizza un'estensione degli spazi anche a Nord della ferrovia, nelle aree dietro Villa Bombrini dove un tempo c'erano i gasometri, realizzando anche un parco per i bambini di Cornigliano

che hanno sofferto per le produzioni dell'Ilva, nocive per la salute», area verde in linea con l'Accordo del 2005. Tramonta invece l'ipotesi circolata nei mesi scorsi di sfruttare per i «vuoti» l'ex area Mita Lanza a Rivarolo, troppo lontana dal porto.

Ma le aree su cui adesso si trova Spinelli sono ambite: contro l'imprenditore il gruppo triestino Autamarocchi ha vinto una causa amministrativa, e il Paola Noli, presidente territoriale Cna, chiarisce che lì ci dovrebbe stare l'autoparco

A margine dell'incontro Signorini spiega che su questo frangente le soluzioni sono allo studio: al netto dell'area già offerta a Campasso da Spinelli (30 mila metri quadrati attrezzati e divisi per sindacato) Authority sta valutando altre zone in città, oltre che nell'area di Savona a servizio della piattaforma Maersk.

Giacomo Santoro, segretario Cgil Genova, lancia l'assist sui lavoratori del carbone della compagnia Pietro Chiesa, che va verso l'incorporazione nella Culmv dei camalli: Spinelli, da giugno azionista di riferimento del Terminal Rinfuse, dice che una parte di loro continuerà a lavorare sulle merci in arrivo («ne abbiamo già fatte 200 mila tonnellate») una parte potrà essere assunta dal suo gruppo. Per contro Superba, rimasta fuori dall'accordo per il Rinfuse, ha rappresentato al console dei carboni Tirreno Bianchi la possibilità di assumere una parte dei soci formandoli per la logistica ferroviaria. Ma tutto dipende da quante persone saranno assorbite dalla Culmv: questione che sarà definita la prossima settimana.

PORTO, MANCA UNA VISIONE STRATEGICA

Ettore Torzetti

Nel dibattito che si sta sviluppando sul porto di Genova noto una certa confusione. Si sta perdendo di vista, mi pare, il disegno strategico che dovrebbe, al contrario, essere il punto decisivo di snodo per delineare e costruire il nuovo orizzonte della nostra realtà.

pagina XI

Commento

PORTO, MANCA LA VISIONE STRATEGICA

*Ettore Torzetti **

Nel dibattito che si sta sviluppando sul porto di Genova noto una certa confusione. Si sta perdendo di vista, mi pare, il disegno strategico che dovrebbe, al contrario, essere il punto decisivo di snodo per delineare e costruire il nuovo orizzonte della nostra realtà, quale asse decisivo nel contesto di una profonda riorganizzazione strutturale del sistema portuale del nostro Paese. Partiamo da una constatazione: nel rilancio del commercio, a livello globale, l'Italia è vista, dai competitori più importanti, come una straordinaria piattaforma logistica, sulla quale investire per conseguire sempre più elevati livelli di competitività. Competitività che implica, ed è perfino ovvio, grande efficienza insieme alla capacità di dare risposte adeguate alle nuove domande di servizi innovativi che il mercato impone.

In questo processo, sotto diversi profili, Genova deve costituire una esperienza esemplare di eccellenza anche nel nuovo sistema portuale nazionale. Le nuove dinamiche che si stanno consolidando offrono una immagine puntuale del nuovo che avanza, del porto in costante e positiva evoluzione. Dal punto di osservazione, ed anche di costante impegno, della nostra organizzazione avvertiamo la presenza di nuovi protagonisti, di grande respiro mondiale. Penso alla presenza dei fondi finanziari, che assistono le loro imprese satelliti. Ne è esempio la Psa di Singapore, che sta intensificando il volume dei suoi investimenti. In un orizzonte che puntualmente configura le nuove dinamiche di industry 4. Gli stessi nostri grandi armatori non esitano affatto ad operare nelle banchine, al di fuori dei prestigiosi uffici di rappresentanza.

Siamo, in buona sostanza, nel pieno di un profondo e veloce processo di cambiamento. Un processo che ha radici lontane, nell'ultimo decennio dello scorso secolo sotto la spinta delle liberalizzazioni. Il sindacato ne è stato protagonista. Anche sotto il profilo negoziale siamo passati da diversi assetti contrattuali (Asso-dox, Terzo contratto, Sinport, Metalmeccanici) ad

un unico contratto per i lavoratori portuali. Un passaggio che consolida la nostra visione unitaria dell'intero comparto che vogliamo salvaguardare anche nei confronti dei nuovi interlocutori. Nel nostro consolidato metodo di dialogo costante e di confronto serrato sulle stesse questioni che sono poste nella organizzazione del lavoro dalle nuove tecnologie, dall'automazione e perfino dall'ingresso dell'intelligenza artificiale. Vogliamo rendere perfino più incisivo il nostro ruolo propulsivo, rispetto alle grandi sfide che attraversano l'attuale momento storico. Genova ha tutte le condizioni necessarie per puntare ad obiettivi molto ambiziosi. Ma la svolta passa per la realizzazione di un grande disegno di intermodalità, attraverso un riassetto strutturale delle vie di commercio, su strada e su gomma, facendo leva sulle grandi potenzialità che il porto esprime. È la premessa per la realizzazione del polo logistico, caratterizzato da una robusta filiera, nella quale autotrasportatori, agenzie marittime, spedizionieri in un intreccio virtuoso con le strade e le ferrovie, con il completamento della rete delle bretelle, trovino nel porto tutte le più favorevoli condizioni per realizzare un grande ed innovativo polo di sviluppo: a vantaggio di tutto il nostro sistema produttivo. Certamente il nuovo passa attraverso precise priorità: il completamento del Terzo Valico, dello snodo di Sampierdarena, del dragaggi, dello spostamento della diga foranea.

La Fit-Cisl crede in questo progetto ed è pronta a dare il suo contributo. L'importante è superare ogni logica di "piccolo" cabotaggio, ed impegnare tutti i protagonisti - i vecchi ed i nuovi - in un costante e serrato confronto. Discutiamo di tutto senza appannare il ruolo della componente lavoro. In buona sostanza, l'attiva partecipazione dei lavoratori resta la chiave per il successo di questo straordinario obiettivo. Tutelando gli attuali livelli di occupazione ed offrendo ai giovani vere opportunità di lavoro, duraturo e di qualità (ed il porto lo può offrire) di aprire una vera nuova stagione: per Genova, la Liguria, il Paese.

Shipping e portualità, quindi, mantengono la rotta e non affondano, com'è avvenuto invece negli anni della grande crisi. Questa resistenza rappresenta un'occasione da cogliere al volo per far ripartire l'economia e l'occupazione proprio da questi settori, anche per le norme indotte che vi ruota attorno. In qualità di coordinatore nazionale della Fit Cisl per i porti sono fortemente convinto di questa tesi. Tuttavia ciò è possibile solo a condizione che si metta mano, in maniera decisa a questioni come la semplificazione delle norme la sburocratizza azione la possibilità di dare strumenti agli operatori come avviene negli altri porti europei ma soprattutto sul versante della fiscalità occorre intervenire in modo massiccio. Sul versante della riforma portuale oggi secondo il mio punto di vista non si può ancora dare un giudizio sui risultati prodotti dalla riforma bisogna assolutamente realizzare un assetto funzionale rispetto obiettivi di breve e medio periodo che si intendono perseguire quei contenuti del piano generale della portualità e della logistica oltre che impegnarsi su argomenti trasversali a tutti settori sollevati da tempo dalle confederazioni quali ad esempio la riduzione del cuneo fiscale l'agevolazione per le forme di previdenza complementare integrativa nonché misure strutturali di riduzione contributiva sul salario di produttività un tema sul quale chiedere l'attenzione del governo mi pare sia quello dei lavori cosiddetti usuranti o gravosi poiché anche nel settore portuale che mantiene le proprie specificità esistono talune mansioni che andrebbero annoverate tra quelle alle quali sia da riconoscere il beneficio al pensionamento con requisiti di anzianità agevolato su questo versante mi auguro che il correttivo porti trovi soluzioni adeguate.

**coordinatore nazionale Fit-Cisl portualità*

“ Si sta perdendo di vista il disegno che dovrebbe essere il punto decisivo di snodo per delineare e costruire il nuovo orizzonte della nostra realtà, quale asse decisivo del sistema

”

“ Nel rilancio dei commerci l'Italia è vista dai principali competitori come una straordinaria piattaforma logistica sulla quale investire per conseguire sempre più elevati livelli di competitività

”

Il porto

Petrochimico scelta imminente il carbonile Enel o l'area Ilva

Due eventi, gli Stati Generali dell'Economia e la visita del segretario del Pd Matteo Renzi in Liguria, che si traducono in nuove opportunità, a patto di risolvere le criticità che frenano soluzioni e possibili sviluppi. Agli Stati generali il presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona Paolo Signorini annuncia gli otto progetti per lo sviluppo del porto e della città, da levante a ponente. «Progetti che conto di sbloccare entro l'anno e che possono incidere sullo sviluppo». Fa gli altri, l'assegnazione della darsena della Fiera, entro Natale, alla gara per i bacini di carenaggio, passando per la concessione di calata Bettolo al gruppo Msc al rinnovo delle altre concessioni dei terminal portuali nel bacino di Sampierdarena, fino alle aree di Cornigliano da utilizzare per l'autoparco e per i cosiddetti 'terminal vuoti' cioè per i container vuoti. E poi c'è lo spostamento dei depositi del petrolchimico da Moltedo. «Sono rimaste due aree che stiamo valutando con il presidente Toti, il sindaco Bucci e l'assessore Rixi - spiega Signorini - l'area Ilva e il carbonile dell'Enel, due aree che reputiamo potenzialmente idonee. Ci sono delle valutazioni in atto, speriamo di chiudere a breve».

Renzi, invece, nel suo tour ligure fa tappa alla Intermarine di Sarzana. Ad accoglierlo Livio Corghi, ad del cantiere navale leader nella costruzione di cacciamine. «Abbiamo contratti da definire in corso, uno dovrebbe chiudersi entro metà prossimo anno. Abbiamo assunto 40 persone lo scorso anno e abbiamo quest'anno 96 interinali. Se va in porto il prossimo contratto dovremo fare altre 40 assunzioni», ha spiegato Corghi, che poi ha presentato a Renzi il grave problema del dragaggio del fiume Magra. «Dobbiamo uscire dal cantiere con le navi per portarle a compimento con gli allestimenti e ogni volta dobbiamo dragare il fiume. Un problema che si ripresenta ogni anno anche perché dobbiamo riuscire a compierlo prima della stagione balneare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GIAMPIERI: “COMPLETAMENTO QUADRILATERO A VANTAGGIO SISTEMA PORTUALE”



ANCONA – “Un corridoio trasversale fra Adriatico e Tirreno che, nel collegamento fra i due mari, trova nel completamento della Quadrilatero, nell’intermodalità e nel passaggio attraverso l’Umbria, regione di cerniera, un nodo indispensabile per sviluppare le opportunità di traffici fra la penisola iberica e quella balcanica fino alla Turchia”.

Il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha parlato del valore strategico del collegamento fra le tutte le infrastrutture per lo sviluppo di tutto il Centro Italia intervenendo al convegno “Dall’Adriatico al Tirreno, una strada di idee”, organizzato dal Comune di Perugia che si è svolto nella Sala dei Notari, dedicato al completamento della Perugia-Ancona, alla presenza di Gianni Vittorio Armani, presidente Anas, dell’amministratore unico di Quadrilatero Marche Umbria, Guido Perosino, dell’assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, e del presidente dell’Autorità del sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Su questa direttrice fra i due mari, ha sottolineato Giampieri, “sarà fondamentale l’accordo per la nascita di questo corridoio trasversale che abbiamo appena sottoscritto con l’Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e il suo presidente Francesco Maria di Majo. Un’intesa che inserisce un elemento di promozione e di crescita dei collegamenti all’interno delle opportunità della Macroregione Adriatico Ionica attraverso la grande viabilità che attraverso l’Europa”.

Un corridoio trasversale “dalla Spagna a Croazia, Albania, Grecia fino alla Turchia, tra i sistemi portuali e i porti frontaliere di Adriatico, con Ancona e Ortona in prima linea, Tirreno e Mediterraneo occidentale – ha aggiunto Giampieri – che definirei “smart” perché leggero, prevalentemente marittimo e mirato ad efficientare i flussi che vi transitano, ponendo in evidenza il valore aggiunto in termini di economicità e sostenibilità che gli investimenti nei porti possono avere su scala transnazionale e che, a ricaduta, creano lavoro e occupazione sui territori”.

Per la costruzione di questo sistema logistico integrato nel Centro Italia, ha affermato Giampieri, “dovremo tenere in forte considerazione le istanze dei nostri imprenditori e quelle delle comunità locali in cui gli scali sono inseriti, come siamo abituati a fare, consapevoli che questa sarà una delle principali misure del nostro successo. Soltanto da un impegno congiunto potranno emergere le effettive linee di sviluppo da perseguire a vantaggio e beneficio dell’economia dei territori dell’Italia centrale e del sostegno all’occupazione al servizio della strategia italiana del rilancio della portualità”.

“Il completamento della Quadrilatero – ha detto l’assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella – rende più competitivo il porto di Ancona, apre opportunità e scenari nuovi di collegamento fra Adriatico e Tirreno, cambia le abitudini di consumo e gli stili di vita delle persone. Probabilmente tutti i benefici della Perugia-Ancona non sono ancora codificati”.

Infrastrutture, Giampieri: Completamento Quadrilatero necessario per il sistema portuale

Il presidente dell'Adsp a Perugia al convegno sul completamento della Perugia-Ancona – L'intesa per il corridoio trasversale con Civitavecchia s'inserisce nelle grandi opportunità della Macroregione Adriatico Ionica

PERUGIA – *“Un corridoio trasversale fra Adriatico e Tirreno che, nel collegamento fra i due mari, trova nel completamento della Quadrilatero, nell'intermodalità e nel passaggio attraverso l'Umbria, regione di cerniera, un nodo indispensabile per sviluppare le opportunità di traffici fra la penisola iberica e quella balcanica fino alla Turchia”.*

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, **Rodolfo Giampieri**, ha parlato del valore strategico del collegamento fra le tutte le infrastrutture per lo sviluppo di tutto il Centro Italia intervenendo al convegno “Dall'Adriatico al Tirreno, una strada di idee”, organizzato dal Comune di Perugia che si è svolto nella Sala dei Notari, dedicato al completamento della Perugia-Ancona, alla presenza di Gianni Vittorio Armani, presidente Anas, dell'amministratore unico di Quadrilatero Marche Umbria, Guido Perosino, dell'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, e del presidente dell'Autorità del sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Su questa direttrice fra i due mari, ha sottolineato Giampieri, “sarà fondamentale l'accordo per la nascita di questo corridoio trasversale che abbiamo appena sottoscritto con l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e il suo presidente Francesco Maria di Majo. Un'intesa che inserisce un elemento di promozione e di crescita dei collegamenti all'interno delle opportunità della Macroregione Adriatico Ionica attraverso la grande viabilità che attraverso l'Europa”.

Un corridoio trasversale “dalla Spagna a Croazia, Albania, Grecia fino alla Turchia, tra i sistemi portuali e i porti frontalieri di Adriatico, con Ancona e Ortona in prima linea, Tirreno e Mediterraneo occidentale – ha aggiunto Giampieri – che definirei “smart” perché leggero, prevalentemente marittimo e mirato ad efficientare i flussi che vi transitano, ponendo in evidenza il valore aggiunto in termini di economicità e sostenibilità che gli investimenti nei porti possono avere su scala transnazionale e che, a ricaduta, creano lavoro e occupazione sui territori”.

Per la costruzione di questo sistema logistico integrato nel Centro Italia, ha affermato Giampieri, “dovremo tenere in forte considerazione le istanze dei nostri imprenditori e quelle delle comunità locali in cui gli scali sono inseriti, come siamo abituati a fare, consapevoli che questa sarà una delle principali misure del nostro successo. Soltanto da un impegno congiunto potranno emergere le effettive linee di sviluppo da perseguire a vantaggio e beneficio dell'economia dei territori dell'Italia centrale e del sostegno all'occupazione al servizio della strategia italiana del rilancio della portualità”.

“Il completamento della Quadrilatero – ha detto l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella – rende più competitivo il porto di Ancona, apre opportunità e scenari nuovi di collegamento fra Adriatico e Tirreno, cambia le abitudini di consumo e gli stili di vita delle persone. Probabilmente tutti i benefici della Perugia-Ancona non sono ancora codificati”.

Concludere gara bacini nell'interesse di Livorno

di Renato Roffi

LIVORNO - Una buona volta, finalmente, si avverte, se pure con diverse sfumature, un tono inusitatamente deciso nel documento firmato e diramato alcuni giorni or sono da Sergio Landi per Verterza Livorno, quasi completamente condivisibile (il che non significa condiviso), sebbene meritevole di alcune chiose. Si tratta di una nota che, in un certo qual modo, si distacca dai toni, tutto sommato, moderati, sin qui tenuti e che, per maggior agio di chi legge, merita riportare integralmente:

«Dopo l'incontro (10 Novembre) con il Presidente della **Bacini Livorno** di Livorno, l'Assemblea di Verterza Livorno del (continua a pagina 11)

Concludere gara bacini

15 cm ha deciso di inviare al presidente del Tribunale di Livorno ed al presidente dell'Anac una lettera nella quale si esprimono preoccupazioni per il fatto che al presidente della Autorità di Sistema portuale è di fatto impedito di svolgere i propri obblighi di ufficio ovvero di dare il via esecutivo alla Gara Compendio Bacini già bandita.

Cosa si cela dietro il balletto dei rinvii e dei rinvii non è ignoto: di fatto perpetua uno status quo di precarietà che dura da tempo con il persistere di posizioni di monopolio peraltro in un mercato del lavoro largamente senza controllo sul quale anche le talvolta solerti istituzioni di vigilanza luttano.

Quello delle "perizie tecniche" (che durano ormai dai tempi del sequestro terminato a Marzo 2017) non può essere un luogo di mercantaggio. Dunque si proceda a mettere **l'Anac portuale** nelle condizioni di concludere la Gara nell'interesse della Città e dei lavoratori nonché della credibilità e trasparenza delle Istituzioni pubbliche.

Sergio Landi per Verterza Livorno.

Ora, prescindendo dal fatto che il presidente del Tribunale, salvo che si tratti di questioni e di affari privati, di inviti o di altra corrispondenza extra istituzionale, non si inviano lettere, ma, se mai, segnalazioni o, addirittura, denunce più o meno circostanziate, nel testo sopra riportato a colpire è l'espressione "il presidente **Bacini Livorno** è di fatto impedito di (rectius a) svolgere i propri obblighi di ufficio...".

La prima domanda che vien da farsi leggendo è: chi o di che cosa impedirebbe all'ingegner Corsini di "dare il via esecutivo alla gara compendio bacini già bandita"?

Nel prosieguo del testo, poi, Landi per Verterza Livorno, prima di concludere con un'esortazione all'AdSp a "... concludere la Gara nell'interesse della città e dei lavoratori nonché della credibilità e della trasparenza delle istituzioni pubbliche", sostiene essere tutt'altro che "ignoto" ciò che "... si cela dietro il balletto dei rinvii e dei rinvii", poi si addentra in una intricata serie di valutazioni vagamente (neppure poi troppo) allusive accusando "le solerti istituzioni di vigilanza" di latitare e, infine, si lancia in critiche (condivisibili e condivise) rivolte verso lungaggini delle "perizie tecniche" perduranti dal Marzo scorso che non possono "essere un luogo di mercantaggio" senza specificare chi siano i mercanti o "mercanteggiatori".

Ebbene, da queste colonne ci siamo più e più volte occupati dell'annosa ed incresciosa vicenda dei bacini di carenaggio livornesi, della loro provocata obsolescenza e della vera e propria via crucis in cui la gara pubblica che li riguarda è andata progressivamente impiantandosi.

Come più e più volte osservato, non appare credibile (e, questa volta, si intende creduto) che una persona o, meglio, una personalità dell'esperienza e - sia inteso in senso del tutto positivo - della scaltrezza di Sergio Landi avesse potuto sottoscrivere e indirizzare all'Autorità di Sistema portuale, soltanto nel Settembre scorso, un documento contenente un elenco di richieste - da noi immediatamente definite "consapevolmente velleitarie" - richieste di per sé giuste e ragionevoli, ma, date le circostanze, assolutamente oniriche ed assurde, almeno nei termini indicati.

Come poteva, infatti, venire ragionevolmente chiesto al presidente Corsini di "... fare in modo che il Bacino Galleggiante, previo rapido sgombero della nave **Gramia**, sia restituito riparato allo **Stabilimento** non oltre Dicembre 2017, al fine dello svolgimento della gara e della sua conclusione" senza tenere in conto alcune le inequivocabili parole dallo stesso Corsini pronunciate mentre veniva ascoltato dalla commissione regionale Trasporti nel precedente mese di Maggio?

Due anni almeno, è, infatti il periodo di tempo che, secondo quanto sentenziò presidente, sarebbe occorso per far ripartire la ormai logora e consunta macchina di quella sfortunata gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio.

Considerando che pochi mesi prima il predecessore di Corsini, **Cristiano Galliani**, aveva assicurato che la questione sarebbe stata risolta in pochi mesi e, visto poi lievitare incontrollato dell'annosa questione, tutto, già in Settembre ed anche prima, autorizzava a ritenere che i due anni preventivati da Corsini in Regione - per mille ragioni, molte delle quali velatamente indicate nel testo di Landi - sarebbero assai facilmente diventati due e mezzo e, forse, anche tre. Tutto proprio come da copione.

Probabilmente è vero che a pensar male si fa peccato, ma il pronostico fiorentino dei due anni indicati dall'ingegner Corsini, si ebbe non moltissimo tempo dopo il non troppo velato requiem pronunciato sulla questione il 27 Marzo dallo stesso presidente rispondendo a una precisa domanda di un socio in occasione della sua prima uscita pubblica, consegnata ad un circolo privato, blasonatissimo, come il Propeller club, ma privato.

Tali sono e restano i fatti e i presupposti su cui Verterza Livorno aveva fondato il documento indirizzato in Settembre a palazzo Rosciano, presupposti che, in buona misura, si confermano perfettamente in linea con quanto sta avvenendo da molto tempo a questa parte e che, finalmente, Verterza Livorno ha deciso di denunciare se pure con la comprensibile, dovuta prudenza.

Non dobbiamo dimenticare, infatti, che, nell'ormai famosa (o famigerata) audizione fiorentina, l'ingegner Corsini sostenne che per ripristinare il bacino galleggiante Mediterraneo sarebbe occorso un anno (da allora sono trascorsi infruttuosamente già sei mesi). Otto, se si considera che il bacino fu dissequestrato nel Marzo '17) e che un altro anno il presidente preventivò per espletare la gara, mentre andavamo ripetutamente scrivendo e documentando che una gara per ciascuno dei bacini o per entrambi, si sarebbe potuta allestire *ex novo* in meno di duecento giorni. Se lo si fosse fatto quando si cominciò a parlare, per l'Estate prossima tutto si sarebbe potuto concludere.

A pensar male si fa peccato,...., un peccato assai diffuso e ci auguriamo soltanto veniale poiché, seguendo il senso logico dei fatti e il nesso degli eventi e degli atteggiamenti, resistere alla tentazione di commetterlo è quasi impossibile.

Adsp Tirreno centro settentrionale: di Majo, render più agevoli ed efficaci le procedure doganali tra Barcellona e Civitavecchia

(FERPRESS) – Roma, 29 NOV – A soli tre giorni dal convegno di venerdì 24 novembre sul “ruolo dei porti del Mediterraneo nelle reti di trasporto europee”, nell’ambito del quale è stato siglato un importante accordo di collaborazione tra l’AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l’AdSP del Mar Adriatico Centrale, nella giornata di ieri si è svolto un altro prestigioso Convegno sul tema della trasversalità tirrenico-adriatica e, segnatamente, sul completamento della Ancona-Perugia-Orte-Civitavecchia.

Al convegno, tenutosi presso la Sala dei Notari del Comune di Perugia, hanno partecipato, tra gli altri, i due presidenti delle AdSP tirrenica ed adriatica, Giampieri e di Majo, oltre che il presidente di ANAS Vittorio Armani, il quale ha voluto sottolineare l’auspicio che le istituzioni possano presto sbloccare l’avvio dei lavori dell’ultimo tratto della superstrada Civitavecchia-Orte in modo da completare l’intera trasversale verso Ancona.

Il tema della trasversale tirreno-adriatica continua, quindi, a raccogliere ampi consensi e, come sottolineato nel corso del convegno, a breve verrà costituito, in attuazione del citato accordo di collaborazione, un gruppo di lavoro tra le due Autorità di Sistema Portuale in cui verranno prese in esame le azioni da attuare per rendere competitiva la trasversale intermodale tirrenico-adriatica, tenendo conto anche del fattore della sostenibilità ambientale.

Sul tema della competitività, il Presidente di Majo ha posto l’accento sul transit time nei porti e sulla necessità di rendere più agevoli ed efficaci le procedure doganali tra Barcellona e Civitavecchia anche attraverso eventuali accordi di collaborazione tra autorità doganali dei due Paesi, proposta condivisa anche dal Direttore Generale dell’Autorità Portuale di Barcellona, S. Garcia Milà e posta all’attenzione del Direttore Interregionale dell’Agenzia delle Dogane del Lazio e dell’Abruzzo, Roberta De Robertis e del nuovo Direttore Generale dell’Agenzia delle Dogane Giovanni Kessler.

Il Convegno si è concluso con l’auspicio di istituire un vero e proprio corridoio doganale che potrebbe essere realizzato sulla trasversalità tirrenico-adriatica, analogamente a quanto l’AdSP di Civitavecchia sta già tentando di fare con la fabbrica di Cassino per agevolare il traffico di auto FCA con il porto di Civitavecchia, gestito dall’armatore Grimaldi.

Trasversale Tirreno-Adriatico si guarda al corridoio doganale

Civitavecchia, – La trasversalità tirrenico-adriatica e il completamento della Ancona-Perugia-Orte-Civitavecchia è stato al centro del convegno svolto presso la Sala dei Notari del Comune di Perugia, al quale hanno partecipato, tra gli altri, i due presidenti delle AdSP tirrenica ed adriatica, Rodolfo Giampieri e Francesco Maria di Majo, oltre che il presidente di ANAS Vittorio Armani. L'evento segue di pochi giorni il convegno sul "ruolo dei porti del Mediterraneo nelle reti di trasporto europee", nell'ambito del quale è stato siglato un importante accordo di collaborazione tra l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l'AdSP del Mar Adriatico Centrale,

Il tema della trasversale tirreno-adriatica continua, quindi, a raccogliere ampi consensi e, come sottolineato nel corso del convegno, a breve verrà costituito, in attuazione del citato accordo di collaborazione, un gruppo di lavoro tra le due Autorità di Sistema Portuale in cui verranno prese in esame le azioni da attuare per rendere competitiva la trasversale intermodale tirrenico-adriatica, tenendo conto anche del fattore della sostenibilità ambientale.

Sul tema della competitività, il presidente di Majo ha posto l'accento sul *transit time* nei porti e sulla necessità di rendere più agevoli ed efficaci le procedure doganali tra Barcellona e Civitavecchia anche attraverso eventuali accordi di collaborazione tra autorità doganali dei due Paesi, proposta condivisa anche dal Direttore Generale dell'Autorità Portuale di Barcellona, S. Garcia Milà e posta all'attenzione del Direttore Interregionale dell'Agenzia delle Dogane del Lazio e dell'Abruzzo, Roberta De Robertis e del nuovo direttore generale dell'Agenzia delle Dogane Giovanni Kessler.

Al termine dell'incontro **l'auspicio di istituire un vero e proprio corridoio doganale che potrebbe essere realizzato sulla trasversalità tirrenico-adriatica**, analogamente a quanto l'AdSP di Civitavecchia sta già tentando di fare con la fabbrica di Cassino per agevolare il traffico di auto FCA con il porto di Civitavecchia, gestito dall'armatore Grimaldi.

Napoli, Spirito “Approvato il progetto definitivo per il molo Beverello”

In via di completamento la prima fase di riorganizzazione del waterfront del porto di Napoli.

di Giovanni Grande

NAPOLI – *“La Conferenza dei Servizi ha approvato ieri il progetto esecutivo per il Beverello. A questo punto dobbiamo attendere solo i finanziamenti del Mit per avviare la gara d'appalto. Con l'inizio del nuovo anno cominceremo a lavorare anche sull'area di cerniera tra porto e città degli ex Magazzini Generali: andremo alla progettazione definitiva per le sedi del nuovo Museo del Mare e dell'Emigrazione e dell'Università Parthenope per chiedere le relative risorse”.*

La conferma arriva direttamente dal presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito a margine della “II° giornata di studio per lo Sviluppo della Rete del Mare in Campania. Musei, Istituzioni e luoghi della cultura”. Evento conclusivo di un progetto di ricerca e valorizzazione del patrimonio culturale marino e marittimo iniziato nel 2009 per conto dell'allora Settore Musei e Biblioteche della Regione Campania con l'obiettivo di mettere in comunicazione musei, biblioteche, centri di ricerca e tutti gli enti la cui attività sia legata al mare. Ne è nata una piattaforma interdisciplinare che si pone come potenziale strumento per la promozione e la valorizzazione del patrimonio di conoscenze diffuse lungo la linea di costa campana, in cui l'AdSP, con il suo progetto per il nuovo Museo del Mare, punta a giocare un ruolo rilevante.

“L'idea – ha sottolineato Spirito nel suo intervento – è di porci come soggetto canalizzatore di tutte le esperienze raccolte. Si tratta di un complesso lavoro di ricucitura della memoria in cui terremo conto di come il concetto stesso di museo sia cambiato in questi anni”. Spazio alla tecnologia, dunque, è alla sua capacità di “suscitare evocazione”. “Soprattutto su temi attualissimi come quello dell'emigrazione, che ha visto Napoli al centro di fenomeni dai numeri incredibili tra gli anni venti e trenta del secolo scorso, quando in media 600mila persone all'anno partivano in cerca di fortuna”. Un luogo di ricostruzione dell'identità “per riportare il mare al centro della nostra cultura”.

Continua, intanto, il lavoro con la Regione per la definizione del piano strategico per le ZES. Reduce da una missione conoscitiva in Cina organizzata dal Propeller Club, **Spirito parla anche della visita alla zona economica speciale di Shenzhen.** *“C'è una grande capacità di fare innovazione e di legare green economy, internet, cultura con le attività portuali. Non aver vincolato lo sviluppo industriale alle esigenze della rendita fondiaria ci dimostra che non dovremo limitarci solo ad accogliere industrie in modo generico.*

Bisognerà scegliere i settori in cui investire, secondo un disegno di sviluppo di medio termine”. “Un percorso – conclude – comunque lungo, visto anche la differenza di contesto tra il greenfield su cui hanno operato i cinesi e le realtà storiche di città come Napoli e Salerno. In Cina hanno cominciato nel 1979, noi avremo bisogno almeno di 10 anni di duro lavoro”.

Il Nautilus

GREEN SHIP RECYCLING: ACCORDO TRA AUTORITA' DI SISTEMA DEL MAR IONIO E AGENZIA INDUSTRIE DIFESA



TARANTO – Giovedì 30 novembre, alle ore 11.30, presso la sede dell'Amministrazione Comunale di Taranto – Sala degli Specchi, alla presenza del Sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Sergio Prete e il Direttore generale dell'Agenzia Industrie Difesa Gian Carlo Anselmino, illustreranno alla stampa i contenuti dell'accordo quadro per la definizione di un programma congiunto e pluriennale finalizzato alla realizzazione di un Hub specialistico per le attività di "Green Ship Recycling" dedicato al naviglio militare e civile, nazionale ed estero, all'interno del sito denominato "Ex Yard Belleli".

Brindisi Report

"Rigassificatore e Tap la linea non è quella di D'Alema e Romano"

Reagiscono Sinistra Italiana e Possibile. Imbarazzo per Articolo Uno - Mdp

Un rfindering di quello che doveva essere il rigassificatore British Gas di Brindisi, sotto tubazioni per il gasdotto tap nel porto di Brindisi, e il percorso del gasdotto, BRINDISI - Le dichiarazioni di Massimo D'Alema sull'ipotetica opzione Brindisi per l'approdo del gasdotto Tap, e quelle precedenti del consigliere regionale Giuseppe Romano che rimpiange "l'occasione perduta" del rigassificatore British Gas non fanno una buona pubblicità ad Articolo Uno - Mdp in città e nella provincia, perchè sino a prova contraria non è affatto questa la posizione dello stesso Articolo Uno su questi temi. Un conto sono le opinioni personali, che legittimamente vanno espresse, un conto il loro effetto. Infatti, è arrivata subito la reazione di POSSIBILE e di Sinistra Italiana, le altre due anime del nuovo soggetto in costruzione alla sinistra del Pd, e che domenica 3 dicembre a Roma avrà il suo battesimo.

Ma da queste parti continua a mancare una strategia condivisa e di più ampio respiro per affrontare i problemi non del proprio fatturato elettorale, ma di un territorio più vasto. Da tempo un altro consigliere regionale che ha aderito ad Articolo Uno - Mdp assieme a Romano, il salentino Ernesto Abaterusso, si batte per spostare verso nord il punto di emersione del gasdotto sottomarino. Mino Borraccino, consigliere regionale tarantino di Sinistra Italiana, è uno dei fautori più accesi dei voli civili all'aeroporto di Grottaglie (senza mai discutere con i suoi compagni brindisini delle assai probabili ripercussioni sull'Aeroporto del Salento di una simile eventualità).



Insomma, di battitori liberi più attenti ai problemi dei propri collegi elettorali ce ne sono, almeno per ora, anche a sinistra. E veniamo alle reazioni: "Stupiscono le recenti dichiarazioni di D'Alema e Romano. Paiono entrambi calarsi in una realtà nuova per loro: ignari delle problematiche ambientali, delle lotte democratiche, istituzionali e legali di Brindisi rispetto al rigassificatore (Romano), delle battaglie ancora in corso per le bonifiche delle aree inquinate, dei crediti che ancora vanta Brindisi rispetto alle ricadute negative ambientali, occupazionali e di sviluppo derivanti da insediamenti dismessi o che dovrebbero essere dismessi", scrivono in una nota Pasquale Barba, segretario provinciale di Sinistra Italiana e Federica Bruno Stamerra portavoce comitato di Possibile "Sandro Pertini" Brindisi.

"D'Alema in particolare esterna per far piacere ai suoi eventuali futuri elettori leccesi ma astraendosi completamente dagli elementi tecnici che hanno determinato le scelte Tap, escludendo Brindisi. Sinistra Italiana e Possibile hanno espresso in modo inequivocabile la propria posizione sia sul rigassificatore sia sulla Tap tanto per quanto riguarda Brindisi quanto sulla gestione di quest'ultimo progetto in generale. I militanti di entrambe le forze politiche si impegnarono tutte e tutti, anche prima della loro costituzione, nelle lotte contro il rigassificatore e contro gli ulteriori insediamenti eterodiretti e ad alto tasso di incidenza negativa sullo sviluppo della città e della provincia (utilizzo porto, rilancio turistico, enogastronomico, industria di alto livello tecnologico ed a bassissimo impatto ambientale)", ricordano ancora Barba e la collega di Possibile.

Informazioni Marittime

Sardegna, l'Autorità di Sistema approva il Bilancio di previsione 2018



Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato ieri all'unanimità il **Bilancio previsionale per il 2018**, documento proiettato ad assicurare risorse adeguate a completare i progetti in itinere negli scali delle due ex Port Authority ma, soprattutto, a garantire i necessari interventi per la messa in sicurezza dei porti di nuova acquisizione.

Per Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura, infatti, nel corso del 2018 saranno programmate apposite variazioni al bilancio di previsione, con stanziamenti per tutti i capitoli di spesa, così come saranno, nel contempo, incamerate le relative entrate che ne consentiranno la totale operatività. Sempre nella mattinata, il Comitato di Gestione ha approvato alcune variazioni di bilancio del 2017 e alcuni provvedimenti amministrativi ordinari.

"La riunione ad Olbia del Comitato di Gestione è un segnale inequivocabile dell'attenzione verso tutte le realtà che compongono il nuovo Ente – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Il documento finanziario approvato oggi all'unanimità, benché sicuramente integrabile nel corso del prossimo anno con apposite variazioni, pone solide basi per una gestione integrata ed efficace degli scali isolani".

Una vera e propria fase di Start up, quella in corso, che ha subito un'improvvisa accelerazione con l'istituzione, lo scorso 17 novembre, del Comitato di Gestione. In agenda nelle prossime riunioni, infatti, è prevista la definizione della nuova Pianta Organica di sistema e la nomina del Segretario Generale dell'AdSP.

"E' un percorso a tappe partito da appena dieci giorni con la prima riunione a Cagliari del Comitato – conclude Deiana. Stiamo lavorando a ritmi serrati con l'obiettivo di rendere operativa, ben organizzata e, soprattutto, capillare la struttura dell'AdSP entro la fine dell'anno. Un passo necessario prima di iniziare un 2018 che prevede importanti sfide per i porti sardi dal punto di vista infrastrutturale, commerciale e occupazionale".

Approvato ad Olbia primo bilancio della «AdSp»

OLBIA - Approvato a Olbia il primo bilancio dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. Il documento finanziario riguarda i progetti in itinere negli scali delle due ex Porti **Avanti**. Per Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura nel corso del 2018 saranno programmate apposite variazioni al bilancio di previsione, con stanziamenti per tutti i capitoli di spesa. Così come saranno incamerate le entrate che consentiranno la totale operatività. Via libera poi dal Comitato di gestione anche alle variazioni di bilancio del 2017 e ad alcuni provvedimenti amministrativi ordinari.

Secondo il presidente dell'AdSp, Massimo Deiana, «la riunione (continua in ultima pagina)

Approvato ad Olbia

ne ad Olbia del Comitato di gestione è un segnale inequivocabile dell'attenzione verso tutte le realtà che compongono il nuovo ente. Il documento finanziario approvato all'unanimità, benché sicuramente implementabile nel corso del prossimo anno con apposite variazioni, pone solide basi per una gestione integrata ed efficace degli scali isolani».

In agenda nelle prossime riunioni è prevista la definizione della nuova pianta organica di sistema e la nomina del segretario generale.

«Un percorso a tappe - ha ricordato Deiana - partito da appena dieci giorni con la prima riunione a Cagliari del Comitato. Siamo lavorando a ritmi serrati con l'obiettivo di rendere operativa, ben organizzata e, soprattutto, capillare la struttura dell'ente entro la fine dell'anno. Un passo necessario prima di iniziare un 2018 che prevede importanti sfide per i porti sardi dal punto di vista infrastrutturale, commerciale e occupazionale».

Il Nautilus

Autorità portuale Mar di Sardegna: passa primo bilancio, ore sfide 2018



OLBIA – Approvato a Olbia il primo bilancio dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Il documento finanziario riguarda i progetti in itinere negli scali delle due ex Port Authority. Per Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura nel corso del 2018 saranno programmate apposite variazioni al bilancio di previsione, con stanziamenti per tutti i capitoli di spesa. Così come saranno incamerate le entrate che consentiranno la totale operatività. Via libera poi dal Comitato di gestione anche alle variazioni di bilancio del 2017 e ad alcuni provvedimenti amministrativi ordinari.

“La riunione odierna ad Olbia del Comitato di gestione è un segnale inequivocabile dell’attenzione verso tutte le realtà che compongono il nuovo ente – spiega Massimo Deiana, presidente dell’Authority unica – Il documento finanziario approvato all’unanimità, benché sicuramente implementabile nel corso del prossimo anno con apposite variazioni, pone solide basi per una gestione integrata ed efficace degli scali isolani”. In agenda nelle prossime riunioni è prevista la definizione della nuova pianta organica di sistema e la nomina del segretario generale.

“Un percorso a tappe – ricorda Deiana – partito da appena dieci giorni con la prima riunione a Cagliari del Comitato. Stiamo lavorando a ritmi serrati con l’obiettivo di rendere operativa, ben organizzata e, soprattutto, capillare la struttura dell’ente entro la fine dell’anno. Un passo necessario prima di iniziare un 2018 che prevede importanti sfide per i porti sardi dal punto di vista infrastrutturale, commerciale e occupazionale”.

Crisi porto canale Cagliari, caso approda in Ministero

Cgil chiede incontro con Authority, Comune e Regione



(ANSA) - CAGLIARI, 29 NOV - Porto industriale di Cagliari in crisi e futuro dei lavoratori. Sono stati i temi centrali dell'incontro al Ministero dei Trasporti per affrontare il caso dello scalo del sud Sardegna.

"Ci sono opportunità di rilancio che devono essere immediatamente valorizzate", avvertono il segretario della Camera del Lavoro Cgil Carmelo Farci e la segretaria Filt Massimiliana Tocco. Il sindacato chiama in causa tutti i soggetti che concorrono alla gestione del porto: Comune, Città metropolitana, Regione e Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. E chiede un incontro urgente.

Sullo stato delle cose al porto canale di Macchiareddu il sindacato però distingue tra diverse situazioni: "C'è chi punta a sottolineare il calo di traffico per ragioni che niente hanno a che fare con l'interesse collettivo dell'area di Cagliari e dell'intera Sardegna", hanno detto i sindacalisti Cgil.

Sottolineando invece "l'incremento di parti consistenti di attività indispensabili e insostituibili".

Insomma un presente da decifrare per capire bene come intervenire. Focus anche sui lavoratori del porto, da settecento a mille a seconda di esigenze e stagioni. "Si tratta di intervenire sui fattori che rappresentano un freno per lo sviluppo del traffico portuale, ad esempio - sostiene la Cgil - puntando sull'ampliamento e sulla diversificazione delle attività, come la lavorazione delle merci e il packaging, e sviluppando anche altri segmenti produttivi legati al settore industriale e manifatturiero del territorio".

Secondo il sindacato è necessario investire su attività nuove e specifiche per stare sul mercato: un ragionamento - suggerisce la Cgil- che non può essere slegato da misure di fiscalità agevolata.

Al Ministero dei Trasporti si è discusso anche dell'avvio di un'agenzia del lavoro specifica per il settore portuale così come prevede la legge: "Si tratta di un passaggio importante utile a gestire i picchi e le flessioni fisiologiche nel lavoro portuale, una garanzia a tutela delle attività e dei lavoratori coinvolti".

Brevi

oggi al comune Mobilità sostenibile in vista del Natale Oggi alle 10, nella sala Falcone Borsellino di Palazzo Zanca, il vicesindaco e assessore alla Mobilità Cacciola, insieme ai vertici Alm, terrà una conferenza stampa di presentazione del protocollo d'intesa siglato con Confesercenti, Confcommercio, Confartigianato, Messina Pedonale e Millevetrine sulle iniziative di mobilità sostenibile della città nel periodo delle festività natalizie.

lavori conclusi Tremestieri, riapre il secondo scivolo Con una nuova ordinanza, firmata ieri dal comandante Nazzareno Laganà, la Capitaneria di Porto-Autorità marittima dello Stretto ha riaperto il secondo scivolo degli approdi di Tremestieri. Si sono conclusi, infatti, i lavori di dragaggio effettuati dalla società "Lmd Spa" di Malcontenta, tramite la motonave "Rex II". «Lo specchio acqueo del bacino portuale di Tremestieri è stato completamente ripristinato».

conferenza stampa Canile millemusi Parla Zuccarello Oggi alle 11 il consigliere comunale Santi Daniele Zuccarello, insieme al commissario del canile "Millemusi", Massimo Costantini, ed alle associazioni animaliste cittadine, terrà una conferenza stampa nell'

Aula commissioni di Palazzo Zanca. Nel corso dell'incontro con i giornalisti si discuterà della gestione del canile e dei relativi programmi futuri.

seconda giornata Randagismo Il corso dell'Asp Seconda giornata, oggi, del corso organizzato dall'Asp Messina su "Randagismo rurale e urbano: animali vaganti, fauna selvatica in ambienti rurali ed urbani, valutazione sanitaria, aspetti legislativi e protocolli operativi". A cura del dipartimento di prevenzione veterinaria dell'Asp5, con la partecipazione di 60 medici veterinari, la seconda giornata di corso si aprirà oggi alle 8.30 e si concluderà alle 18.

Friuli Venezia Giulia: Serracchiani su Fincantieri, confermato futuro cantiere Monfalcone

(FERPRESS) – Monfalcone, 29 NOV – “Il cantiere della Fincantieri di Monfalcone è il primo a dotarsi di un’Autorizzazione integrata ambientale (Aia)”. Lo ha ricordato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, durante la cerimonia di varo della nave da crociera Msc Seaside, proprio all’interno del cantiere navale di Monfalcone spiegando che ieri “la conferenza dei servizi ha rilasciato l’Aia dello stabilimento”.

Una certificazione di grande rilevanza sia dal punto di vista ecologico sia occupazionale, perchè garantisce lo sviluppo dell’attività cantieristica monfalconese, come confermato anche dall’amministratore delegato di Msc, Pierfrancesco Vago, il quale ha annunciato per questo pomeriggio la firma del contratto tra la sua società e Fincantieri, alla presenza del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che sancisce la costruzione di ulteriori 2 navi da crociera di classe ‘Seaside evolution’ nello stabilimento di Monfalcone. “Un’operazione – ha detto Vago – che comporta un investimento da 1,8 miliardi di euro e prevede la consegna delle navi nel 2021 e nel 2023”.

Un risultato che secondo Delrio “dimostra all’Europa e al mondo che l’Italia ce la può fare a vincere le grandi sfide della competizione globale”. Il ministro ha spiegato che “l’Italia è all’altezza degli altri Paesi e non ha paura della competizione ed è orgogliosa degli uomini e delle donne che contribuiscono ad accettare la sfida dell’economia globale”.

Serracchiani ha osservato che si tratta di “posti di lavoro e di economia importantissima per Monfalcone, il Friuli Venezia Giulia e per tutto il Paese. E’ quindi stato opportuno, corretto e determinante aver continuato a investire nella cantieristica navale. Oggi c’è stato il matrimonio tra due player globali come Msc e Fincantieri e quindi i cantieri di Monfalcone hanno una prospettiva importante di crescita”.

CROCIERE

Fincantieri presenta "Seaside" e incassa altri due ordini da Msc

L'invio **DELL'ANTICO** >> 13

L'ANNUNCIO DEI VERTICI DELLA COMPAGNIA DI FRONTE AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA MATTARELLA

Fincantieri incassa altri due ordini da Msc

Presentata a Monfalcone "Seaside", la più grande nave da crociera mai realizzata in Italia

dal nostro inviato

MATTEO DELL'ANTICO

MONFALCONE. Fincantieri realizzerà altre due navi per Msc Crociere. L'accordo è stato siglato ieri, nello stabilimento di Monfalcone, dove il gruppo italiano ha consegnato alla compagnia con sede in Svizzera la mega-nave "Seaside", la più grande unità per passeggeri mai costruita in Italia.

La nuova commessa - del valore complessivo di 1,8 miliardi di euro - è stata annunciata dall'armatore Gianluigi Aponte, patron di Msc, alla presenza dell'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, del presidente della Repubblica italiana Sergio Mattarella e del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. La prima delle due nuove navi, come anticipato

dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* lo scorso 24 agosto, fa parte del precedente ordine per le due imbarcazioni classe "Seaside" che già prevedeva un'opzione per una terza unità, mentre la seconda si inserisce in un nuovo accordo: entrambe le unità saranno rea-

lizzate a Monfalcone e verranno consegnate una nel 2021 e l'altra nel 2023. Apparterranno alla classe "Seaside Evo" e saranno più grandi anche di "Msc Seaview", ancora in fase di allestimento nel cantiere friuliano e con consegna prevista a maggio 2018. «Il rapporto di collaborazione tra noi e Fincantieri è destinato a crescere nel tempo, tanto che prevediamo di ordinare in Italia almeno una nave all'anno», ha annunciato Aponte. Con la commessa firmata ieri, l'investimento totale di Msc con il gruppo navalmeccanico italiano sale a 3,5 miliardi di euro. Porterà la compagnia ad avere dodici nuove navi entro il 2026 per un esborso totale - comprese le unità ordinate ad Stx France - del valore di dieci miliardi e mezzo di euro. Pier Francesco Vago, presidente esecutivo della compagnia

svizzera, ha ricordato che la nuova nave «rappresenta un investimento di circa 700 milioni di euro». Il gruppo Msc contribuisce all'impatto economico per il settore marittimo italiano con 5 miliardi di euro all'anno pari al 10% dei 43 miliardi complessivi. «Die-

cimila italiani sono dipendenti della nostra compagnia - ha aggiunto Vago - ma il numero è destinato a crescere: assumeremo più di trentamila persone in pochi anni. Per questo mi auguro che il Registro internazionale venga correttamente adeguato per fare in modo che il nuovo personale possa essere italiano».

La nave "Msc Seaside" è la quattordicesima unità che si aggiunge alla flotta di Msc. Entrerà in servizio oggi con destinazione Miami. Ha una stazza lorda di 154 mila tonnellate: può ospitare 5.179 passeggeri e 1.413 membri d'equipaggio. È lunga 323 metri e larga 41. Per costruirla sono stati impiegati 4.000 lavoratori di Fincantieri e sono stati necessarie dieci milioni di ore-uomo. Le nuove unità della classe "Seaside Evo", invece, saranno lunghe 339 metri e avranno una stazza lorda di oltre 169 mila tonnellate. «È giusto sottolineare il livello di eccellenza del settore marittimo italiano e ricordare il grande contributo che porta al nostro Paese», ha sottolineato il presidente Mattarella durante la cerimonia.

Aponte: «Sciolte tutte le riserve sul caso Stx»

E Bono ora scommette sull' Australia

MONFALCONE. «Il nostro vantaggio è quello di avere un modello già operativo, i nostri competitor invece (gli inglesi di Bae e gli spagnoli di Navantia, ndr) solo progetti sulla carta che ancora non sono stati realizzati». L' ad di Fincantieri Giuseppe Bono, a margine della consegna della "Msc Seaside", si è detto «fiducioso» per l' ottenimento da parte del gruppo della commessa del valore di 25 miliardi di dollari che la Marina australiana dovrà affidare - entro dicembre - per la costruzione di nove navi da guerra. Nei giorni scorsi, il presidente di Fincantieri Giampiero Massolo, ha partecipato ad una missione diplomatica proprio in Australia capitanata dal ministro degli Esteri Angelino Alfano con l' obiettivo di convincere il governo di Canberra ad affidare l' ordine a Fincantieri.

Ma l' ad non è intervenuto solamente sul dossier che riguarda l' Australia. A proposito dell' intesa raggiunta con il governo francese per l' ingresso del gruppo italiano in Stx France, Bono ha dichiarato che l' accordo «dà vita ad un colosso della navalmeccanica europea, sia per quanto riguarda la costruzione di navi militari che di unità civili, in grado di competere a livello mondiale con ogni tipo di concorrente». Sull' argomento si è espresso anche Aponte, che ha sottolineato di avere «sciolto ogni riserva» sull' ingresso di Fincantieri nel capitale di Stx France, dopo che nei mesi scorsi lo stesso **armatore** aveva espresso più di un dubbio sull' operazione portata avanti, non senza intoppi, sull' asse Roma -Parigi.

Fincantieri avrà il 51% di Stx con un uno per cento in prestito dal governo francese (dentro c' è anche Naval Group). «Il carico di lavoro di Fincantieri raggiungerà i 30 miliardi di euro entro fine anno. Grazie a questa alleanza nasce un colosso capace di ottenere ricavi per dieci miliardi di euro l' anno e con un carico di lavoro complessivo di oltre cinquanta miliardi. Saremo presenti in venti Paesi nel mondo con circa 35 mila dipendenti e un indotto in Europa di 135 mila lavoratori».

Fincantieri: consegnata Msc Seaside

La nave più grande da crociera realizzata in Italia



È stata consegnata a Monfalcone MSC "Seaside", la prima di due navi di prossima generazione realizzata da Fincantieri per MSC Cruises, la più grande compagnia di crociera a capitale privato al mondo e leader di mercato in Europa, Sudamerica e Sudafrica. La nuova nave verrà presentata ufficialmente durante una cerimonia che si terrà alla presenza, tra gli altri, del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, di altre autorità e dal top management delle due società. MSC "Seaside" è la più grande nave finora realizzata in Italia. Lunga 323 metri e con una stazza lorda di 154.000 tonnellate, la nuova unità può ospitare 5.179 passeggeri a bordo. Assieme alla gemella MSC "Seaview", che sarà consegnata nella primavera del 2018, rappresentano il nuovo standard di riferimento in termini di rispetto dell'ambiente. La nave, inoltre, è pienamente conforme alle regole del sistema di sicurezza "Safe return to port".

Msc Crociere ha annunciato una nuova commessa per 1,8 miliardi a Fincantieri per la realizzazione di due nuove navi da crociera. L'annuncio è stato fatto dal presidente del gruppo, Gianluigi Aponte, presente anche l'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, e il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

MSC CROCIERE E FINCANTIERI ANNUNCIANO L'ACCORDO PER 2 NAVI "SEASIDE EVO" NEL GIORNO IN CUI MSC CROCIERE HA PRESO IN CONSEGNA LA SECONDA NAVE NEL GIRO DI 6 MESI



Monfalcone, 29 novembre 2017 – Oggi nello stabilimento di Fincantieri a Monfalcone MSC Crociere ha ufficialmente preso in consegna la nuova nave ammiraglia *MSC Seaside*. La cerimonia della consegna si è svolta alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e altre autorità e istituzioni.

In occasione della cerimonia di consegna di *MSC Seaside*, la seconda nuova unità ad entrare in servizio nel corso del 2017, MSC Crociere e Fincantieri hanno anche firmato gli ordini per la costruzione di 2 navi *Seaside EVO*, ulteriore evoluzione del prototipo della classe *Seaside*, per un investimento complessivo di 1,8 miliardi di euro.

Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Cruises ha affermato: *“L’entrata in servizio di MSC Seaside segna un’altra pietra miliare nella storia e nel futuro della Compagnia, ma incarna anche un momento cruciale per l’industria. È la prima nave del quinto nuovo prototipo che mettiamo in servizio e rappresenta un prodotto totalmente innovativo per l’industria del turismo. La generazione di navi Seaside è stata disegnata per portare gli ospiti più a contatto con il mare e per navigare in acque soleggiate, oltre a continuare a innalzare i confini della tecnologia marittima incentrata sugli ospiti”*.

“Guardando il 2017, giunto ormai quasi al termine, questo è stato un anno in cui abbiamo registrato una crescita della capacità senza precedenti. Abbiamo messo in servizio due delle nuove navi più innovative del settore in soli sei mesi e ora aggiungiamo due navi Seaside EVO al nostro piano industriale, posizionando la nostra presenza globale ancora più in alto. Ci aspettiamo la consegna di almeno una nuova nave ogni anno fino al 2026, con sei entrate in servizio tra il 2017 e il 2020” ha aggiunto Vago.

Giuseppe Bono, Ceo di Fincantieri, ha dichiarato: *“Siamo orgogliosi di aver condotto in porto un progetto così importante, per nuovo cliente e con una nave che è la più grande costruita finora in Italia. Questo dimostra non soltanto la capacità di soddisfare le esigenze degli armatori, ma anche lo straordinario livello operativo raggiunto da Fincantieri. Vorrei sottolineare infatti che la consegna di “Seaview”, unità gemella di “Seaside”, avverrà tra solo sei mesi in questo stesso cantiere”*. Bono ha aggiunto: *“In particolare, con MSC crediamo di aver realizzato una nave altamente innovativa, che segna un ulteriore salto di qualità sul piano tecnologico. Un simile traguardo ci ha permesso di fidelizzare il cliente con un ulteriore ordine per due nuove navi, che rappresenteranno una vera e propria evoluzione”*.

In seguito al nuovo accordo tra MSC Cruises e Fincantieri, l’opzione iniziale per la costruzione di una terza nave di classe *Seaside* da consegnare nel 2021 è stata sostituita con la costruzione della prima delle due navi *Seaside EVO*. L’altra unità entrerà in servizio nel 2023.

-segue

Le principali caratteristiche chiave delle nuove Seaside EVO sono:

- Lunghezza/Larghezza: 339m/41m
- Stazza lorda: 169.380 tonnellate
- Capacità massima (Passeggeri + equipaggio): 7.280 persone

Ideata per offrire ancora più spazio, Seaside EVO avrà dimensioni più grandi, più cabine, e anche uno Yacht Club più ampio, e avrà una capacità di 5.646 passeggeri. Allo stesso tempo, proprio come la classe Seaside, le navi Seaside EVO saranno equipaggiate con le più avanzate tecnologie ambientali, tra cui: un sistema Selective Catalytic Reduction (SCR), un avanzato sistema di controllo attivo delle emissioni, che riduce significativamente l'ossido di azoto (NOx) in azoto innocuo (N2) e acqua; la tecnologia di pulizia dei gas di scarico (EGC) per soddisfare le più severe normative sui gas di scarico in porto e nelle aree operative; sistemi avanzati di gestione e riciclaggio dei rifiuti; sistemi avanzati di trattamento delle acque – che vanno ben oltre gli standard normativi e soddisfano i più elevati standard del settore; e, un avanzato sistema di recupero di energia e calore. Le navi saranno ultra-idrodinamiche e grazie all'ottimizzazione delle linee dello scafo, alle eliche e ai timoni, unite all'ultima vernice antivegetativa, la resistenza alle onde sarà ulteriormente ridotta e sarà raggiunta una maggiore efficienza nei consumi. Attraverso le navi, ci sarà l'ultima generazione di dispositivi per il risparmio energetico e tutte le aree saranno dotate di illuminazione a LED. Le navi saranno ancora più idrodinamiche e grazie alle curve ottimizzate dello scafo, alle eliche e ai timoni, unite all'ultima vernice antivegetativa, la resistenza alle onde sarà ulteriormente ridotta e sarà raggiunta una maggiore efficienza nei consumi.

Con l'aggiunta di queste nuove navi, il piano industriale della Compagnia arriva adesso a comprendere la costruzione di 12 nuove navi entro il 2026, per un investimento complessivo di 10,5 miliardi di euro.

Durante la cerimonia di oggi, che ha reso omaggio alla ormai secolare tradizione marittima, Roberto Olivari, direttore dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, ha consegnato a Pier Paolo Scala, Comandante di *MSC Seaside*, un'ampolla contenente la prima acqua che la nave ha toccato con lo scafo quando è stata messa in mare all'inizio dell'anno. Al termine della cerimonia di consegna, *MSC Seaside* salperà per la prima volta verso Trieste. Da lì la nave intraprenderà il suo viaggio verso Miami per la "Naming Ceremony" che sarà celebrata il prossimo 21 dicembre.

MSC Seaside è la prima nave della generazione Seaside, un prototipo completamente nuovo che innalza ulteriormente i livelli dell'innovazione tecnologica e del design. Con una stazza lorda di 153.516 tonnellate e una capacità di 5.179 ospiti, questa è la seconda nave di nuova generazione che entra nella flotta MSC Crociere e la prima costruita da Fincantieri.

MSC Seaside avrà come homeport Miami e da lì inizierà a offrire crociere settimanali nei Caraibi alterando itinerari nei Caraibi orientali e nei Caraibi occidentali.

Sulla scia di *MSC Seaside*, la nave gemella *MSC Seaview* entrerà in servizio a giugno 2018, iniziando la sua stagione estiva nel Mediterraneo. Oggi alla cerimonia di consegna, Vago ha anche annunciato che *MSC Seaview* sarà battezzata a Civitavecchia il 2 giugno 2018.

Msc: Vago, con Seaside investimento da 700 milioni di euro

(ANSA) - MONFALCONE (GORIZIA), 29 NOV - Per la nuova nave da Crociera Seaside, Msc ha investito 700 milioni di euro "e la contemporanea realizzazione della nave gemella Seaview comporta lavoro per oltre 7 mila addetti": lo ha detto a Monfalcone il presidente esecutivo di Msc Crociere Pier Francesco Vago che ha sottolineato l'importanza della Blue Economy, l'economia del mare.

"Nel 2018 - ha detto - Msc porterà in 14 porti italiani 3 milioni di passeggeri. Sono i numeri della Blue Economy, una economia che vale 43 miliardi l'anno e 835 mila posti di lavoro".

Vago ha ricordato che "10 mila italiani sono dipendenti di Msc, ma abbiamo un piano di investimenti per 30 mila assunzioni in Europa". Con il made in Italy Msc ha già investito 1,7 miliardi di euro ai quali se ne assommeranno altri 1,8 per i prossimi anni.

L'Informatore Navale

La Valletta: 700.000 crocieristi sono sbarcati nel porto maltese nel 2017



La Valletta, Malta, 30 novembre 2017 - La Valletta Cruise Port, operatore dei terminal passeggeri marittimi e Valletta Waterfront e una controllata di Global Ports Holding hanno accolto 700.000 passeggeri da crociera.

Un fortunato destinatario, arrivato nel porto di La Valletta a bordo della "MSC Meraviglia", è stato selezionato come 700millesimo passeggero ed avrà l'opportunità di tornare a Malta nel prossimo futuro con un viaggio di 3 giorni a Malta comprensiva di voli per due persone, per gentile concessione dell'Autorità per il turismo di Malta. Durante il loro rispettivo soggiorno, la sistemazione sarà fornita da The Saint John, un hotel boutique, situato nel cuore di La Valletta. Membro di AX Hotels, questa struttura porta alla luce la storia di un edificio del 17 ° secolo con un tocco retrò e industriale ispiratore con camere personalizzate dotate delle ultime tecnologie, design di finitura grezza e architettura imponente.

Il ministro del turismo, l'on. Il dott. Konrad Mizzi ha dichiarato: "Oggi abbiamo raggiunto una nuova pietra miliare nel numero di arrivi di passeggeri delle navi da crociera. Finora quest'anno 700.000 crocieristi hanno vissuto entrando nel grande porto e visitando Malta. Il governo è impegnato a continuare a collaborare con il porto da crociera di La Valletta per garantire che la nostra offerta sia competitiva e che il nostro prodotto migliori continuamente. "

"Questo segna una tappa importante per il porto da crociera di La Valletta, che festeggia attualmente il suo 15 ° anniversario, e Malta. Insieme agli stakeholder locali abbiamo lavorato incessantemente verso il raggiungimento di questo obiettivo e per garantirne la sostenibilità in futuro. La spinta all'eccellenza del team di Valletta Cruise Port e di altri collaboratori per superare sempre le aspettative dei clienti è alla base di questo successo, insieme alla bellezza naturale della Valletta Grand Harbour ", ha commentato Stephen Xuereb, CEO di Valletta Cruise Port e COO di Holding dei porti globali.

"Il numero dei 700.000 arrivi dei crocieristi è una pietra miliare significativa per l'industria del turismo di Malta; abbiamo raggiunto oggi un livello di traffico crocieristico che potevamo solo sognare pochi anni fa. Il settore delle crociere è un importante contributo all'economia maltese, in particolare alla comunità imprenditoriale di La Valletta e della regione del Grand Harbour. Al di là dell'iniezione di reddito generata da ogni visita di una nave da crociera, c'è anche il contributo positivo di mostrare alcuni dei punti salienti delle nostre isole ai giganti di una giornata e spesso anche alla loro rete di social media. Oltre alla risultante promozione delle nostre isole, i sondaggi hanno dimostrato che molti passeggeri delle crociere sono incuriositi dal tornare a Malta e Gozo per una vacanza più lunga subito dopo ", ha affermato Carlo Micallef, direttore marketing della Malta Tourism Authority.

La Valletta Cruise Port plc prevede di chiudere l'anno 2017 con movimenti record di passeggeri di circa 780.000 passeggeri, a bordo di 340 crocieristi, con il 2018 previsto sugli stessi livelli. Nel 2016 l'industria delle crociere ha contribuito con oltre 94 milioni di euro all'economia locale. Il fulcro di questa crescita è la crescente reputazione del porto pluri-premiato di Malta e del servizio di sterline fornito; così come un rapporto sano con le linee di crociera, che viene ulteriormente rafforzato dato che Valletta Cruise Port fa parte della famiglia Global Ports Holding.

La Valletta Cruise Port ha avviato la sua seconda operazione regolare di homeporting, con la P & O Oceana, oltre all'operazione di homeporting settimanale di TUI Cruises, che ha funzionato per la settima stagione consecutiva.

Il 2018 sarà un anno importante per il porto da crociera di La Valletta, contrassegnato tra l'altro dal porto che ospita l'Assemblea generale MedCruise a maggio, in un anno in cui a Valletta le sarà conferito il titolo di Capitale europea della cultura.

Informazioni Marittime

Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry: a febbraio la seconda edizione



L'1 e il 2 febbraio 2018, si svolgerà nel Centro Congressi di Assolombarda a Milano la seconda edizione di "**Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry**", il Forum annuale dedicato al tema dello sviluppo del sistema logistico e marittimo nazionale a supporto della crescita dell'Industria italiana. Forti del successo della scorsa edizione, che ha visto il coinvolgimento di 80 relatori in 10 sessioni tematiche, 60 tra promotori, sponsor e partner e oltre 700 visitatori, i protagonisti dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dell'industria si riuniranno nuovamente per discutere sull'importanza del rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano quale opportunità per agevolare la crescita del Sistema Italia.

Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry si articolerà in due giornate inaugurate da una sessione istituzionale di apertura - Ripresa 4.0: l'alleanza tra industria e logistica per la crescita durevole dell'economia del paese - cui seguiranno diverse sessioni congressuali parallele che approfondiranno vari temi, tra i quali:

- **Lo sviluppo del sistema infrastrutturale italiano al servizio dell'impresa**
- **I porti franchi e le zone economiche speciali per lo sviluppo dell'economia nazionale**
- **L'infrastruttura ICT e applicativa per una nuova logistica al servizio dell'impresa**
- **Gli strumenti per realizzare un'alleanza tra aziende e logistica sostenibile**
- **Belt & road: dove e come si colloca l'Italia**

Sono previsti anche diversi workshop tematici di approfondimento sullo sviluppo del sistema logistico per i settori ad alto valore aggiunto del sistema produttivo nazionale, con particolare riferimento ai settori di maggiore interesse per la logistica quali:

- **Agroalimentare**
- **Metallurgia & Materie Prime**
- **Meccanica & Automotive**
- **Made in Italy (Tessile, Abbigliamento, Arredamento, Design, Arte, Food)**

Completeranno l'agenda momenti di networking e delle sessioni trasversali su temi comuni a più settori merceologici e dedicati alle innovazioni e alle eccellenze del cluster marittimo e logistico per favorire il loro incontro e confronto con il mondo industriale a favore della competitività del sistema industriale e distributivo italiano. La seconda edizione del Forum Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry è promossa da The International Propeller Clubs e Assologistica, organizzato da Clickutility Team e dai Propeller Club Port of Milan, vede il Patrocinio di Federazione del Mare e coinvolgerà le principali associazioni del settore marittimo e manifatturiero.

Crociere

Si rafforza l'alleanza tra Fincantieri e Msc ordine per 12 navi

10,5 MLD

L'ordine di Msc Crociere a Fincantieri vale 10,5 miliardi

MONFALCONE

Dodici nuove navi per un investimento di dieci miliardi e mezzo. La sfida di Msc Crociere si traduce in un piano di crescita che fa leva su un rapporto sempre più solido con Fincantieri. L'annuncio arriva dai vertici del gruppo (il presidente Gianluigi Aponte, il chairman di Msc Crociere Pierfrancesco Vago) davanti al presidente della Repubblica Sergio Mattarella nel cantiere di Monfalcone della Fincantieri, durante la cerimonia di consegna della nuova ammiraglia Msc, la "Seaside", 154 mila tonnellate di stazza lorda, la più grande mai costruita in Italia. Il piano di crescita è immediatamente operativo. Msc e Fincantieri hanno infatti firmato gli ordini per la costruzione di due navi Seaside Evo, evoluzione della Seaside, per un investimento di 1,8 miliardi.

- Massimo Minella

L'export italiano di qualità cresce (è record) nel 2017

Va forte l'esportazione verso la Cina, ma anche la Russia torna importante - Meccanica e mezzi di trasporto in testa - Primi in Europa davanti alla Germania e alla Francia

ROMA - L'export italiano ha ripreso a correre: e sui porti adesso si sente. Corre in particolare verso il Nord e il sud America, aree con le quali i porti italiani hanno collegamenti importanti: ma il record assoluto della crescita (in percentuale) nell'ottobre quest'anno spetta al Nord Africa, con il 28,1% rispetto allo stesso mese del 2016. Segue la Turchia (+26,9%) specialmente per la meccanica: ma anche il Sud America, con i dati complessivi del Mercosur, sta andando forte (+25,6%). Gli Usa valgono per il +17%, il Canada per il +16,3%: segue la Cina (+15,6%) e poi la Russia, che malgrado le sanzioni ha registrato ad ottobre un incremento del 14,3. Per curiosità: unico dato negativo (-11,6%) spetta ai paesi Opec.

Secondo i dati diramati dall'Istat, analizzando l'andamento dell'export italiano nei primi dieci mesi dell'anno invece che del solo mese di ottobre le percentuali variano, ma il trend rimane molto positivo. La Cina è il principale mercato con un incremento del 24,2%, ma chi è in fortissima ripresa è anche la Russia (+22,1%), seguita dai paesi dell'America Meridionale (Mercosur)

con un +17,3%. Medio Oriente e Africa settentrionale nei dieci mesi hanno fatto solo piccoli incrementi (rispettivamente +1,8% e +1,5%). Da sottolineare che l'Italia supera la Francia nel totale dell'export verso gli Usa, diventando il decimo paese fornitore degli americani.

Secondo l'analisi riportata da Il Sole-24 Ore, i settori con le migliori performances sono la meccanica non elettronica, i mezzi di trasporto, i manufatti industriali, l'abbigliamento, i prodotti in pelle e cuoio, la meccanica elettrica e il tessile. Siamo la quinta migliore bilancia commerciale al mondo (esclusa l'energia, nostro tallone d'Achille) dietro Cina, Germania, Corea e Giappone. Nei primi 8 mesi dell'anno l'export italiano è complessivamente cresciuto dell'8% contro il +6% della Germania e il +4% della Francia.

Il Secolo XIX

Hamburg Süd, c'è il piano dei tagli

Genova - Il via libera c'è stato ma non è indolore. L'Antitrust di Seul ha infatti approvato l'acquisizione di Süd da parte di Maersk Line. È l'ennesima fusione tra compagnie, la via scelta dai colossi del mare per continuare a navigare nella crisi del trasporto contenitori. Il gruppo danese sta finalizzando l'acquisizione annunciata un anno fa e che ha un valore pari a 4 miliardi di dollari. La linea tedesca è forte soprattutto sulle rotte per il Sud America e i collegamenti con l'Asia sono finiti sotto la lente dell'Agenzia per la concorrenza coreana. Le prescrizioni per ottenere l'ok all'operazione, sono dure: in particolare Seul chiede che Hamburg Süd esca dalle alleanze che ha stipulato con gli altri carrier. La richiesta nasce dal calcolo delle quote di mercato che la fusione con il gigante danese potrebbe produrre, creando così una "distorsione del mercato". Con Maersk e il supporto delle alleanze, Hamburg Süd otterrebbe oltre il 54% del traffico sulle rotte che collegano il Far East con il Centro America e i Caraibi. Seguendo le prescrizioni dell'Antitrust coreano, potrebbe scendere a una quota di mercato pari a poco oltre 33%. Molto, ma non troppo. Entro breve, forse già alla fine della prossima settimana, l'operazione dovrebbe concludersi.

I tagli al personale

La fusione tra le due linee non è comunque esente da sacrifici. Come negli altri casi, quando per evitare di dover sostenere il periodo incerto del mercato diverse linee si sono fuse o sono state acquisite, anche per Hamburg Süd ci sarà un taglio della forza lavoro. Tra le due compagnie che si fondono, è Maersk Line a condurre le danze. La compagnia tedesca ha diramato nei giorni scorsi una nota interna in cui si chiarisce che il piano di riorganizzazione andrà avanti. Perché se da un lato la buona notizia è che larga parte delle strutture regionali rimarranno «unchanged» (senza variazioni), sul fronte dei numeri viene chiarito che con il nuovo «piano di riorganizzazione» ci sarà una «riduzione» di posti di lavoro calcolata tra le «130 e le 175» unità. È la scure che si abatterà su tutti gli uffici di Hamburg Süd nel mondo, eccetto la Germania che avrà un piano mirato, essendo il quartier generale della compagnia. In Europa si perderanno tra i 20 e i 25 posti di lavoro e in Italia gli uffici sono a Genova, Salerno e Livorno. In Nord America salteranno sino a 30 lavoratori, nell'area del Pacifico sino a 35 posti mentre nei Caraibi e Sud America i tagli saranno più pesanti: da un minimo di 60 ad un massimo di 85 lavoratori. Sarà quella la regione più colpita quando "nei prossimi mesi" come scrive la nota che il Secolo XIX/TheMediTelegraph ha potuto visionare, verrà introdotto il nuovo piano organizzativo. Nel frattempo? «Facciamo affidamento sulla vostra professionalità e pazienza».