



Primo Piano:

"...Bene Toninelli su Italia hub nel Mediterraneo..." (Ferpress)

Dai Porti:

Trieste:

"...La nostra vocazione è internazionale..." (Corriere Marittimo, Ferpress)

Venezia:

"...Industria, petrolchimico e terminal Venezia ricompono il puzzle porto..." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Corridoio Genova-Rotterdam, l'Ue bacchetta la Germania..." (The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Ansa)

"...Calata Bettolo, un giorno per l'intesa..." (Il Secolo XIX)

"...Autorità Portuale, un vigilantes per Signorini..." (Il Secolo XIX)

"...I giochi politici sulle spalle della Liguria..." (Il Secolo XIX)

"...La regina del mare incanta Ponte dei Mille..." (Il Secolo XIX)

"...Concorso Autorità Portuale..." (Il Secolo XIX)

"...Raggiunto accordo sulla gestione dei rifiuti nei porti..." (The Medi Telegraph)

"...Il Vte aumenta ancora i volumi..." (The Medi Telegraph)

"...Container, i volumi dei terminal crescono ancora..." (The Medi Telegraph)

"...Il nuovo socio potrebbe essere l'Autorità di sistema portuale..." (The Medi Telegraph)

"...Emissione il Rina certifica due linee operate da Gnv..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Il mare e tutto il suo valore al Seafuture..." (Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Accordo tra Grimaldi e Blu Navy..." (Il Tirreno)

"...Per lo sviluppo sostenibile serve integrarsi..." (Il Tirreno)

"...Molo Novo, divieti presto dimezzati..." (Il Tirreno)

"...Porto, scarica abusiva. Comune parte civile..." (Il Telegrafo)

"...Dighe del porto off-limits..." (Il Telegrafo)

"...Dieci milioni per il polo produttivo livornese..." (Italia Oggi)

"...Polo di Guasticce, nuove imprese investono..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Piombino:

"...Area di sosta per le imprese elbane..." (Il Tirreno)

Bari:

"...La nave scuola della Marina Militare romana in visita a Bari..." (Bari Today, Bari Live, Puglia In)

Gioia Tauro:

"...Oliverio incontra i sindacati, valorizzare Zes..." (Ansa)

Palermo:

"...Sit in dei lavoratori portuali..." (Palermo Today, Economia Sicilia)

Messina:

"...Firmato il protocollo d'intesa con l'Autorità Portuale..." (Gazzetta del Sud, La Sicilia, Stretto Web)

"...Arriva Msc Seaview la grande nave del futuro..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
8 Giugno 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Masucci (Propeller Port Clubs): bene Toninelli su Italia hub nel Mediterraneo. Propeller pronto a lavorare con ministro

(FERPRESS) – Roma, 8 GIU – “Dopo la crisi più lunga della storia repubblicana, finalmente abbiamo un Governo nel pieno delle sue funzioni. Voglio fare i migliori auguri di buon lavoro al Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, a tutti i Ministri e in particolare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, che è il nostro punto di riferimento”.

Così Umberto Masucci, Presidente del The International Propeller Port Clubs. “Ho apprezzato le dichiarazioni del Ministro sul ruolo dell’Italia come Hub del Mediterraneo e sono fiducioso che la sua attività possa proseguire in una logica di continuità e miglioramento di tutte le infrastrutture strategiche per l’economia marittima, la portualità, i trasporti e la logistica. Il nostro settore, che per sua natura è globalizzato, vive oggi una fase di grandi cambiamenti e ha bisogno di aumentare la propria competitività per permettere al Paese di crescere, generare ricchezza e posti di lavoro. Come Think Thank del settore, il Propeller è pronto a lavorare con il Ministro e la sua struttura per fornire il proprio contributo di idee e la propria esperienza”, conclude Masucci.

Trieste a Praga, D'Agostino: "La nostra vocazione è internazionale"

Trieste, Il porto di Trieste rafforza i rapporti commerciali con Praga e incrementa le connessioni ferroviarie con la Repubblica Ceca. Con questo proposito l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha promosso il porto di triete e le sue prospettive di sviluppo, durante l'evento organizzato a Praga in collaborazione con l'Ambasciata d'Italia a Praga e la Camera di Commercio Italo-Ceca. Hanno partecipato alla presentazione presso il centro Manes, in un palazzo storico degli anni '30 affacciato sul fiume Moldava, 150 operatori del settore e investitori.

Durante i saluti di apertura, l'ambasciatore Aldo Amati ha sottolineato il ruolo strategico del porto di Trieste per il Centro-Est Europa, ma soprattutto le relazioni che il presidente dell'Authority giuliana, Zeno D'Agostino sta portando avanti su scala internazionale, specialmente con la Cina. A seguire gli interventi di Alessandro Pasquale, vice presidente della Camera di Commercio Italo-Ceca, e di Mario Carini delle Assicurazioni Generali che ha rimarcato il legame storico che unisce la compagnia assicurativa al suo porto, fin dalla fondazione.

Sul ruolo di Trieste quale gateway per tutto il bacino mitteleuropeo, si è soffermato il **presidente Zeno D'Agostino**: *"Siamo un porto in controtendenza rispetto agli altri scali italiani. La nostra vocazione è internazionale: il 90% dei nostri traffici è diretto all'estero, mentre il 10% serve il mercato interno"*. D'Agostino ha inoltre specificato: *"Tutto quello che facciamo è collegato alla ferrovia. Lo sviluppo ferroviario del porto sta conoscendo una crescita senza precedenti, dai 5980 treni del 2015, siamo passati a 8681 nel 2017 e puntiamo a toccare quota 10.000 a chiusura 2018"*.

Dal porto di Trieste, i terminal che offrono connessioni settimanali verso la Repubblica Ceca, sono il molo VII e VI. Dal terminal container di Trieste Marine Terminal, partono 3 coppie di treni alla settimana per Paskov. Si tratta di un company train, gestito da MSC, a cui si aggiunge anche il collegamento con 4 partenze alla settimana verso il terminal slovacco di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava. Questi due servizi, come ha sottolineato Michaela Svrckova, responsabile di MSC Praga per la Repubblica Ceca e la Slovacchia, hanno un utilizzo in import/export che raggiunge quasi il 100%, segno che il collegamento funziona e ha ampi margini di crescita sulle frequenze.

Numeri importanti anche per EMT, che storicamente ha sempre avuto una forte vocazione ferroviaria. Dal molo VI, ha spiegato Murat Boğ, manager di Ekol, il gruppo turco che controlla il terminal intermodale, partono invece 4 coppie di treni settimanali verso Ostrava, su cui vengono trasportati prevalentemente mobili, pneumatici, collettame e componentistica di automobili.

Ottima la performance di TAL SIOT, che partendo dal porto di Trieste, rifornisce il 50% del fabbisogno energetico della Repubblica Ceca. Sono 3.775.722 le tonnellate esportate in questo paese nel 2017 (+93% sul 2016).

La missione ha previsto inoltre incontri istituzionali con il ministro dei Trasporti e la direzione generale delle Ferrovie Ceche.

L'AdSP AO in missione a Praga. Connessioni ferroviarie e legame storico-culturale da rilanciare

(FERPRESS) – Trieste, 8 GIU – Il porto di Trieste promuove la sua anima mitteleuropea. Dopo i road-show a Monaco, Vienna e Budapest, lo scalo giuliano si è presentato a Praga ad una platea di 150 operatori del settore e investitori, con l'idea di rafforzare ulteriormente i rapporti commerciali e aumentare le connessioni ferroviarie con la Repubblica Ceca.

[c]Organizzato al centro Manes, in un palazzo storico degli anni '30 affacciato sul fiume Moldava, l'evento di presentazione del porto e delle sue prospettive di sviluppo, è stato promosso ed organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con l'Ambasciata d'Italia a Praga e la Camera di Commercio Italo-Ceca.

Durante i saluti di apertura, l'ambasciatore Aldo Amati ha sottolineato il ruolo strategico del porto di Trieste per il Centro-Est Europa, ma soprattutto le relazioni che il presidente dell'Authority giuliana, Zeno D'Agostino sta portando avanti su scala internazionale, specialmente con la Cina.

A seguire gli interventi di Alessandro Pasquale, vice presidente della Camera di Commercio Italo-Ceca, e di Mario Carini delle Assicurazioni Generali che ha rimarcato il legame storico che unisce la compagnia assicurativa al suo porto, fin dalla fondazione.

Sul ruolo di Trieste quale gateway per tutto il bacino mitteleuropeo, si è soffermato il presidente D'Agostino.

“Siamo un porto in controtendenza rispetto agli altri scali italiani. La nostra vocazione è internazionale: il 90% dei nostri traffici è diretto all'estero, mentre il 10% serve il mercato interno”. E continua: “Tutto quello che facciamo è collegato alla ferrovia. Lo sviluppo ferroviario del porto sta conoscendo una crescita senza precedenti, dai 5980 treni del 2015, siamo passati a 8681 nel 2017 e puntiamo a toccare quota 10.000 a chiusura 2018”.

Dal porto di Trieste, i terminal che offrono connessioni settimanali verso la Repubblica Ceca, sono il molo VII e VI.

Dal terminal container di Trieste Marine Terminal, partono 3 coppie di treni alla settimana per Paskov. Si tratta di un company train, gestito da MSC, a cui si aggiunge anche il collegamento con 4 partenze alla settimana verso il terminal slovacco di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava. Questi due servizi, come ha sottolineato Michaela Svrckova, responsabile di MSC Praga per la Repubblica Ceca e la Slovacchia, hanno un utilizzo in import/export che raggiunge quasi il 100%, segno che il collegamento funziona e ha ampi margini di crescita sulle frequenze.

Numeri importanti anche per EMT, che storicamente ha sempre avuto una forte vocazione ferroviaria. Dal molo VI, ha spiegato Murat Boğ, manager di Ekol, il gruppo turco che controlla il terminal intermodale, partono invece 4 coppie di treni settimanali verso Ostrava, su cui vengono trasportati prevalentemente mobili, pneumatici, collettame e componentistica di automobili.

Ottima la performance di TAL SIOT, che partendo dal porto di Trieste, rifornisce il 50% del fabbisogno energetico della Repubblica Ceca. Sono 3.775.722 le tonnellate esportate in questo paese nel 2017 (+93% sul 2016).

La serata ha offerto ampie prospettive di business anche agli altri operatori triestini presenti alla missione, tra cui l'Associazione degli spedizionieri, l'interporto di Trieste, il gruppo Samer e la Trimar.

L'evento è stato anche un'importante occasione per ricordare i legami culturali e storici che corrono tra Trieste e Praga. E tornano le Generali nelle ultime immagini proiettate e commentate da D'Agostino con un giovane Kafka impiegato nel comparto vita, presso la Rappresentanza delle Generali di Praga tra il 1907 e il 1908. Non è mancato infine un richiamo al Porto Vecchio e alla macchina della Centrale Idrodinamica, originarie proprio dello storico distretto industriale di Praga, Karolinenthal, oggi denominato Karlin.

La missione si è conclusa con alcuni incontri istituzionali presso il Ministro dei Trasporti e la Direzione generale delle Ferrovie Cechi.

inchiestaShipping. «Non possiamo pensare di concentrarci su un solo traffico», afferma Pino Musolino, presidente dell' Autorità di sistema

Industria, petrolchimico e terminal Venezia ricompono il puzzle porto

venezia «Venezia è un porto multipurpose (multifunzione, ndr) che comprende 2.200 ettari di aree, industriali e portuali, con 26 terminal. Perciò non possiamo pensare di concentrarci su un solo traffico. Bisogna invece approcciare lo scalo in maniera olistica: tutti i pezzi devono stare assieme». Ad affermarlo è Pino Musolino, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia).

Musolino, arrivato 14 mesi fa, post legge di riforma della governance dei porti, alla presidenza dello scalo lagunare, ha messo a punto un piano operativo triennale di investimenti (2018-2020) da complessivi 440 milioni, con l' obiettivo di affrontare i numerosi problemi che si sono stratificati nel tempo. Tra questi ci sono il riassetto delle aree (industriali e del petrolchimico) dismesse a Marghera, le bonifiche e i dragaggi, il miglioramento dei collegamenti ferroviari, la limitazione all' ingresso in laguna delle grandi navi da crociera , il futuro del porto di Chioggia, appena passato sotto la giurisdizione dell' Adsp, il completamento del nuovo terminal per le Autostrade del mare e il riassetto delle banchine dedicate ai container, dopo l' accantonamento del progetto, non ritenuto strategico dal Governo, di un terminal offshore per le grandi portacontainer, fortemente sostenuto dall' ultimo presidente dell' Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa.

Il porto della Serenissima, peraltro, non ha mai smesso di cercare strade per crescere, ospitando eccellenze industriali e commerciali. Tra queste c' è la bioraffineria dell' Eni, la prima al mondo su brevetto del gruppo italiano, che da raffineria tradizionale è stata convertita, tra 2010 e 2014, con un investimento di circa 110 milioni, in un impianto capace di produrre, dagli oli vegetali e di frittura esausti, biocarburanti come l' Eni Diesel +, col 15% di componente rinnovabile. Altro esempio è la Grandi Molini Italiani. Nata nel 1926 e da allora condotta sempre dalla famiglia Costato, l' azienda, con stabilimenti anche a Trieste, Livorno, Verona e Pordenone, è il molino da grano più grande d' Europa. Grano che arriva da Italia, centro Europa e, via mare, dai Balcani, viene macinato e trasformato in farina e riparte per essere consegnato.

Analizzando i volumi di traffici del porto si nota che tra il 2016 e il 2017 le tonnellate di merci

-segue

movimentate sulle banchine sono rimaste pressoché stabili, segnando -0,3% e attestandosi sopra i 25 milioni di tonnellate, mentre i container hanno totalizzato un +0,9%, salendo da 605mila a 611mila e il traffico ro-ro (rotabili) è cresciuto del 42,8%. In calo invece la movimentazione di crocieristi, che nel 2013 aveva toccato il picco di 1,81 milioni e nel 2017 segna 1,42 milioni.

Inoltre lo scalo, principalmente coi terminal Multiservice e Transped, è leader nel project cargo, movimentando 900 pezzi unici l'anno.

Per quanto riguarda il settore ro-ro, nonostante la crescita, il terminal Venice Ro-port Mos, dedicato alle autostrade del mare e operativo dal 2014, è alle prese con questioni finanziarie.

La società che ha in concessione il terminal è per l'89% del gruppo Mantovani, che sta realizzando l'opera in project financing e finora ha investito 78,4 milioni. «Entro la fine del 2018 - spiega Maurizio Boschiero, ad di Mantovani, impegneremo altri 20,1 milioni per realizzare la terza e la quarta banchina. Ma il piano economico finanziario prevede altri 61,5 milioni da investire in fabbricati e piazzali. Ora abbiamo bisogno di un soggetto industriale o finanziario per continuare.

Siamo interessati a cedere la quota di maggioranza ma non a svenderla».

Un dialogo si è aperto con Grimaldi Group, che è cliente del terminal, ma finora non è stata trovata un'intesa.

Anche sul fronte container la situazione è in divenire. A Marghera trovano spazio due terminal contenitori: Vecon, gestito da Psa (Port of Singapore authority), e Tiv, che fa capo a Msc. Caduto il progetto del nuovo terminal offshore, restano le aree ex Montesyndial (90 ettari acquistati dall'allora port Authority per 180 milioni) che, nel piano, erano previste per la parte onshore. «Dobbiamo mettere a reddito questi spazi - dice Musolino - e poiché prevediamo che il traffico container a Venezia possa crescere, ma tre terminal sarebbero comunque eccessivi, vorremmo dare l'opzione a Vecon e Tiv di spostarsi, quando questo sarà pronto (e si prevedono 15 anni di tempo, ndr), sul nuovo spazio, che in parte sarà dedicato ai container, in parte alla logistica integrata. Intanto, con un intervento da 2,5 milioni e un escavo da 500mila metri cubi, abbiamo ampliato il bacino di evoluzione davanti al terminal Vecon, che potrà così consentire il passaggio alle portacontainer fino a 8.500 teu (oggi arriva a 6.500)». Occorre capire, però, afferma con cautela Roberto Goglio, a capo del terminal Vecon, «se lo spostamento conviene agli operatori. Ci vuole un allargamento del business o navi ancora più grandi. Però non riusciremo ad avere unità oltre gli 8.500 teu, perché il Mose ferma a 12 metri il pescaggio dei fondali.

Speriamo, poi, che il dragaggio appena finito convinca la compagnia Cma-Cgm a portare nuovamente a Venezia la rotazione delle navi da 8.500 teu del servizio diretto per il Far-East che, in attesa dei lavori, ha dirottato su Trieste».

Sul fronte crociere, il porto turisticamente più attrattivo d'Italia subisce ancora l'influenza del naufragio di Costa Concordia, dopo il quale sono state applicate regole restrittive all'ingresso delle grandi navi in laguna, attraverso il canale della Giudecca fino alla Marittima, nel vecchio porto di Venezia, trasformato in stazione per le crociere con oltre 160 milioni d'investimenti. «Dal 2014 al 2017 le limitazioni - spiega Galliano Di Marco, direttore generale di Vtp società che gestisce il terminal - ci hanno fatto perdere, con la diminuzione dei passeggeri, circa 20 milioni di fatturato». La soluzione allo studio per il futuro prevede, per le navi più piccole, il passaggio, come oggi, dalla Giudecca; per quelle medie la navigazione nel canale Malamocco-Marghera e l'approdo alla Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele, del quale è previsto l'escavo per riportarne a norma la profondità. Le navi oltre le 100mila tonnellate, invece, dopo il percorso su Malamocco, ormeggeranno in un'area del canale Nord davanti alla Prima zona industriale di Marghera, dove è prevista la costruzione (con un investimento di 62 milioni) di un nuovo terminal crociere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de Forcade

The Medi Telegraph

Corridoio Genova-Rotterdam, l'Ue bacchetta la Germania: «Troppi ritardi»

Bruxelles - «Sono molto preoccupato dalla lentezza dei lavori in Germania» per il completamento del corridoio transeuropeo Reno-Alpi, che dovrà unire i porti in Olanda di Amsterdam e Rotterdam a quello di Genova in Italia.

Bruxelles - «Sono molto preoccupato dalla lentezza dei lavori in Germania» per il completamento del corridoio transeuropeo Reno-Alpi, che dovrà unire i porti in Olanda di Amsterdam e Rotterdam a quello di Genova in Italia. Così il **coordinatore europeo del corridoio Pawel Wojciechowski** durante la conferenza organizzata al Comitato Ue delle Regioni dall'Alleanza interregionale a sostegno dell'opera transfrontaliera (Egfc), di cui in Italia fanno parte Uniontrasporti e le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

«La scadenza per il completamento di tutti i principali corridoi Ten-T europei è il 2030, è molto importante ricordarlo», ha ammonito Wojciechowski, che ha evidenziato come ulteriori rallentamenti nel completamento dei lavori, in particolare fra Karlsruhe (Germania) e Basilea (Svizzera), sono stati causati dall'incidente del 2017 a Rastatt, che ha determinato il blocco per 51 giorni della catena logistica ferroviaria europea e perdite per oltre 2 miliardi di euro. «I lavori invece vanno avanti nelle sezioni del corridoio in Belgio e Italia», che includono l'alta velocità fra Tortona e Genova (il cosiddetto **Terzo valico**), ha sottolineato Wojciechowski

Corridoio Reno-Alpi: il commento di Signorini e Wojciechowski

Presidente e coordinatore europeo intervengono alla conferenza di Bruxelles

BRUXELLES – Il presidente del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini è intervenuto ieri alla conferenza 2018 del Corridoio Reno-Alpi che si è tenuta al Comitato delle Regioni di Bruxelles.

Signorini ha portato la voce del porto di Genova, accesso del Corridoio nel Mediterraneo.

“Siamo oramai entrati in una fase pienamente realizzativa del Corridoio Reno-Alpi – ha dichiarato – il più importante corridoio europeo in termini di Pil e popolazione dell’Unione. Genova è uno dei due estremi del Corridoio, la porta di accesso da Sud. Insieme agli svizzeri, ai tedeschi, agli olandesi e ai belgi stiamo realizzando investimenti ferroviari, portuali, interportuali e stradali cospicui. Tutti noi abbiamo in mente la data del 2022-2023 in cui avremo finalmente una ferrovia completamente pianeggiante da Genova fino a Rotterdam. Questo è il nostro orizzonte e il nostro obiettivo.

Sappiamo però che, perché ciò si realizzi, dobbiamo presidiare e fare sì che imprevisti e incidenti non ostacolino questo cammino. L’incidente di Rastatt è stato emblematico. Essere presenti in tutti gli organismi europei e in tutte le sedi in cui vengono discusse le vicende del Corridoio è fondamentale. Intervenire oggi a Bruxelles ha lo scopo di tenere alta la voce di Genova ma anche più in generale delle altre regioni europee coinvolte nel Corridoio auspicando di arrivare rapidamente alla realizzazione di tutti gli interventi previsti”.

Anche il coordinatore europeo del corridoio Pawel Wojciechowski è intervenuto mostrando la sua preoccupazione per la lentezza dei lavori in Germania.

“La scadenza per il completamento di tutti i principali corridoi Ten-T europei è il 2030 – ha detto – è molto importante ricordarlo”.

Wojciechowski ha poi evidenziato come ulteriori rallentamenti nel completamento dei lavori, in particolare fra Karlsruhe (Germania) e Basilea (Svizzera), sono stati causati dall’incidente del 2017 a Rastatt, che ha determinato il blocco per 51 giorni della catena logistica ferroviaria europea e perdite per oltre 2 miliardi di euro.

“I lavori invece vanno avanti nelle sezioni del corridoio in Belgio e Italia”, che includono l’alta velocità fra Tortona e Genova (il cosiddetto Terzo valico), ha sottolineato concludendo.

Terzo Valico: Signorini, corridoio Reno-Alpi proceda

Sollecito da Bruxelles del presidente del porto di Genova-Savona

GENOVA, 7 GIU - "Tutti noi abbiamo in mente la data del 2022-2023 in cui avremo finalmente una ferrovia pianeggiante da Genova fino a Rotterdam. Questo è il nostro orizzonte e il nostro obiettivo. Sappiamo però che, perchè si realizzi, dobbiamo presidiare e fare sì che imprevisti e incidenti non ostacolino questo cammino". Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini è intervenuto a Bruxelles alla Conferenza 2018 del Corridoio Reno Alpi per confermare l'importanza dell'opera per Genova e l'importanza di vigilare affinché si proceda senza stop alla realizzazione del Terzo Valico.

"Siamo entrati in una fase pienamente realizzativa del Corridoio Reno-Alpi, il più importante in Europa in termini di Pil e popolazione dell'Unione - ha sottolineato Signorini -

Genova è uno dei due estremi del Corridoio, la porta di accesso da Sud. Insieme agli svizzeri, ai tedeschi, agli olandesi e ai belgi stiamo realizzando investimenti ferroviari, portuali, interportuali e stradali cospicui". Quindi l'auspicio è "arrivare rapidamente alla realizzazione di tutti gli interventi previsti" e per questo, ha spiegato, "è fondamentale essere presenti in tutti gli organismi europei e in tutte le sedi in cui vengono discusse le vicende del corridoio".

Trasporti:Ue,in Germania lavori lenti sulla Genova-Amsterdam

Coordinatore corridoio transeuropeo, va completato entro 2030

BRUXELLES, 7 GIU - "Sono molto preoccupato dalla lentezza dei lavori in Germania" per il completamento del corridoio transeuropeo Reno-Alpi, che dovrà unire i porti in Olanda di Amsterdam e Rotterdam a quello di Genova in Italia.

Così il coordinatore europeo del corridoio Pawel Wojciechowski durante la conferenza organizzata al Comitato Ue delle Regioni dall'Alleanza interregionale a sostegno dell'opera transfrontaliera (Egtr), di cui in Italia fanno parte Uniontrasporti e le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia. "La scadenza per il completamento di tutti i principali corridoi Ten-T europei è il 2030, è molto importante ricordarlo", ha ammonito Wojciechowski, che ha evidenziato come ulteriori rallentamenti nel completamento dei lavori, in particolare fra Karlsruhe (Germania) e Basilea (Svizzera), sono stati causati dall'incidente del 2017 a Rastatt, che ha determinato il blocco per 51 giorni della catena logistica ferroviaria europea e perdite per oltre 2 miliardi di euro. "I lavori invece vanno avanti nelle sezioni del corridoio in Belgio e Italia", che includono l'alta velocità fra Tortona e Genova (il cosiddetto Terzo valico), ha sottolineato Wojciechowski.(ANSA).

Calata Bettolo, un giorno per l'intesa

Porto di Genova, scade domani l'ultimatum di Toti e Bucci. Signorini media

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Al bivio, molto dipende dalla strada che prendi. Ora davanti alla scelta, dentro o fuori, c'è il porto di Genova.

Domani è il giorno in cui chi ha puntato sul rosso o sul nero della roulette russa, saprà se ha vinto. È il giorno in cui scade l'ultimatum di Giovanni Toti e del sindaco Marco Bucci - per la firma sulla pace tra i fondi (e il manager genovese Giulio Schenone) e Ginevra, quartier generale di Msc. Il governatore aveva annunciato a marzo che presto si sarebbe arrivati alla condivisione del layout del nuovo terminal contenitori di Bettolo. Lo aveva detto uscendo da quel tavolo della pace costruito in Regione che però si è dimostrato, secondo la visione di Toti, troppo lento. Aponte e Schenone hanno ripreso a parlarsi, ma nei due mesi successivi non si è arrivati alla fine della lunghissima trattativa. Anche in questi giorni frenetici di lavoro sono tutti fiduciosi, «ancora passi avanti», ma se domani non si firma, il 9 giugno rischia di diventare una data che il porto di Genova ricorderà a lungo. Toti ha scelto la cornice, il lancio della nuova nave di Msc Crociere, la Seaview che è arrivata ieri in porto e che domani sarà al centro di una giornata di festeggiamenti. È qui che il governatore

avrebbe voluto annunciare la conclusione dell'era delle liti su Bettolo per inaugurare quella dell'operatività. Ad oggi, raccontano più fonti, la "pace" non è ancora certa. Le probabilità stanno al 50%.

Paolo Signorini, presidente dell'Authority che sta coordinando le trattative, lavora «anche 5 ore al giorno solo su questo dossier» raccontano i dirigenti di Palazzo San Giorgio. È una corsa contro il tempo. Perché se non si firmerà domani, toccherà a lui schiacciare il bottone che farà esplodere un pezzo del porto di Sampierdarena. L'ultimatum di Toti era chiaro: senza la firma di sabato, chiediamo la revoca della concessione di Bettolo, ma anche dell'allungamento di quella del Sech, il terminal detenuto da uno dei due soci del Consorzio. A quel punto scoppierebbe - e Signorini lo sa bene - una guerra di ricorsi e carte bollate che segnerebbe la paralisi della governance del porto. Il presidente dello scalo che pure è di animo moderato, dovrebbe firmare una dichiarazione di guerra ai fondi internazionali del Gip (Infravia e Infracapital) oltre che a Schenone. Come se ne esce? Solo con la firma sull'accordo tra Msc e Gip. Non ci sono terze possibilità. Se non si attua la minaccia dell'ultimatum, infatti, Toti e Bucci perdono la faccia. E se non si firma nella

cornice dei festeggiamenti, si fa una figuraccia con Aponte, a cui probabilmente era stato assicurato che battezzando la Seaview, avrebbe portato a casa anche il terminal contenitori. Ecco perché Bettolo è strategica, anche e soprattutto politicamente. Gli scenari dell'Armageddon sono tutti da disegnare. È noto che su quell'area del porto storico ci sono diversi occhi puntati. Potrebbe diventare l'approdo ideale per l'espansione dell'area passeggeri: è una vecchia idea che ogni tanto ritorna. In Regione ci hanno pure pensato: con quegli spazi si potrebbe far tornare a Genova anche Costa Crociere, redistribuendo meglio traghetti e navi bianche. Sparirebbe però il Sech, il cui valore per il porto sarà a fine 2018, di 400 mila contenitori. Non pochi.

Potrebbe colmare la mancanza Bettolo, terminal da 600 mila teu che a Msc adesso serve per completare il piano di riposizionamento dei traffici, magari spostandoli dalla Spezia e da Gioia Tauro dove il clima con Contship - il terminalista socio del secondo armatore al mondo - non era dei migliori. Tutte ipotesi, come quelle che si fanno a scadenza più ravvicinata: ancora 24 ore per la firma della pace. Poi per il porto di Genova, il D-day voluto da Toti e Bucci, sarà segnato sul calendario il 9 giugno.

© BY NUNO ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA DECISIONE DOPO UNA SERIE DI PICCOLI FURTI E ALCUNI INTRUSI SORPRESI NEGLI UFFICI

Autorità portuale, un vigilantes per Signorini

Controllerà il piano dove si trova l'ufficio del presidente: «Preso esempio dalla Regione»

MATTEO DELL'ANTICO

UN VIGILANTES per combattere intrusioni e furti sorveglierà Palazzo San Giorgio durante l'orario di apertura dell'edificio. L'Autorità di sistema portuale, per la prima volta nella storia dell'ente, ha deciso di dotarsi di un servizio privato di sorveglianza. Nell'edificio è da sempre operativa la portineria che evidentemente non è più ritenuta sufficiente per garantire la sicurezza all'interno del palazzo.

Il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, ha così deciso di prendere questa decisione e ingaggiare un vigilantes seguendo il modello della Regione Liguria dove a vegliare sulla sicurezza del governatore ligure Giovanni Toti c'è un vigilantes armato. «La scelta della società di vigilanza non è stata ancora effettuata - fa sapere l'Authority al Secolo XIX - ma si procederà con una indagine di mercato per rintraccia-

re il miglior offerente». L'Autorità portuale sottolinea che «è stata valutata la necessità di prevedere, oltre al servizio di reception, un servizio di vigilanza al piano della presidenza (primo), sul modello sperimentato in

Regione, per esigenze di sicurezza riguardanti la sede della Autorità di sistema portuale».

Il vigilantes avrà dunque il compito di controllare il primo piano dell'edificio, quel-

lo dove si trova anche l'ufficio del presidente del porto Signorini. «Essendosi verificati episodi nei quali persone non autorizzate si sono introdotte negli uffici sconfinando le aree autorizzate al pubblico (ed anche qualche piccolo furto) si è pensato di avvalersi di servizio di vigilanza stabile al piano (una persona) in orari d'ufficio», spiega l'Authority che sottolinea come «Palazzo San Giorgio, ultimamente e sempre più spesso, viene

aperto al pubblico, specie al primo piano, per convegni, seminari e mostre permanenti, anche in concomitanza con gli orari d'ufficio». Il vigilantes che dovrà controllare il primo piano di Palazzo San Giorgio sarà dipendente di una società esterna che fornisce guardie

giurate a chi ne fa richiesta. Opererà comunque tra gli impiegati che lavorano nell'edificio di via della Mercanzia.

I dipendenti dell'Autorità portuale di Genova-Savona sono circa 250, la maggior parte dei quali in servizio nel capoluogo ligure. Il personale è però destinato ad aumentare entro il 2019: l'Authority ha approvato la nuova pianta organica e definito l'intera struttura dell'ente che, secondo la documentazione approvata dal segretario generale Marco Sanguinari e dal presidente, necessita di nuovi lavoratori per poter operare a pieno regime. Dirigenti, quadri e impiegati: in totale saranno fatte 27 nuove assunzioni.

■ IL COMMENTO

I GIOCHI POLITICI SULLE SPALLE DELLA LIGURIA

dalla prima pagina

Questo qualcosa è che le due opere non vengano realizzate non perché non servono, ma perché hanno la colpa di trovarsi al centro di un groviglio politico: la disputa strisciante tra Forza Italia e la Lega; l'ostilità manifesta del Pd al governo gialloverde; il rifiuto ideologico alle grandi opere sbandierato da M5S in campagna elettorale.

Come si è già capito, il tema delle infrastrutture sarà la prima trincea su cui il nuovo governo sarà chiamato a dare prova di compattezza. È del tutto normale che l'opposizione insista su questi temi, visto che le contraddizioni tra i programmi di Lega e M5S sono evidenti. Ma nel frattempo alcuni avvenimenti potrebbero avere cambiato lo scenario. Nel contratto tra i due partiti di governo non compare un veto chiaro alle infrastrutture liguri. E il ministro delle Infrastrutture Toninelli, che proviene da M5S, ha spiegato che ogni decisione sulla prosecuzione dei cantieri aperti sarà presa dopo

una valutazione della sostenibilità ambientale e del rapporto costi-benefici. Affermazione diversa dal dire: "bloccheremo tutto". Se i criteri fossero questi - oggettivi e pragmatici - Genova avrebbe poco da temere. Da quando nacque il primo progetto di Terzo valico, cento anni fa, tutti gli studi indicano la necessità di un collegamento ferroviario aggiuntivo tra Genova e il Nord Ovest. E oggi quell'esigenza è diventata un'urgenza assoluta. Lo impongono la crescita del porto di Genova-Savona, le necessità di realizzare un ampio retroporto oltre Appennino, i rapporti con il mondo industriale nel nord Ovest, le richieste Ue di aprire un corridoio tra Genova e Rotterdam. Lo chiede anche la Svizzera, che ha scelto Genova come sbocco a mare delle sue merci ed è pronta a investire. Per quanto riguarda la Gronda, la litania di incidenti provocati dai tir nei pressi del nodo di Genova, dice che l'opera - già finanziata - non è rinviabile.

A essere garante di questi pro-

getti dovrebbe essere la Lega, che a livello regionale ha fatto il possibile perché le opere venissero realizzate. L'ex assessore ligure Edoardo Rixi, oggi deputato, conosce bene il valore strategico delle due infrastrutture e si parla di lui come di un possibile vice ministro. Proprio da Rixi è arrivata una richiesta esplicita a Forza Italia: «Basta con il fuoco amico. Giudicateci dai fatti». La risposta è stata un'interrogazione di tutti i parlamentari forzisti del Nord Ovest in cui si chiedono, sulle infrastrutture, risposte immediate che non potranno arrivare da un governo appena insediato, che si trova a tre giorni dalle elezioni amministrative ed è ancora impegnato a completare i suoi ranghi. Dietro operazioni come questa ci sono il rischio della radicalizzazione dello scontro e l'odore della strumentalizzazione politica. Legittimo. Ma per niente utile a risolvere un nodo fondamentale per il futuro di una comunità che attende di uscire dalla marginalizzazione. Se Terzo valico e Gronda saranno

-segue

davvero bocciati, saranno i liguri i primi a chiedere spiegazioni al governo. Per i politici, ci sarà posto in seconda fila.

ANDREA CASTANINI

Il Secolo XIX

MSC SEAVIEW, 153MILA TONNELLATE DI STAZZA, È LA PIÙ GRANDE NAVE DA CROCIERA MAI COSTRUITA IN ITALIA

La “regina del mare” incanta Ponte dei Mille

Il capo dei piloti: «Un onore manovrarla». Il capitano di lungo corso: «Il mercato ora è dei colossi»

L'EVENTO

EMANUELA SCHENONE

GENOVA si prepara a salpare verso mari in parte ancora inesplorati, quelli dei grandi numeri del turismo da crociera che da domani, con il battesimo della Msc Seaview, raggiungerà vette da record assoluto. La nave, la più grande mai costruita in Italia, che da ieri svetta a Ponte dei Mille in tutta la sua imponenza, vale a dire 153 mila tonnellate di stazza, con la sua ca-

pienza di 5331 passeggeri già proietta la sua gigantesca ombra sulla storia della navigazione italiana evocando, un po' per analogia un po' per contrasto, il ricordo delle grandi “regine” del passato. I gloriosi transatlantici che nelle acque del porto genovese hanno scritto le pagine più memorabili della loro epopea. E la Seaview ha le carte in regola per scriverne di altrettanto indimenticabili. A cominciare dal primo, storico attracco.

«È stato un onore e un piacere pilotarla ed è un vanto per la città averla ricevuta» dice Danilo Fabricatore Itrace capo del Corpo Piloti di Genova «abbia-

modato prova che Genova può ricevere anche questo tipo di nave. È una grande rivincita per lo scalo». Ma “parcheggiare” un gigante di queste proporzioni è stato facile? «Si manovra benissimo, bisogna solo fare un po' più attenzione» prosegue Fabricatore Itrace «è tecnologicamente molto avanzata ha eliche di prua, di poppa e sistemi di propulsione molto più evoluti». Insomma, un gioiello dal punto di vista delle prestazioni e, neanche a dirlo, sotto questo profilo, la partita col passato è già vinta in partenza. Più difficile il confronto sotto altri aspetti. Ma

fare paragoni tra epoche lontanissime, come sempre, è rischioso perché con i tempi cambiano le persone e le loro esigenze.

«È tutto diverso oggi rispetto a una volta» dice Giuseppe Casini Lemmi Capitano Superiore di Lungo Corso, 72 anni, già comandante di navi da crociera «io ho iniziato negli anni '60, i transatlantici di linea non esistevano più e stava appena iniziando la stagione delle navi da crociera. Per 15 anni ho navigato con navi di lusso, erano molto più piccole rispetto a quelle di adesso e ospitavano un numero limitato di persone ma il rapporto a bordo con i passeggeri era molto più diretto e personale. A volte i membri dell'equipaggio si ricordavano anche il nome dei singoli viaggiatori». Difficile immaginare qualcosa del genere oggi, di fronte a una folla oceanica di 5331 persone. Ma, si diceva, questo è il segno dei tempi che cambiano. «Io ho finito la mia carriera nel 2012» prosegue Casini Lemmi «l'ultima nave che ho comandato ospitava circa duemila persone. Poche paragonate a quelle odierne ma già tantissime. Ricordo che non riuscivo a camminare sul ponte senza essere bloccato dalla gente che mi chiedeva di fare selfie con il cellulare. A volte doveva intervenire la sicurezza».

Sul fronte cittadino, la carica dei 5000 e passa turisti in arrivo con le nuove crociere Msc ha scatenato grandi aspettative. La parte più difficile sarà riuscire a intercettare questo enorme flusso di persone che transiterà per le vie di Genova solo qualche ora. «Abbiamo collaborato con Msc per offrire ai crocieristi percorsi differenti rispetto a quelli standard» spiega l'assessore al turismo Paola Bordilli «ci siamo concentrati sulle eccellenze della città, centro storico, i Rolli, le botteghe storiche e il patrimonio enogastronomico, in modo da sorprendere anche chi transita per poco tempo nelle nostre vie. E proprio oggi un gruppo di agenti di viaggio ed esperti del settore crociere italiani e internazionali speri-

menteranno questi tour organizzati dagli Uffici del turismo. Ma stiamo anche studiando percorsi più commerciali». Intanto, i negozianti della zona sono già pronti all'invasione dei crocieristi. «Speriamo che questa nave porti un po' di movimento» dicono Veronica e Alessia del Bar Metro, proprio di fronte alla stazione marittima «lo sbarco dei passeggeri di solito porta lavoro, in questo caso ci aspettiamo grandi risultati». E c'è chi si prepara per l'occasione con un nuovo look: «Noi abbiamo appena rifatto il locale» dice Andrea del Bar ristorante Il principino, a poche decine di metri da Ponte dei Mille «inauguriamo la prossima settimana e aspettiamo i turisti a braccia aperte».

schenone@ilsecolox.x.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il Secolo XIX

DUECENTO CANDIDATI PER FARE IL MAGAZZINIERE. SERVONO DIRIGENTI, QUADRI E IMPIEGATI

Concorso Autorità portuale, in 1.100 per 26 posti di lavoro

Attesa la pubblicazione di altri 11 bandi entro la fine dell' anno

UN ESERCITO di pretendenti, molti dei quali saranno respinti durante le selezioni.

Ma si sa, il posto fisso nel settore pubblico fa sempre gola e tentare non costa nulla. A Palazzo San Giorgio sono arrivate in totale 1.100 domande dopo che l' Autorità di sistema portuale ha aperto bandi per assumere - a tempo indeterminato - 26 nuovi lavoratori. Si tratta di un corposo anticipo previsto dal piano varato dall' ente che prevede, entro il 2019, di incrementare l' attuale pianta organica con 37 nuove assunzioni. La maggior parte degli assunti - circa l' 80% - sarà impiegata nella sede di Genova, mentre una piccola parte sarà posizionata negli uffici di Savona.

Secondo quanto risulta al Secolo XIX, tra le posizioni aperte ha riscosso maggiore successo quella per la figura da magazziniere per la quale sono arrivate circa duecento domande di partecipazione al bando d' assunzione. La pianta organica dell' ente nato dopo la recente riforma del sistema portuale voluta dall' ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio - raggruppa sotto un unico cappello i dipendenti delle vecchie Authority di Genova e Savona, con i lavoratori genovesi che raggiungono quota 200 unità circa ed i savonesi che si fermano sotto le 60 unità per

un totale, al momento, di circa 250 lavoratori che formano la pianta organica. Le altre posizioni aperte dall' Authority riguardano dirigenti, quadri e impiegati che saranno impiegati in diversi settori dell' ente.

In questi giorni Palazzo San Giorgio sta procedendo con la selezione dei commissari da nominare nelle commissioni che valuteranno i candidati: a seconda della posizione per cui si è fatta domanda sono previste una prova scritta e poi, solo in caso di esito positivo, un colloquio orale. Ma ci sono anche profili per i quali sarà effettuata solamente una prova orale dopo una valutazione dei titoli. Entro la fine dell' estate dovrebbero essere nominate le commissioni mentre per la fine dell' anno tutti i 26 nuovi lavoratori dovrebbero prendere posto all' interno dell' ente.

Per quanto riguarda invece le restanti 11 assunzioni, i bandi dovrebbero essere pubblicati entro la fine del 2018, in modo tale da consentire a Palazzo San Giorgio di completare l' iter entro la fine del

-segue

prossimo anno. Uno degli ultimi assunti in Autorità portuale è stato Paolo Piacenza come direttore del settore "Staff governance demaniale, Piani d' impresa e Società partecipate". Piacenza, avvocato valbormidese nominato nel 2016 dalla giunta Toti alla guida dell' agenzia regionale ligure Ire Spa, è stato anche tra i papabili per ricoprire il ruolo di segretario generale.

The Medi Telegraph

Europa, raggiunto accordo sulla gestione dei rifiuti nei porti

Genova - Il compromesso raggiunto dai paesi Ue, che nei prossimi mesi dovrà essere discusso con l'Europarlamento.

Genova - Il Consiglio trasporti Ue ha raggiunto un accordo sulle strutture di raccolta e gestione dei rifiuti nei porti. L'iniziativa fa parte della strategia sulla plastica lanciata dalla Commissione Ue nel gennaio scorso e ha l'obiettivo di ridurre l'inquinamento dei mari. **Il compromesso raggiunto dai paesi Ue, che nei prossimi mesi dovrà essere discusso con l'Europarlamento**, prevede una tassa indiretta per navi, pescherecci e imbarcazioni da diporto per poter smaltire in apposite strutture nei porti rifiuti, come le reti da pesca a fine vita.

The Medi Telegraph

Genova, il Vte aumenta ancora i volumi

Genova - Nuovo incremento a maggio: movimentati 156 mila teu.

Genova - I risultati del mese di maggio per il terminal Vte di Genova sono ancora in crescita. Nel mese sono stati movimentati 156.549 teu, segnando un aumento del 14,5% rispetto ad aprile del 2018 e un incremento del 12,6% rispetto a maggio 2017.

The Medi Telegraph

**Container, i volumi dei terminal crescono ancora
Genova - Per Drewry in media i volumi aumentano del 6%,
ma la minaccia del mercato e la guerra commerciale tra U-
sa e Cina mettono sotto pressione il settore.**

Genova - I porti container nel mondo continuano, in media, a crescere. I dati annunciati da Drewry indicano un aumento dei volumi del 6% e la continua capacità di consolidamento del settore attraverso M&A è la risposta al trend di mercato. L'analista fa notare che la crescita ha accelerato: nel primo trimestre del 2018 è stato segnato +6,2%, nell'ultimo periodo del 2017 invece era stata del 6,3%. L'aumento è evidente nella comparazione con il terzo e secondo trimestre del 2017, quando i volumi erano aumentati del 5,2% e del 4,9% rispettivamente. Il problema per i terminal container è rappresentato dalle guerre commerciali e dalle sanzioni. I margini Ebitda sono mantenuti dai principali operatori, **anche se la domanda e le alleanze tra carrier continuano a mettere sotto pressione i bilanci delle società.** Nella guerra commerciale tra Usa e Cina a farne le spese potrebbero essere i terminal di Cosco Shipping Ports e China Merchants Port Holdings.

The Medi Telegraph

Culmv, il nuovo socio potrebbe essere l'Autorità di sistema portuale

Genova - Il nuovo strumento partecipativo rientra tra quelli previsti a favore delle compagnie portuali da parte delle Authority.

Genova - La Culmv potrebbe aprire le porte ad un nuovo socio: l'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona. Palazzo San Giorgio, infatti, dal 2019 avrà la possibilità di sottoscrivere aumenti di capitale a favore dei portuali genovesi ricevendo in cambio quote societarie della Compagnia Unica. Il nuovo strumento partecipativo – secondo quanto risulta al *Secolo XIX* – è previsto nel piano d'impresa studiato ad hoc per la Culmv dall'Authority che dovrà entrare in vigore a fine mese. Il piano, secondo le indicazioni date da Palazzo San Giorgio, ha come obiettivo quello di ridurre i costi di gestione e migliorare la situazione finanziaria della Compagnia Unica che da anni non riesce a chiudere il proprio bilancio in pareggio se non con l'aiuto economico da parte dei terminalisti. **Il piano, salvo ulteriori modifiche prima dell'approvazione definitiva, prevede che gli aumenti di capitale riservati all'Autorità di sistema portuale in favore della Culmv potranno essere effettuati qualora i camalli abbiano problemi nella chiusura del bilancio annuale e comunque solo in casi di particolari difficoltà finanziarie.** L'Authority non avrà comunque alcun diritto di voto all'interno dell'assemblea della Compagnia Unica anche in caso di uno o più aumenti di capitale e la Culmv potrà in ogni momento riprendersi le quote societarie acquisite da Palazzo San Giorgio restituendo all'Authority la cifra economica messa sul piatto dall'Autorità di sistema portuale. Il nuovo strumento partecipativo rientra tra quelli previsti a favore delle compagnie portuali da parte delle Authority e introdotti dal senatore ligure Roberto Cassinelli con un emendamento che ha ricevuto il via libera dal passato governo nei mesi scorsi. Le Autorità di sistema potranno destinare una quota, comunque non eccedente il 15% delle entrate, anche per finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali e finanziari delle compagnie che offrono manodopera in banchina.

Il Secolo XIX

AMBIENTE

Emissioni, il Rina certifica due linee operate da Gnv

GENOVA. Gnv ha ricevuto dal Rina la certificazione sullo studio "Validation of CO2 Index Calculation" condotto sulle linee Genova-Palermo e Napoli-Palermo. Sulla base dei calcoli presentati, le due unità che operano questa linee - "La Superba" e la "Gnv Cristal" - hanno registrato un significativo abbattimento dell'emissione di CO2 emessa nell'ambiente, grazie ai mezzi imbarcati nel 2017 a bordo dei traghetti, in alternativa alla stessa tratta stradale, influenzando positivamente sulla rete autostradale italiana, oltre che sull'impatto ambientale complessivo.

Il mare e tutto il suo valore al Seafuture, Spezia 19-23 giugno

LA SPEZIA - Sostenibilità in materia ambientale, di aiuto umanitario, di cooperazione internazionale e sviluppo economico legato alla risorsa mare. Queste le tematiche di **Seafuture VI° edizione** la manifestazione organizzata (dal 19 al 23 giugno presso la Base Navale a Spezia) come Hub, contenitore di iniziative e convegni, vetrina, punto di incontro. In tutto 9000 mq quadrati di esposizione tra edifici storici e bacini della Base Navale, aree e strutture militari verranno aperte per la manifestazione dove si svolgeranno **1500 incontri** bilaterali tra aziende e delegazioni, parteciperanno **40 delegazioni straniere, 28 tra conferenze, seminari e workshop** dalle tematiche più tecniche a quelle più strategico politiche. L'evento è organizzato da **IBG (Italian Blue Growth**, società formata da distretto Ligure delle Tecnologie Marine, Consorzio Tecnomar Liguria ed EIEAD) congiuntamente a **Regione Liguria, Blue Hub, Azienda Speciale della Camera di Commercio delle Riviere di Liguria, DLTM, AIAD** con la collaborazione della Marina Militare.

Nel corso della conferenza stampa di presentazione, svolta al Circolo Ufficiali di Spezia, introdotti dal Capo Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina Militare, Contrammiraglio **Fabio Agostini**, sono intervenuti gli organizzatori ed alcuni tra i principali sponsor dell'evento in programma

Tra le iniziative in programma nell'ambito di Seafuture ad esempio, il **convegno dell'Enea sul turismo sostenibile ed innovativo**, il convegno sulla tutela dell'**ecosistema marino**, quello sulla corretta gestione della risorsa acqua, quello sulla compatibilità fra ecodragaggio e turismo, quello di geoeconomia industriale organizzato da EIEAD; quello sulle **autostrade del mare e le reti TEN-T** organizzato dal **ministero dei Trasporti**; ed inoltre la celebrazione dei 40 anni di attività di Sea Shepherd a difesa degli oceani, le iniziative di Mare Vivo, gli interventi di rappresentanti di imprese provenienti da tutto il mondo, di enti di ricerca, università. Venerdì 8 si inaugura nel Museo Tecnico Navale la Mostra **PLASTICA(MENTE)**, a cura di ISPRA in collaborazione con il DLTM, in cui si evidenziano i danni prodotti agli oceani dall'uso delle materie plastiche.

A fare gli onori di casa l'Ammiraglio **Giorgio Lazio**, Comandante del Comando Marittimo Nord, che ha evidenziato l'importanza del contributo nazionale su tecnologia e sicurezza nel contesto internazionale, sottolineando poi quanto sia significativo che un evento di questa portata si tenga alla Spezia: una "periferia di qualità" per la presenza delle maggiori realtà industriali e di ricerca in ambito marittimo e navale; Seafuture è quindi anche occasione di sviluppo per il territorio.

Cristiana Pagni, presidente di IBG e ideatrice - animatrice della manifestazione, ha ribadito come **obiettivo** della manifestazione sia quello di mettere al centro dell'attenzione e del dibattito il **MARE in tutte le sue accezioni**: sia come risorsa vitale per l'economia del Paese, sia e soprattutto come patrimonio da tutelare per le generazioni che lo erediteranno.

-segue

Verrà infatti dato largo spazio ai giovani anche con iniziative come Seafuture Awards, che premierà con uno stage all'estero l'autore di una delle sette tesi su argomenti inerenti scienza/tecnologia legati all'ambiente Mare, che saranno selezionate da una Commissione. Verrà premiata anche la migliore tesina di Istituto Superiore, tra le 50 pervenute. Inoltre è già stata attivata un'Alternanza Scuola Lavoro con I.S. Capellini Sauro ed il Liceo linguistico e socio economico Giuseppe Mazzini, i cui allievi hanno presenziato alla conferenza. La giornata di venerdì sarà dedicata principalmente agli aspetti ecologico-ambientali: il mare inclusivo: vela senza barriere – Naval Design for everybody, Veleggiata dei ragazzi più piccoli con gli Optimist a difesa del loro futuro, water management: l'acqua come "oro blu", il libro di Skirà a raccontare le imprese di 40 anni di Sea Shepherd, presente anche in questa edizione.

Tra le molte iniziative il sabato anche una veleggiata nel Parco delle 5 Terre all'insegna dell'inclusività: la tecnologia e la scienza sostengono l'uomo abbattendo le barriere architettoniche anche in barca.

"Parlare di mare ci fa bene", ha spiegato il Contrammiraglio Gianfranco Annunziata, Vice Capo III Reparto Stato Maggiore della Marina e project officer di Seafuture, occorre "promuovere la 'marittimità'", concetto non così scontato nonostante la centralità di questo tema per l'Italia. Per fare ciò è necessario potenziare la diplomazia navale e rafforzare le relazioni internazionali, abbiamo cercato di garantirlo con la presenza di oltre 40 Marine straniere, oltre il 20% in più rispetto alle precedenti edizioni. Agli ospiti stranieri verranno mostrati esempi dell'eccellenza tecnologica e manifatturiera dell'industria navale italiana come le navi Euro, Aviere, Driade che condurranno attività dimostrative in mare, mentre la maggior parte delle conferenze della ricca parte congressuale si terranno a bordo della FREMM Fasan e della storica Amerigo Vespucci.

Il Contrammiraglio Agostini ha illustrato le conferenze, mostre laboratori dedicati alla storia e alla cultura marinaresca che si svolgeranno nello stand della Marina.

Presso il Museo Tecnico Navale verrà inaugurata, dal Centro di Supporto e Sperimentazione Navale per il 31° Trofeo Mariperman, la Mostra La Regia Marina e la Grande Guerra.

Gianfranco Abbrescia, Vicepresidente marketing prodotti navali di Leonardo, platinum sponsor di Seafuture, ha sottolineato come il modello di sistema Italia abbia riscosso successo in tutto il mondo, con 150 Paesi utilizzatori di prodotti tecnologici ad alta capacità creati da questo colosso che conta 45mila dipendenti (di cui 29mila in Italia e 2.500 in Liguria nelle sedi della Spezia e Genova) e che investe l'11% per cento dei ricavi in ricerca e sviluppo.

Roberta Delfante di ENEA si è complimentata per la crescita della manifestazione Seafuture nel corso delle varie edizioni ed ha fatto una breve presentazione della Fiera dell'Innovazione del progetto italo francese Stratus, Strategie Ambientali per un Turismo Sostenibile, in programma il 21 giugno, che attraverso una tavola rotonda mostreranno un progetto ed esempio di buone pratiche per un turismo non impattante per l'ambiente; seguiranno incontri bilaterali tra eco imprese (che propongono tecnologie atte a migliorare la sostenibilità dell'attività turistica) ed imprese del settore dei territori del progetto (Liguria, Sardegna e Provenza-Alpi-Costa Azzurra).

-segue

Franco Donfrancesco, Direttore commerciale di MBDA Italia, che alla Spezia è "di casa" dagli anni '70, si è detto certo che l'integrazione industriale internazionale sia fattibile, come dimostra il successo dei sistemi prodotti da MBDA ed usati in tutto il mondo, 7 milioni di euro l'anno investiti sul territorio e un incremento del 10 % delle risorse umane nel 2017 che probabilmente si replicherà quest'anno. Seafuture offre l'opportunità di continuare il colloquio con interlocutori nazionali e internazionali fornendo una vetrina sia come modello industriale che come immagine di un'Italia tecnologicamente avanzata.

Carlo Festucci, Segretario Generale di AIAD, ha sottolineato quanto sia necessario proiettarsi in un sistema industriale come quello europeo come fattore aggregante e non come aggregato per poter avere voce in capitolo nelle decisioni in materia ed ha ringraziato gli organizzatori di Seafuture per l'opportunità offerta alle imprese del settore.

Lorenzo Forcieri, presidente di Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, ha evidenziato come Seafuture rappresenti un momento di incontro tra mondo dell'industria (compresa quella piccola e media rappresentata dal Consorzio Tecnomar Liguria) ed il mondo della ricerca allo scopo di far crescere la competitività 'buona' e sana del nostro sistema industriale. Una manifestazione dunque 'circolare', con tutte le componenti del settore marittimo, vetrina di un territorio e di un Paese sempre più consapevole della valenza della risorsa mare.

Paolo Frino, senior vice president Naval Services della divisione Service di Fincantieri, strategic sponsor di Seafuture, multinazionale che opera in quattro continenti con soluzioni tecniche avanzatissime nei settori militare, mercantile ed offshore, ha ribadito come sia del tutto straordinario poter interloquire con 40 Paesi e potenziali clienti in un unico posto che "peraltro è casa nostra".

Mario Gornati, direttore marketing di Sanlorenzo, gold sponsor, che festeggia 60 anni di attività nel segmento degli yacht nei suoi quattro siti produttivi tra spezzino e Versilia, ha a cuore tutte le tematiche relative al mare trattate a Seafuture sulla Blue Growth. Sanlorenzo porterà una SD112 in vetro resina di 34 metri semidislocata che troverà spazio accanto alla Amerigo Vespucci.

Sergio Jesi, vice president Institutional Relations & Public Financing di Elettronica Group, silver sponsor e attiva da quasi 70 anni nel comparto delle tecnologie, ha parlato di vetrina e vendita di un 'sistema integrato', a concludere gli interventi è stato Stefano Senese, Segretario Generale della Camera di Commercio delle Riviere di Liguria, che ha insistito sulla necessità di riflettere su se stessi ed uscire dal proprio territorio per crescere tutti insieme, collegando il mare con il futuro. Senese ha anche anticipato un progetto in collaborazione con l'Associazione Industriali di Genova per la presentazione dei risultati del progetto che ha censito tutte le imprese liguri dell'economia del mare.

Seafuture 2018 aprirà ufficialmente con la cerimonia di inaugurazione il 19 giugno alle 18.00 alla presenza dei rappresentanti delle Istituzioni, delegazioni internazionali ed espositori.

ELBA, CORSICA E SARDEGNA

Accordo tra Grimaldi e Blu Navy

Sconti per i passeggeri che usano entrambe le compagnie

► LIVORNO

Grimaldi Lines e Blu Navy hanno stretto un accordo commerciale per garantire ai rispettivi clienti tariffe agevolate sull'acquisto di biglietti dei traghetti per Sardegna, Corsica e Isola d'Elba: grazie alla partnership, sarà più facile aggiungere nuove destinazioni a quelle già programmate.

In particolare, i clienti Grimaldi Lines diretti in Sardegna potranno poi raggiungere la Corsica con Blu Navy - che collega Santa Teresa di Gallura con Noniaco con la nave Ich-nusa - con uno sconto del 15%

per partenze entro il 20 luglio e dall'11 al 30 settembre e con uno sconto del 10% per chi viaggia dal 21 luglio al 10 settembre 2018. Gli stessi sconti saranno applicati anche per raggiungere l'Isola d'Elba sempre con Blu Navy, che opera tra Portoferraio e Piombino con la nave Acciarello.

Viceversa, i clienti di Blu Navy avranno la possibilità di arrivare in Sardegna con le navi Grimaldi Lines sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Livorno-Olbia e Civitavecchia-Porto Torres usufruendo di uno sconto del 15% per partenze effettuate entro il 20 luglio e dall'11 al 30 settembre, e di uno sconto

del 10% per partenze dal 21 luglio al 10 settembre 2018.

Le informazioni di dettaglio con le condizioni dell'offerta si trovano sui siti delle due compagnie, è anche possibile telefonare al call center (Grimaldi Lines tel. 081496444, Blu Navy tel. 0565 269710) o contattare gli uffici via mail (info@grimaldi.napoli.it o info@blunavytraghetti.com). «La partnership con Blu Navy ha per Grimaldi Lines un'importanza strategica. Ci consente infatti di potenziare la rete di vantaggi offerta ai passeggeri che viaggiano con la nostra Compagnia, offrendo altre destinazioni a

prezzi molto interessanti» ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department Manager di Grimaldi Lines.

Secondo Guido Molinari, direttore commerciale di Blu Navy, «La collaborazione tra le due compagnie, la cui offerta è complementare, ci permetterà di dare un valore aggiunto notevole alla nostra clientela, intercettare nuove fasce di utenza, sia turistica che commerciale, e più in generale portare notevoli benefici al territorio in cui operiamo. Siamo particolarmente lieti di poter lavorare insieme a un grande armatore come Grimaldi Lines e speriamo di avere occasioni di ampliare la partnership».

Per lo sviluppo sostenibile serve integrarsi

La Cgil presenta un nuovo modello di contrattazione per lavoro, ambiente, clima e territorio

LIVORNO

La Cgil Toscana presenta a Livorno la "Piattaforma integrata per lo sviluppo sostenibile", modello di contrattazione per il lavoro, l'ambiente, il clima e il territorio rivolto alla pubblica amministrazione. «La piattaforma si sviluppa sulle tre direttrici di acqua, aria e terra, e integra in modo inscindibile ambiente e occupazione», spiega **Patrizia Villa**, che dalla segreteria provinciale di via Giotto Ciardi ha riunito al tavolo di palazzo Pancaldi esperti del mondo accademico, vertici della Confederazione, presidenti di partecipate e amministratori locali: «Mettiamo nella Costituzione lo sviluppo sostenibile, e invociamo un forte intervento dello Stato perché in tutta Europa siano premiate le filiere virtuose».

Pensare globalmente e agire localmente, come si dice. E Livorno, con la sua provincia che conta tre siti di interesse nazionale e ben due aree di crisi complessa, si trova proprio alla convergenza fra le tre direttrici: tra il Porto, l'inceneritore e un territorio costellato da aree industriali abbandonate da riconvertire.

«Bisogna investire di più e meglio per uscire davvero dalla crisi, e la Cassa Depositi e Prestiti non aspetta altro», dice **Riccardo Sanna**, (politiche di sviluppo della Confederazione), mentre il responsabile nazionale per bonifiche e amianto **Claudio Iannilli** invoca un'inversione di metodo: «Prima facciamo i piani di sviluppo, poi andiamo a intercettare le risorse. Mettere in sicurezza i siti non basta, vanno restituiti alla popolazione». Principio che vale per gli impianti

chiusi, così come per quelli che chiuderanno. «Bene lo spegnimento dell'inceneritore ipotizzato dal Comune, ma ci dev'essere anche un piano per la gestione del rifiuto-risorsa armonizzato sul territorio», puntualizza il presidente di Geofor **Daniele Fortini**. Una questione di programmazione che tocca l'assessore **Francesca Martini** e il sindaco colligiano **Lorenzo Bacci**. «La nostra amministrazione lavora con Arpat per abbattere maleodoranze e rilasci di sostanze nell'atmosfera, mentre Eni andrà a ridurre a zero entro fine anno le esalazioni. Questo mentre vincoliamo i nuovi insediamenti industriali a oneri di urbanizzazione "verdi"», illustra Bacci riferendo di «Soprintendenze spesso passive sulla questione ambientale». Martini sposta invece l'attenzione sul retaggio politico della città: «Abbiam-

mo un porto che si sviluppa nel segno del gigantismo, e i requisiti per accedere ai fondi europei sono ben lontani dalla realtà delle amministrazioni locali. Inoltre - prosegue - siamo prigionieri del debito delle partecipate, e il pubblico può dare un indirizzo concreto solo una volta rientrato in possesso dei propri asset strategici». Non è facile dunque tradurre il dibattito nella pratica, come riconosce lo stesso segretario generale livornese **Fabrizio Zannotti**: «Per affrontare le sfide vecchie e nuove dovremo andare anche oltre le municipalità, verso un'area metropolitana di Tirrenia che comprenda anche la provincia di Pisa». E **Maurizio Brotini**, dalla segreteria regionale, ribadisce «la necessità è fare fronte comune contro un Mercato che rischia di spazzare via quel poco che è sopravvissuto alla crisi».

Matteo Scardigli

AUTHORITY » SOPRALLUOGO CON I PESCASPORTIVI

Molo Novo, divieti presto dimezzati

ancora non c'è la decisione ufficiale ma si ipotizza di limitare allo stretto indispensabile le aree proibite sulle dighe foranee

» LIVORNO

A dispetto del tempo bislacco di una estate che viene e che va, sembra esserci una schiarita definitiva relativamente allo spinoso caso nato attorno al divieto con cui l'Authority ha reso completamente tabù il Molo Novo, la Diga della Meloria e quella della Vegliaia: niente pesca, niente tuffi, niente tintarella, niente giratine in barca.

La svolta l'avevamo già anticipata nelle scorse settimane ma il sopralluogo di ieri ha mostrato che i rapporti fra Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, e il "popolo delle barchette", protagonista di una clamorosa protesta, non sono più sotto il segno dello scontro, anzi.

Fausto l'Authority tace il presidente Stefano Corsini. Ma "parla" alquanto il fatto che si sia reso disponibile ad andare di persona a fare un sopralluogo insieme al fronte dei pescasportivi (il direttore Fiops Francesco Ruscelli e il pluricampione Marco

Volpi insieme a Andrea Lami, presidente provinciale Fipsas, e Flavio Cinali, esponente del comitato di protesta). A bordo dell'imbarcazione messa a disposizione da l'Authority anche esponenti politici (il deputato livornese Andrea Romano, il consigliere regionale Francesco Gazzetti e il consigliere comunale Marco Ruggieri) così come il dirigente della Regione Toscana Luca Della Santina in rappresentanza dell'assessore Vincenzo Ceccarelli.

L'idea di fondo: limitare il divieto allo stretto necessario. Dunque, non più un "no" totale all'accesso a tutte e tre le dighe ma lavori di manutenzione e zone vietate circoscritte.

Tradotto: ad esempio, riguardo alla Diga della Meloria, una volta realizzati i lavori di manutenzione («dovrebbero portar via una ventina di giorni»), si dovrebbe poter tornare a pescare in quella zona. «Dovrebbe», sì: il condizionale deriva dal fatto che le decisioni verranno prese in un tavolo tecnico nei pros-

mi giorni. Ma le parti confermano ottimismo.

Non c'è solo la diga rettilinea a nord, però. Quanto al Molo Novo, si conta di individuare zona per zona i punti che sono meno compromessi e consentire lì l'ok alla pesca.

Beninteso, stiamo parlando con l'ottica dei pescasportivi: ecco perché diventa centrale allora sapere se un altro pezzo di attività da esonerare dal divieto possa essere la pesca dalla barca ormeggiando in zona.

Un paragrafo a sé lo merita la Vegliaia: risulta forse la diga in condizioni più problematiche ma qui, oltre alla deroga per poter comunque effettuare le manifestazioni sportive, si punta al coinvolgimento delle associazioni per la gestione.

Il movimento nato spontaneamente dopo il diktat con cui l'Authority aveva vietato del tutto sia Molo Novo che Diga della Meloria come pure la Vegliaia all'utilizzo da parte dei diportisti, dei bagnanti e dei pescatori.

Dietro le quinte c'erano i timori per il rischio di cedimenti di alcune strutture delle dighe foranee emersi nel corso di un sopralluogo a febbraio.

Il sopralluogo consolida lo spiraglio già emerso in un precedente round: stop a toni da battaglia campale, sì a una trattativa pragmatica. Ovviamente evitando che qualcuna caschi in testa a qualcuno...

In un post su Facebook il campione Marco Volpi insiste su un aspetto: «Tutte le volte che qualcuno dietro una scrivania tira fuori un coniglio dal cilindro, stiamo pur certi che per i pescasportivi sarà nero e mal bianco. Ecco perché è stato importante far sentire la nostra voce: siamo una realtà che vale 2 milioni di appassionati e muove un indotto da 3 miliardi di euro».

Il direttore Fiops Ruscelli va oltre: segnala che presto probabilmente avremo le regole per aprire alla pescasportiva all'interno dei porti: partendo dal caso livornese ma senza fermarsi a Livorno, sarà una normativa valida in tutta la Toscana.

Mauro Zucchelli

Porto, discarica abusiva. Comune parte civile

TUTELA dell'immagine della pubblica amministrazione per il danno alla collettività, in quanto lesivo di interessi di assoluto rilievo costituzionale quali il paesaggio, la salute, l'igiene pubblica. Sono questi i motivi per i quali il Comune di Livorno si è costituito parte civile nel procedimento penale a carico di Gioachino Spedale, Giuseppe Abate, Giuseppe Del Gatto, Paolo Egisto Berrugi, Pierre Henri Cateau, Daniele Defendi, Massimo Ardu accusa-

ti di frode nelle forniture pubbliche e di attività non autorizzata di rifiuti speciali.

NEL MIRINO è finita una discarica abusiva di rifiuti speciali pericolosi – come si legge nella delibera di giunta – e non pericolosi comunque non conformi al test di concessione; «questi materiali – riporta la delibera – venivano utilizzati nella realizzazione degli argini interni dei sottobacini della vasca di colmata al po-

sto di materiale inerte proveniente dalla filiera del riciclo». Nella delibera della giunta Nogarini del 29 maggio si parla anche di «frode nell'esecuzione del contratto perché in totale difformità dalla previsione del capitolato che non prevedeva l'utilizzo di rifiuti speciali per la costruzione dell'opera».

LA COMPARIZIONE in Tribunale delle persone rinviate a giudizio è fissata per il 17 luglio.

Dighe del porto off-limits Sopralluogo congiunto per sbloccare il divieto

A giorni un tavolo risolverà la situazione

CI SONO spiragli affinché i livornesi possano presto tornare a pescare sulle dighe del porto. Almeno questo è quanto emerso dall'incontro andato in scena ieri mattina proprio a Livorno, dove si è svolto un sopralluogo congiunto al Molo Nuovo, alla Vegliaia e alla Meloria organizzato dall'Amorita Portuale. Alla presenza, oltre che del presidente dell'Authority Stefano Corsini, anche del rappresentante dei pescatori livornesi Marco Volpi, del consigliere regionale Francesco Gazzetti, del parlamentare Andrea Romano, del direttore della Fiops Francesco Ruscelli, del consigliere comunale Marco Ruggeri e del dirigente regionale per le infrastrutture Luca Della Santina. L'ordinanza, emessa nell'aprile scorso, vietava appunto l'ormeggio, la balneazione e di conseguenza la pesca alle dighe foranee del porto di Livorno. Alla base di tutto una questione di sicurezza. La vicenda ha fatto sobbalzare i pescatori sportivi che sono su-

tenzione che dureranno una ventina di giorni si possa tornare a pescare in quella zona. È contemporaneamente individuare nella diga curvilinea zone accessibili, dove non ci sono interventi importanti da portare avanti, zone dove poter tornare a pescare, riaffrontando anche il discorso dell'ormeggio. Infine – ha concluso Ruscelli – abbiamo colto un'apertura per la diga della Vegliaia per fare nell'immediato delle deroghe per lo svolgimento delle competizioni della Fipsas e in prospettiva un coinvolgimento delle associazioni per una sorta di gestione. Direi un esito positivo del sopralluogo». A breve verrà anche firmato un protocollo d'intesa per regolamentare la pesca sportiva in tutti i porti della Toscana. «In quel quadro – ha specificato Ruscelli – si apriranno anche delle discussioni per individuare nuove zone accessibili nel porto di Livorno».

Paolo Biagioni

Dieci mln per il polo produttivo livornese

Stanziati 10 mln di euro per il polo produttivo dell' area costiera livornese, coincidente con i comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo. Le domande di accesso alle agevolazioni potranno essere presentate a Invitalia dal 10 luglio 2018 (ore 12.00). Con una circolare direttoriale datata 5 giugno 2018 (la n. 222539), è stato attivato da parte del ministero dello sviluppo economico l' intervento per il rilancio del polo produttivo dell' area costiera (legge n. 181/1989). La misura, promuove la realizzazione di una o più iniziative imprenditoriali. In data 20 ottobre 2016 è stato sottoscritto un accordo di programma per l' attuazione del «progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell' area, finalizzata al rilancio delle attività industriali, alla salvaguardia dei livelli occupazionali, al sostegno dei programmi di investimento». Nel progetto, la cui attuazione è affidata a Invitalia, sono previsti interventi dei sottoscrittori dell' accordo, che prevedono: il potenziamento delle attività portuali e infrastrutturali; il rafforzamento, tramite l' utilizzo di strumenti agevolativi, di settori produttivi in grado di sostenere l' economia locale e tracciare traiettorie di sviluppo sostenibile; il ricollocamento lavorativo del personale appartenente a uno specifico bacino tramite azioni volte a riqualificazione e reimpiego dei lavoratori.

INTERPORTO 'VESPUCCI'

Polo di Guasticce Nuove imprese investono

DUE NUOVE imprese si affacciano sul mondo della logistica portuale livornese. Si chiamano Ram Oil&Gas e Nec srl, sono specializzate nella realizzazione di impiantistica industriale per i settori Oil&Gas e petrolchimico e da qualche settimana sono proprietarie di due uffici direzionali all'Interporto Vespucci. Portando in dote al Polo di Guasticce un totale di 40 dipendenti e un know how nell'ambito dell'ingegneria, dei sollevamenti, delle costruzioni, montaggi e manutenzioni di impianti, Ram e Nec hanno deciso di investire sul territorio garantendo sviluppi futuri anche a livello occupazionale. Con gli ultimi insediamenti il take-up (l'assorbimento degli spazi della Palazzina Vespucci, dove si trovano gli uffici) ha superato così la soglia del 75 % dell'offerta, e sono in corso trattative per le superfici rimanenti. Entro il 2018 si prevede l'utilizzo totale degli spazi a servizi. «Ormai non è più una novità – ha dichiarato l'amministratore delegato dell'Interporto Bino Fulceri –, l'Amerigo Vespucci viene considerato sempre di più come un asset strategico per il sistema portuale dell'Alto Tirreno. A dimostrarlo è l'interesse crescente da parte delle imprese. I risultati raggiunti dimostrano come saper affrontare le sfide del mercato puntando su qualità, servizi e su una scelta gestionale vincente».

SONO LA RAM OIL&GAS E LA NEC

Altre due aziende all'interporto

«Già riempito il 75% del palazzo uffici, a fine anno sarà tutto pieno»

► GUASTICCE

Si chiamano Ram Oil&Gas e Nec srl: sono le ultime due aziende che hanno deciso di metter radici all'interporto di Guasticce. A questo punto è stato centrato l'obiettivo di riempire al 75% l'offerta di spazi per uffici all'interno della cosiddetta Palazzina Vespucci, come viene riferito dal quartier generale della società interportuale sottolineando che «sono in corso trattative per le superfici rimanenti» e che si

prevede di conseguire «entro il 2018 l'utilizzo totale degli spazi a servizi».

Le due nuove realtà che sono entrate a far parte della galleria della logistica portuale livornese sono specializzate nella realizzazione di impianti industriali per i settori oil&gas e petrolchimico. Hanno portato in dote al polo di Guasticce un totale di 40 dipendenti e un know how nell'ambito dell'ingegneria, dei sollevamenti, delle costruzioni, montaggi e manutenzioni di impianti.

C'è un «crescente interesse da parte delle imprese», afferma l'amministratore delegato dell'Interporto Bino Fulceri: il polo infrastrutturale in zona retroportuale - rileva - viene considerato «sempre di più come un asset strategico per il sistema portuale dell'Alto Tirreno».

Alessandro Ceccotti, dalla plancia di comando di Ram, tiene a ribadire che «crediamo nell'interporto»: sono stati acquistati gli uffici e si sta avviando un'officina per la produzione di impianti modulari ed au-

tonomi preassemblati (skid). «A breve ne costruiremo tre per Blye Nuovo Pignone, cliente storico di Ram Oil&Gas».

Nec è coinvolta nell'iniziativa europea del "blue corridor" in quanto produttrice di sistemi di microliquefazione di gas e biogas per il trasporto pesante: per il direttore generale Giorgio Copelli Guasticce è un polo di estremo interesse «per via della vicinanza ai mercati di riferimento» e per questo «intendiamo presentarci come un partner strategico dell'interporto».

NEL PORTO DI PIOMBINO

Area di sosta per le imprese elbane

L'Autorità portuale viene incontro alle richieste della Cna

PORTOFERRAIO

Accogliendo la richiesta avanzata da Cna, l'Autorità Portuale ha destinato un'area di 1000 metri quadrati a Poggio Batteria alla sosta di mezzi da lavoro delle imprese in transito da e per l'Isola d'Elba.

«È stato un percorso lungo ma che alla fine ha portato al risultato sperato, grazie all'insistenza di Cna e all'impegno messo dall'Autorità Portuale nel definire l'iter autorizzativo necessario», commenta il presidente territoriale Maurizio Serini.

«L'esigenza era molto sentita - aggiunge Serini - da tutte quelle imprese sia elbane, che del continente, che frequentemen-

te devono affrontare trasferite da e per l'Isola d'Elba. L'insularità vede nella logistica e nei trasporti un punto nevralgico che costituisce un differenziale economico importante: l'aver individuato quest'area a Poggio Batteria da destinare a questo uso significa aver abbattuto parte di quel differenziale e aver semplificato l'organizzazione del lavoro».

«Quotidianamente sono decine le aziende che si muovono da e per l'Elba - aggiunge il coordinatore di zona Claudio Pinna - territorio in cui ovviamente si risente molto della stagionalità. Molte aziende elbane (soprattutto del settore costruzioni ed impianti) lavorano su cantieri in continente tutto l'anno ma parti-

colamente nei mesi autunnali ed invernali: il problema della sosta in aree non recintate o peggio ancora nei parcheggi a pagamento era uno dei problemi sollevati dalle imprese: nei mesi in cui il traffico dei vacanzieri aumenta, le problematiche di parcheggio si acuiscono ancora di più. Ringraziamo l'Autorità Portuale per aver finalmente definito la questione e l'iter attraverso il quale ottenere le tessere magnetiche per l'accesso all'area denominata A/bis, ed il tagliando che consente la sosta. Per informazioni tutte le aziende elbane e del continente possono rivolgersi agli uffici Cna di Piombino e Portoferraio».

CHI PRODUCE CHE RISPARA

La nave scuola della Marina Militare romena in visita a Bari: "Prenderà il posto della Norman Atlantic" Bari 7 giugno 2018

La nave scuola della Marina Militare romena in visita a Bari: "Prenderà il posto della Norman Atlantic"

La Mircea arriverà al porto il 12 giugno alle 9 e rimarrà attraccata fino al 15 giugno. A bordo ci sono 99 cadetti romeni e tedeschi che hanno attraversato gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli

Dal ricordo di una tragedia a una nave scuola per la formazione dei cadetti della Marina Militare romena. Sarà la Mircea a prendere il posto, sul molo 12 del porto di Bari, della Norman Atlantic. [Il relitto del traghetto, che naufragò la notte del 28 dicembre del 2014 per un incendio a bordo, portando alla morte 12 persone, è stato infatti spostato negli scorsi giorni.](#)

E dal 12 giugno farà il suo ingresso - a partire dalle 9, la nave scuola della Marina Militare romena, che concluderà a Bari la prima parte della marcia di formazione, dopo 8 giorni di navigazione, durante i quali i 99 cadetti romeni e tedeschi, presenti a bordo del veliero, hanno attraversato gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli, navigando attraverso le isole del mar Egeo. La nave rimarrà nel porto fino al 15 giugno e sarà aperta alle visite di autorità civili e militari italiane.

"Dopo il tanto agognato spostamento della Norman, il molo 12 riprende appieno la sua funzione operativa e lo fa con un vascello di grande prestigio" ha spiegato il presidente dell'ADSP MAM Ugo Patroni Griffi. "D'intesa con il Consolato di Romania a Bari, - aggiunge - abbiamo voluto destinare il primo approdo alla nave scuola Mircea, quasi fosse un battesimo operativo: uno splendido, antico e prestigioso veliero al posto di un lugubre relitto per ridisegnare lo scenario offerto a crocieristi, turisti e cittadini, imprimendo un forte messaggio visivo".

A Bari la nave scuola della Marina militare romena

Martedì 12 giugno alle 9 entrerà nel porto di **Bari** la nave scuola della Marina militare romena *Mircea*. Ormeggerà al molo 12, la banchina occupata fino allo scorso 5 giugno, per oltre tre anni, dal relitto della Norman Atlantic.

Si concluderà, quindi, nel porto di Bari la prima parte della marcia di formazione della nave scuola militare, dopo 8 giorni di navigazione, durante i quali i 99 cadetti romeni e tedeschi, presenti a bordo del vecchio veliero, hanno attraversato gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli, navigando attraverso le isole del mar Egeo; esperienze finalizzate a migliorare le abilità pratiche di navigazione a vela e le conoscenze della navigazione astronomica.

La nave di addestramento militare rumena Mircea attraccherà al Porto di Bari

Sarà la nave di addestramento militare rumena **Mircea** la prima imbarcazione ad attraccare presso il molo n.12, dopo lo spostamento del relitto della **Norman Atlantic**. Si trasforma nettamente lo scenario offerto a turisti e crocieristi.

Martedì 12 giugno alle ore 9.00 entrerà nel porto di Bari la nave scuola della Marina militare rumena “Mircea” e ormeggerà presso il molo 12, la banchina occupata fino allo scorso 5 giugno, per oltre tre anni, dal relitto della Norman Atlantic.

Si concluderà, quindi, nel porto di Bari la prima parte della marcia di formazione della nave scuola militare, dopo 8 giorni di navigazione, durante i quali i 99 cadetti romeni e tedeschi, presenti a bordo del vecchio veliero, hanno attraversato gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli, navigando attraverso le isole del mar Egeo; esperienze finalizzate a migliorare le abilità pratiche di navigazione a vela e le conoscenze della navigazione astronomica.

“Dopo il tanto agognato spostamento della Norman, il molo 12 riprende appieno la sua funzione operativa e lo fa con un vascello di grande prestigio- commenta il presidente dell’ADSP MAM **Ugo Patroni Griffi**. D’intesa con il Consolato di Romania a Bari, abbiamo voluto destinare il primo approdo alla nave scuola Mircea, quasi fosse un battesimo operativo: uno splendido, antico e prestigioso veliero al posto di un lugubre relitto per ridisegnare lo scenario offerto a crocieristi, turisti e cittadini, imprimendo un forte messaggio visivo.”

La nave scuola “Mircea” dell’Accademia Navale Militare della Romania, dalla sua partenza dal porto di Costanza, ha percorso 1.040 miglia marine per arrivare nel porto di Bari, dove resterà ormeggiata fino a venerdì 15 giugno. Durante lo scalo, la nave sarà aperta alle visite delle autorità civili e militari italiane.

-segue

L'equipaggio, composto da cadetti della Scuola Militare delle Forze Navali "Ammiraglio Ion Murgescu" della Romania e dai cadetti dell'Accademia Navale Militare della Germania, avrà la possibilità di visitare le zone turistiche della zona metropolitana di Bari.

Nel suo itinerario formativo, che dura 31 giorni, la nave scuola percorrerà più di 2.000 miglia marine, con scali in tre porti d'Europa, per una durata di 31 giorni.

Il veliero "Mircea" è il più longevo ambasciatore della Romania nei mari e negli oceani del mondo. Da quando la nave è entrata in servizio della Marina Militare Romana, nel 1939, sono state addestrate più di 70 generazioni di marinai militari romeni

Porti: Gioia T., Oliverio incontra sindacati, valorizzare Zes

Riunione con assessore Russo per trovare "linea comune attività"

CATANZARO, 8 GIU - Il presidente della Regione Calabria Mario Oliverio e il vicepresidente, assessore alla logistica e al sistema portuale, Francesco Russo hanno incontrato, a Catanzaro, le rappresentanze sindacali per discutere sulle problematiche legate al porto di Gioia Tauro. Lo riferisce un comunicato dell'ufficio stampa della Giunta regionale.

"Una riunione - ha sostenuto Oliverio - per fare il punto sulla situazione del porto di Gioia Tauro e per trovare una linea comune su cui convergere allo scopo di affrontare le diverse problematiche esistenti. A partire dalla Zes abbiamo assunto una serie di iniziative per poter uscire da questa situazione stagnante che si è creata anche in seguito ai conflitti tra le due proprietà del porto: Contiship e Msc. La Zes è un grande attrattore di investimenti e si possono creare le condizioni per la tutela del retroporto e per quelle di transhipment. Anche sul versante della formazione faremo la nostra parte. Ma ora insieme dobbiamo concretamente aprire un'interlocuzione con la presidenza del Consiglio del nuovo Governo per mettere in campo iniziative e far ripartire il porto di Gioia Tauro per noi struttura strategica per lo sviluppo della Calabria".

L'assessore Russo, dopo aver ripercorso il quadro della situazione attuale del porto di Gioia Tauro, tenendo conto dell'accordo di programma sottoscritto nel mese di luglio 2016 - riporta il comunicato - ha esposto le principali attività sulle quali la Regione è impegnata, partendo dall'operatività della Zes. "Ci sono - ha detto Russo - 200 milioni di euro previsti nel decreto istitutivo delle Zona economica speciale da attuare per le imprese attraverso il credito d'imposta e sono previste anche una serie di misure semplificative che saranno dettagliate in un apposito Dpcm che hanno lo scopo di favorire l'insediamento delle imprese nella Zes di Gioia tauro".

"Accanto a queste misure nazionali Russo - prosegue la nota - ha poi annunciato ulteriori procedure di semplificazione che la Regione sta attuando per le imprese che ruotano intorno alla Zona economica speciale con risorse stanziare per il Suap (Sportello unico per le attività produttive), con riferimento alla Zes di Gioia Tauro". "Nel documento strategico di sviluppo per l'Area logistica integrata (Ali) di Gioia Tauro, che fa capo al Pon, sono previste - ha aggiunto Russo - numerose risorse per opere riferite all'area portuale di Gioia Tauro e tra queste, l'opera più importante, la banchina ovest la quale è determinante per tutto il percorso Bacino di carenaggio.

L'impegno della regione su Gioia Tauro è giornaliero e sarà mantenuto anche con il nuovo Governo nazionale".

"Infine con i sindacati rappresentanti di Cgil, Cisl, Ugl Uil trasporti e Filt Gioia Tauro - è detto ancora nel comunicato - ci si è trovati d'accordo sul fatto che alla Zes bisogna arrivarci con un porto forte, che è necessario un piano formativo per riassumere nel comparto produttivo i lavoratori, che bisogna reperire risorse per operazioni di marketing, diversificare le attività legate alla Zes e costituire un tavolo permanente tra Regione, Autorità portuale e rappresentanze sindacali".

"No all' autoproduzione": sit in dei lavoratori portuali

Operai e sindacalisti Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti contro la richiesta presentata dalla Caronte & Tourist di svolgere in proprio i servizi portuali a Palermo, Trapani e Porto Empedocle

Incrociano le braccia stamani anche a Palermo i lavoratori portuali. Operai e sindacalisti Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti stanno dando vita a un sit in davanti alla sede dell' Autorità sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale all' interno del porto. L' agitazione è stata decisa nell' ambito della vertenza sull' autoproduzione che, nel mese di maggio, ha portato a due scioperi regionali di 72 ore. Oggi infatti si riunirà il comitato di gestione che dovrà decidere sulla richiesta di svolgere in proprio i servizi portuali, presentata dalla Caronte & Tourist per i porti di Palermo, Trapani e Porto Empedocle. "Riteniamo illegittimo l' eventuale rilascio di autorizzazione - commentano i segretari di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Sicilia, Franco Spanò, Amedeo Benigno e Agostino Falanga -, si tratta di una violazione di tutte le norme in materia, che non fa altro poi che mettere a rischio il futuro di 500 lavoratori in tutta l' Isola e di un intero settore. Contro l' autoproduzione lo scorso 11 maggio avevano scioperato, con alte percentuali di adesione, i lavoratori di tutti i porti italiani. Non ci fermeremo e organizzeremo altre proteste se non verremo ascoltati".

Palermo. Portuali, domani sit in di protesta dei lavoratori a Palermo

Postato da Economia Sicilia il 7/06/18
Protesteranno domani mattina, dalle ore 8 a Palermo davanti la sede dell' Autorità sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale all' interno del porto di Palermo, i lavoratori portuali della Sicilia. Il sit in è stato organizzato da Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, nell' ambito della vertenza sull' autoproduzione che nel mese di maggio ha portato a due scioperi regionali di 72 ore. Domani in mattinata si riunirà il Comitato di gestione che dovrà decidere sulla richiesta di rilascio dell' autorizzazione all' autoproduzione, di svolgere in proprio dunque i servizi portuali, presentata dalla Caronte & Tourist per i porti di Palermo, Trapani e Porto Empedocle. "Riteniamo illegittimo l' eventuale rilascio di autorizzazione - commentano i segretari di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Sicilia, Franco Spanò, Amedeo Benigno e Agostino Falanga -, si tratta di una violazione di tutte le norme in materia, che non fa altro poi che mettere a rischio il futuro di 500 lavoratori in tutta l' Isola e di un intero settore. Contro l' autoproduzione lo scorso 11 maggio avevano scioperato, con alte percentuali di adesione, i lavoratori di tutti i porti italiani. Non ci fermeremo e organizzeremo altre proteste se non verremo ascoltati".

Firmato il protocollo d' intesa con l' **Autorità portuale**

I ragazzi di "Casa Ahmed" impegnati nell' accoglienza

È stato firmato ieri il Protocollo AccogliME, documento che avvia proprio in questi giorni un progetto che coinvolge i minori migranti non accompagnati ospiti di "Casa Ahmed" nelle attività di informazione turistica presso l' Info Point del terminal crociere del porto di **Messina**, gestito dall' assessorato comunale al Turismo.

«I ragazzi accoglieranno i turisti, grazie anche alle loro conoscenze di diverse lingue straniere, così come loro stessi sono stati accolti proprio sulle banchine dello stesso porto al momento del loro sbarco in città, coniugando così la parola "accoglienza" nelle sue diverse accezioni e dimostrando che essi rappresentano per le comunità locali che li ospitano una preziosa risorsa», dichiara il commissario straordinario dell' **Authority** De Simone. «Tale attività consentirà ai giovani migranti di accrescere le proprie competenze grazie anche ad una fase di formazione che sarà svolta da tutte le componenti di questo significativo Protocollo e cioè il Comune di **Messina**, in particolare gli assessorati al Turismo e ai Servizi sociali; la Città metropolitana, che presidierà l' Info Point del terminal alternandosi al Comune; l' Istituto Jaci con i propri studenti impegnati nell' alternanza

scuola-lavoro, che spiegheranno ai coetanei migranti come hanno affrontato e vissuto la loro esperienza di promoter turistici della città, e ovviamente "Casa Ahmed" che ospita e segue i ragazzi».

«Quando alcuni mesi fa abbiamo lanciato l' idea agli Enti e ai soggetti coinvolti abbiamo trovato subito un' entusiasta condivisione dell' iniziativa, compreso **Messina** Cruise Terminal che gestisce il nostro terminal crociere», dichiara il segretario generale Ettore Gentile. «La nostra **Authority** da anni è impegnata in azioni di collaborazione con Istituzioni, scuole e associazioni cittadine per promuovere iniziative per lo sviluppo economico, culturale e sociale della comunità locale. Siamo fortemente convinti che il nostro Ente sia una risorsa importante per il territorio e che sia importante rafforzare sempre più il rapporto fra la città e il suo porto».

La Sicilia

siglato il protocollo d' intesa tra autorità portuale e assessorati comunali al turismo e ai servizi sociali

I giovani migranti daranno informazioni ai crocieristi

I minori migranti ospiti di "Casa Ahmed" saranno impegnati nelle attività di informazione turistica presso l' infopoint del terminal crocieristico del porto di Messina. È il risultato di un protocollo d' intesa firmato tra l' Autorità portuale di Messina e gli assessorati al Turismo e ai Servizi sociali del Comune che dà il via a un progetto che sarà gestito da Palazzo Zanca. L' accordo "AccogliME" è stato concluso ieri mattina con le firme e a spiegare meglio come funzionerà è stato il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone.

«I ragazzi - ha spiegato - accoglieranno i turisti grazie anche alle loro conoscenze di diverse lingue straniere, così come loro stessi sono stati accolti proprio sulle banchine dello stesso porto al momento del loro sbarco in città, coniugando così la parola "accoglienza" nelle sue diverse accezioni e dimostrando che loro rappresentano per le comunità locali che li ospitano una preziosa risorsa. È un' attività che consentirà ai giovani migranti di accrescere le proprie competenze grazie anche a una fase di formazione che sarà svolta da tutte le Istituzioni che hanno firmato il protocollo».

Al progetto partecipa anche la Città Metropolitana, che presidierà l' infopoint del terminal alternandosi al Comune, mentre gli studenti dell' Istituto "Jacì", impegnati nell' alternanza scuola-lavoro spiegheranno ai coetanei migranti come hanno affrontato e vissuto la loro esperienza di promoter turistici della città. «Quando alcuni mesi fa abbiamo lanciato questa idea - dichiara il segretario generale dell' Authority, Ettore Gentile - abbiamo trovato subito un' entusiasta condivisione dell' iniziativa. Da anni siamo impegnati in azioni di collaborazione con Istituzioni, scuole e associazioni cittadine per promuovere iniziative per lo sviluppo economico, culturale e sociale della comunità locale. Siamo fortemente convinti che il nostro Ente sia una risorsa importante per il territorio e che sia importante rafforzare sempre più il rapporto fra la città e il suo porto».

Messina: siglato il Protocollo AccogliME

Messina, firmato il protocollo per il progetto che coinvolge anche i minori migranti non accompagnati ospiti di "Casa Ahmed" nell'attività di informazione turistica

E' stato firmato oggi il Protocollo AccogliME , documento che avvia proprio in questi giorni un progetto che coinvolge i minori migranti non accompagnati ospiti di "Casa Ahmed" nelle attività di informazione turistica presso l' Info Point del terminal crociere del porto di Messina, gestito dal Comune di Messina, Assessorato al Turismo. " I ragazzi accoglieranno i turisti, grazie anche alle loro conoscenze di diverse lingue straniere, così come loro stessi sono stati accolti proprio sulle banchine dello stesso porto al momento del loro sbarco in città, coniugando così la parola "accoglienza" nelle sue diverse accezioni e dimostrando che essi rappresentano per le comunità locali che li ospitano una preziosa risorsa " dichiara il Commissario Straordinario dell' AP De Simone . " Tale attività consentirà ai giovani migranti di accrescere le proprie competenze grazie anche ad una fase di formazione che sarà svolta da tutte le componenti di questo significativo Protocollo e cioè il Comune di Messina, in particolare gli Assessorati al Turismo e ai Servizi Sociali; la Città Metropolitana, che presiederà l' Info Point del terminal alternandosi al Comune; l' ITES "A.M. Jaci" con i propri studenti impegnati nell' alternanza scuola-lavoro, che spiegheranno ai coetanei migranti come hanno affrontato e vissuto la loro esperienza di promoter turistici della città, e ovviamente "Casa Ahmed" che ospita e segue i ragazzi". "Quando alcuni mesi fa abbiamo lanciato l' idea agli Enti e ai soggetti coinvolti abbiamo trovato subito un' entusiasta condivisione dell' iniziativa, compreso Messina Cruise Terminal che gestisce il nostro terminal crociere " dichiara il Segretario Generale Ettore Gentile . "La nostra Authority da anni è impegnata in azioni di collaborazione con Istituzioni, scuole e associazioni cittadine per promuovere iniziative per lo sviluppo economico, culturale e sociale della comunità locale. Siamo fortemente convinti che il nostro Ente sia una risorsa importante per il territorio e che sia importante rafforzare sempre più il rapporto fra la città e il suo porto" .

Martedì 12 al porto di Messina

Arriva "Msc Seaview" la grande nave del futuro

Martedì 12 giugno toccherà il porto di Messina Msc Seaview, la nave più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia nata per navigare nel Mediterraneo ha richiesto investimenti per circa 800 milioni di euro. Msc Seaview approderà a Messina durante il viaggio inaugurale e a bordo ci sarà, alle 10,30, la tradizionale cerimonia di "Maiden Call", un evento che darà la possibilità di visitare l'avveniristica nave alle istituzioni cittadine e alla stampa. Il programma prevede l'imbarco alle 10, poi l'incontro con il "country manager" Leonardo Massa e il successivo brindisi con il comandante prima della visita della nave.

Il battesimo ufficiale di Msc Seaview avverrà sabato a Genova e madrina del nuovo gioiello del mare, ipertecnologico e dal design avveniristico, sarà come da tradizione Sophia Loren, affiancata da Michelle Hunziker.

La costruzione della nave è stata effettuata nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, dove un team di 4.000 persone ha lavorato in questi anni. La crociera inaugurale partirà il 10 giugno dal capoluogo ligure e, per tutta l'estate, Msc Seaview sarà impegnata negli itinerari settimanali in partenza da Genova, Napoli e Messina per poi proseguire alla scoperta di La Valletta, Barcellona e Marsiglia.

Chioggia al palo tra moli vuoti e burocrazia

Mit e Mise non hanno ancora individuato le aree che devono passare all'Adsp

Un piccolo porto ma con grandi velocità mai realizzate. Lo scalo di Chioggia è una delle questioni aperte per l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, alla quale è stato assegnato con la riforma della governance portuale varata dall'ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Le banchine, fino alla formale costituzione dell'Adsp, sono state gestite dall'Azienda speciale porto di Chioggia (Aspo), una società che fa

capo alla Camera di commercio locale. E, a oggi, è ancora in corso un confronto tra i ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico, per determinare con precisione quali aree dovranno passare sotto la giuri-

sdizione dell'Adsp e quali, invece, resteranno in capo alla Cciaa.

Si tratta di un porto «senza terminalisti - spiega Giuliano Godino, spedizioniere e agente marittimo che opera a Chioggia - vi lavorano, infatti, imprese portuali». Si tratta di Sorima, KLogistica e Impreport, quest'ultima composta dai lavoratori dell'ex compagnia portuale (Cip).

Un tempo, racconta Godino, «qui operavano navi di merci alla rinfusa da e per la Libia e l'Egitto. Si caricava qui anche il tondino di ferro, proveniente dal bresciano, che andava in Algeria». Oggi queste movimentazioni non ci sono più. Resta una parte residuale di traffico rinfuse, qualche *project cargo* e un piccolo movimento di navi cementiere. Anche i pescaggi delle banchine, in mancanza di dragaggi regolari, non sono più adeguati.

Restano, intanto, desolatamente vuoti gli edifici costruiti negli anni passati, quando Chioggia aspirava evidentemente ad altri obiettivi: un

terminal passeggeri realizzato curiosamente lontano dalle banchine e una palazzina servizi; quest'ultima usata, talvolta, come stazione passeggeri, quando a Chioggia approda qualche piccola nave passeggeri. «Nell'ultimo anno e mezzo - ricorda il presidente dell'Adsp, Pino Musolino - Chioggia ha preso il 30% del traffico». Quando sarà chiarito, spiega, quali siano le aree demaniali che effettivamente passano all'Authority, l'Adsp intende riportare i fondali alla profondità di -7 metri, prevista dal piano regolatore; ritrovare il traffico di rinfuse perso con il Nord Africa; utilizzare le banchine per il crocierismo fluviale e per traghetti e aliscafi verso la Croazia; lasciare spazi alla fiorente attività di pesca e, infine, utilizzare Chioggia come porto di allibo (cioè per lo scarico di una parte delle merci per alleggerire le navi dirette a Venezia).

— R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al gruppo asiatico il 51% della società di spedizioni tricolore

Saga va a Kerry Logistics

Con questa acquisizione il colosso quotato a Hong Kong diventa socio del gruppo Bolloré e aggiunge tre sedi internazionali in Congo, Uganda ed Egitto

Continua lo shopping in Italia da parte del gruppo Kerry Logistics Network, uno dei maggiori operatori logistici del continente asiatico, quotato alla borsa di Hong Kong. Dopo aver preso un anno fa il controllo della società di logistica Tuvia Italia, nei giorni scorsi ha annunciato l'acquisizione di una quota di maggioranza (probabilmente il 51%) di Saga Italia, casa di spedizioni partecipata al 49% dal gruppo Bolloré. Con questa operazione Kerry Logistics rafforza il portafoglio di servizi aggiungendo il know-how specialistico di Saga nel settore project cargo e heavy lift, vale a dire trasporti e spedizioni di carichi eccezionali per peso e dimensioni, come ad esempio macchinari e impiantistica. Sempre tramite l'acquisizione, inoltre, Kerry Logistics aggiungerà tre nuovi Paesi africani al proprio network quali la Repubblica del Congo, l'Uganda e l'Egitto, nonché nuovi uffici in Kazakistan, Turkmenistan, Emirati Arabi Uniti, Russia e Stati Uniti.

Fondata nel 1985 da Alessandro Oriolo, la società conta oggi oltre 150 professionisti e gestisce progetti di grandi dimensioni, in particolare nel settore dell'oil&gas, garantendo una gamma completa di servizi di spedizione internazionale per trasporto aereo, marittimo e terrestre.

Nel 2016 proprio Oriolo, in consorzio con altri gruppi locali, aveva tentato di aprire un centro di logistica e trasporti nel porto di Taranto, espressamente dedicato all'impiantistica e alle forniture necessarie a imprese come Saipem nel business dell'oil&gas.

Nel corso degli ultimi due anni però, complice la crisi che ha colpito il settore per effetto del crollo del prezzo del petrolio, il progetto d'investimento è svanito.

Commentando l'acquisizione appena portata a termine Thomas Blank, top manager di Kerry Logistics in Europa, ha spiegato che «le competenze specialistiche di Saga Italia rafforzeranno ulteriormente le nostre attività e ci consentiranno di cogliere le immense opportunità di business offerte dai nascenti progetti relativi alla Belt and Road. Con Saga Italia nel nostro team, siamo nelle condizioni di offrire una piattaforma in grado di consolidare le nostre capacità nel settore della logistica di progetto in tutto il mondo».

Il Consiglio dell'UE ha adottato la propria posizione sul progetto di direttiva sugli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi

La riforma della normativa prevede che le navi paghino una tassa indiretta

Oggi il Consiglio Trasporti, telecomunicazioni e energia dell'Unione Europea ha adottato un orientamento generale sul progetto di direttiva relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, norme aggiornate che prevedono incentivi alle navi per lo smaltimento dei loro rifiuti a terra.

La riforma della normativa prevede che le navi paghino una tassa indiretta che conferirà il diritto di consegnare i loro rifiuti in un porto, tassa che dovrà essere pagata indipendentemente dal fatto che le navi consegnino o meno i rifiuti in porto. La tassa si applicherà anche ai pescherecci e alle imbarcazioni da diporto e il suo ambito sarà quindi esteso anche dello smaltimento delle reti da pesca non più utilizzate e degli scarti della pesca. L'importo della tassa sarà basato sul principio del recupero dei costi del servizio erogato. Sconti sulla tassa saranno concessi a quelle navi che potranno dimostrare di effettuare una gestione sostenibile dei rifiuti a bordo.

Scopo della revisione dell'attuale direttiva sugli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (la n. 59 del 2000) è anche di migliorare l'efficienza delle attività marittime svolte in porto riducendo gli oneri



Giovanni Pugliese, rappresentante permanente aggiunto dell'Italia presso l'UE, e Violeta Bulc, commissario europeo ai Trasporti (© European Union)

amministrativi per il settore e le altre parti interessate.

Inoltre la riforma ha l'obiettivo di rendere la direttiva coerente con la legislazione UE sui rifiuti, ad esempio stabilendo che i porti devono avere piani di ricezione e gestione dei rifiuti, ed allineerà la legislazione dell'Unione Europea alla Convenzione internazionale

per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (MARPOL) che è stata modificata da quando è stata adottata la direttiva europea attualmente in vigore.

Il testo finale della riforma dovrà essere approvato sia dal Consiglio che dal Parlamento europeo prima che possa entrare in vigore.



Il gruppo Carnival acquisirà attività ferroviarie e portuali in Alaska

Accordo per comprare la White Pass & Yukon Route della canadese TWC Enterprises

Il gruppo crocieristico statunitense Carnival Corporation ha siglato un accordo per comprare la White Pass & Yukon Route, società della canadese TWC Enterprises che opera attività ferroviarie, portuali e commerciali in Alaska. La transazione, che si prevede sarà completata entro la fine del prossimo mese, avrà un valore di 290 milioni di dollari.

White Pass gestisce la linea ferroviaria turistica di 110 chilometri che da Skagway, in Alaska, attraversa la British Columbia per arrivare a Carcross, nello Yukon. La linea è stata costruita dalla White Pass durante la corsa all'oro del Klondike del 1898. Inoltre la società gestisce quattro banchine nell'area portuale di Skagway che sono dedicate all'attività crocieristica.

Carnival ha stretto l'accordo attraverso la filiale Holland America Princess Alaska Tours che ha anche siglato un memorandum of understanding con la Survey Point Holdings, società con sede a Ketchikan, in Alaska, e con sue



affiliate Cruise Line Agencies of Alaska, Amak Towing, Southeast Stevedoring e Rail Management Services per creare una joint venture e assegnare alla Survey Point la gestione delle attività portuali e ferroviarie cedute dalla TWC Enterprises. La nuova società sarà controllata da Survey Point, Rail Management Services e P3 (SSA Marine del gruppo Carrix), mentre Carnival avrà una quota di minoranza.



Marcucci (Confetra): noi rispettiamo i diritti dei lavoratori, lo Stato ripristini la legalità nella logistica di magazzino

La Confederazione - ha sottolineato - condivide ogni iniziativa tesa ad azzerare il caporalato, le cooperative spurie e le esternalizzazioni in dumping sociale

Confetra ha rinnovato la disponibilità propria e delle associazioni nazionali e territoriali del sistema logistico a definire interventi immediati tesi a ricondurre alla legalità le forme di protesta violenta che si sviluppano all'interno della logistica di magazzino. Nel rivol-

gere gli auguri di buon lavoro ai ministri degli Interni, del Lavoro e dello Sviluppo economico del nuovo governo, il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci, ha sottolineato che Confetra condivide «ogni iniziativa tesa ad azzerare il caporalato, le cooperative spurie e le esternalizzazioni in dumping sociale e da anni - ha ricordato - siamo impegnati per l'applicazione integrale e rigorosa dei contratti collettivi nazionali di lavoro e per ridurre la precarietà senza differenziazione alcuna tra lavoratori italiani e stranieri».

«Proprio per questo - ha specificato Marcucci - crediamo che le aziende associate abbiano il diritto di rappresentare allo Stato l'impossibilità di sopportare ancora la strumentalizzazione di lavoratori stranieri per realizzare blocchi e picchettaggi promossi da organismi pseudo sindacali che spesso con l'aiuto di estranei impongono la loro volontà ad altri lavoratori anche con la violenza. Tutto ciò niente ha a che vedere con la normale, talvolta aspra, dialettica sindacale in essere in specifiche realtà».

«È urgente - ha concluso il presidente della Confetra - che sia convocato immediatamente il Tavolo della Legalità nella Logistica istituito dal precedente esecutivo presso il Ministero dello Sviluppo

economico di cui il dicastero dell'Interno e quello del Lavoro sono, con le parti sociali, componenti indispensabili. Quel Tavolo è in condizioni di concludere il proprio lavoro mettendo a punto interventi anche di natura normativa volti ad assicurare il pieno rispetto dei diritti del lavoro e dell'impresa assicurando la legalità negli appalti di magazzino».

Bernhard Schulte Shipmanagement e Columbia Shipmanagement uniscono le forze nel segmento delle forniture navali

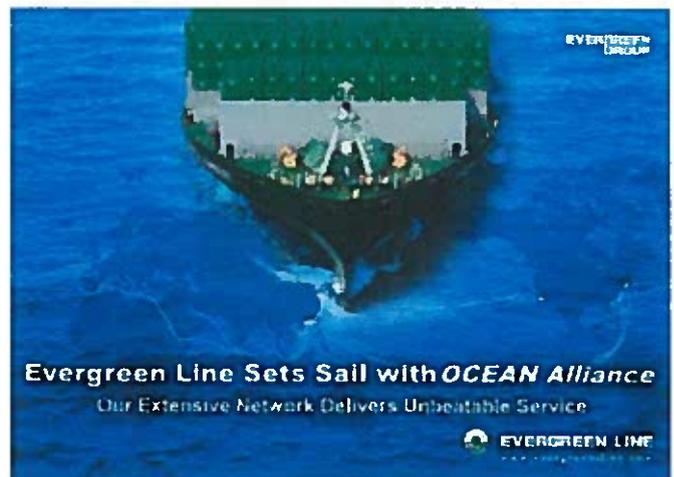
Costituita la GP General Procurement Co. Ltd. (GenPro)

La società Bernhard Schulte Shipmanagement del gruppo tedesco Schulte e la società Columbia Shipmanagement, che fa capo alla cipriota Schoeller Holdings, hanno deciso di unire le forze nel segmento delle forniture navali costituendo la GP General Procurement Co. Ltd. (GenPro), azienda che si occuperà di negoziare con appaltatori e fornitori navali internazionali le forniture di prodotti di consumo al fine di ottenere il miglior prezzo a vantaggio degli armatori propri clienti. Lo scopo dell'iniziativa non sarà limitato tuttavia ai soli prodotti di



consumo e ai prodotti navali, ma anche a tutti i prodotti e le merci necessarie per le attività del settore marittimo sia a terra che in mare.

I due partner hanno evidenziato che con il loro accordo oltre 800 navi avranno accesso ad una gamma di prodotti di qualità al miglior prezzo. «GenPro - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato della Columbia Shipmanagement, Mark O'Neil - rappresenta l'ottimizzazione del processo di approvvigionamento nella sua forma più pura: una vera e propria soluzione vincente sia per gli armatori che per i fornitori». «Riteniamo - ha aggiunto l'amministratore delegato della Bernhard Schulte Shipmanagement, Ian Beveridge - che GenPro cambierà il modo in cui le forniture sono consegnate agli armatori su scala internazionale e col tempo diverrà un nuovo leader del settore. Entrambe le aziende stanno sfruttando i loro legami con l'industria e le loro relazioni con gli armatori e crediamo che sia qualcosa che gli armatori apprezzeranno».



DFDS ha portato a termine l'acquisizione della compagnia di navigazione turca U.N. Ro-Ro

Smedegaard: vogliamo essere un attore chiave del trasporto marittimo nelle regioni del Nord Africa, del Mar Nero e del Medio Oriente

Il gruppo armatoriale danese DFDS ha reso noto di aver completato oggi l'acquisizione della compagnia di navigazione turca U.N. Ro-Ro. (*informARE* del 12 aprile 2018), operazione che ha ottenuto il benestare delle autorità competenti. Comunicando l'avvenuto takeover, il presidente e amministratore delegato del gruppo scandinavo, Niels Smedegaard, ha confermato che nella rete di porti serviti dalle rotte marittime opera-



te tra Turchia e Italia da U.N. Ro-Ro. verrà incluso il porto greco di Patrasso: «il nostro obiettivo - ha spiegato - è quello di essere un attore chiave nel settore del trasporto marittimo nelle regioni del Nord Africa, del Mar Nero e del Medio Oriente».

Attualmente U.N. Ro-Ro, che ha un fatturato annuo di 240 milioni di euro e 500 dipendenti, opera le sue 12 navi ro-ro su cinque rotte che collegano la Turchia con Trieste in Italia e Tolone in Francia e gestisce terminal portuali a Istanbul e Trieste. Inoltre la compagnia offre anche soluzioni intermodali da e verso altri mercati europei. «Con le 12 navi di U.N. Ro-Ro e le 50 navi di DFDS, compresi gli ordini per nuove navi ro-ro di grandi dimensioni - ha sottolineato Smedegaard - la nostra flotta ha una flessibilità unica che ci pone in grado di offrire il trasporto competitivo di volumi sempre crescenti di merci in export nel Mare Mediterraneo così come nella regione settentrionale dell'Europa».



che prevede anche un investimento della GPH nella Dreamlines. Nell'arco di un anno, infatti, la società terminalista turca comprerà obbligazioni convertibili della Dreamlines fino ad un valore di 13 milioni di euro. GPH ha precisato che se verranno esercitate le opzioni per convertire le obbligazioni in azioni deterrà il 5% circa del capitale azionario della Dreamlines.

Dreamlines, che ha 600 dipendenti ed è leader del mercato in Germania e Australia, offre itinerari crocieristici a turisti di 12 nazioni (Australia, Austria, Brasile, Francia, Germania, Italia, Olanda, Regno Unito, Russia, Singapore, Svizzera e USA). La società, anche grazie alle risorse che otterrà con la transazione con GPH, ha in programma di comprare la Cruise 1st, agenzia di viaggi online britannica, acquisizione che - ha sottolineato GPH - consentirà a Dreamlines di diventare la seconda piattaforma online mondiale per la prenotazione di crociere.



**TRAGHETTI PER
SICILIA. SARDEGNA. SPAGNA.
MAROCCO. TUNISIA. ALBANIA.**



**Global Ports Holding
investirà nella
piattaforma online di
prenotazione di crociere
Dreamlines**

Accordo tra le società turca e tedesca

La Global Ports Holding (GPH) del gruppo turco Global Yatirim Holding, specializzata nella gestione di terminal crociere, ha stretto un accordo con l'agenzia di viaggio online tedesca Dreamlines

**Fincantieri ha consegnato
la nave da crociera
Viking Orion**

L'unità, di 47.800 tonnellate di stazza lorda, può ospitare 930 passeggeri

Oggi Fincantieri, nel cantiere navale di Ancona, ha consegnato alla Viking la nave *Viking Orion*, la quinta unità da crociera che la società navalmecanica ha costruito per la società armatrice di Los Angeles. *Viking Orion*, come le unità gemelle, si posiziona nel segmento di mercato di unità di piccole dimensioni: la nave ha infatti una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, è dotata di 465 cabine e può ospitare 930 passeggeri.

La prima della serie, *Viking Star*, è stata realizzata nel cantiere Fincantieri di Marghera e consegnata nel 2015. Le unità successive, *Viking Sea*, *Viking Sky* e *Viking Sun*, consegnate nel 2016 e 2017, sono state costruite ad Ancona, così come la sesta unità, *Viking Jupiter*, varata poche settimane fa. Altre 10 unità per Viking prenderanno il mare dagli stabilimenti italiani di Fincantieri tra il 2019 e il 2027.

**Il porto di Trieste si è
presentato agli operatori
della Repubblica Ceca**

A Praga un incontro con 150 addetti del settore e investitori

Dopo i road-show a Monaco, Vienna e Budapest, il porto di Trieste si è presentato a Praga ad una platea di 150 operatori del settore e investitori con lo scopo di rafforzare ulteriormente i rapporti commerciali e aumentare le connessioni ferroviarie con la Repubblica Ceca. Organizzato al centro Manes, in un palazzo storico degli anni '30 affacciato sul fiume Moldava, l'evento di presentazione del porto e delle sue prospettive di sviluppo è stato promosso ed organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con l'Ambasciata d'Italia a Praga e la Camera di Commercio Italo-Ceca.

Ha aperto l'incontro l'ambasciatore Aldo Amati, che ha sottolineato il ruolo strategico del porto giuliano per il Centro-Est Europa, e sono seguiti gli interventi di Alessandro Pasquale, vice presidente della Camera di Commercio Italo-Ceca, e di Mario Carini delle Assicurazioni Generali. Sul ruolo di Trieste quale gateway per tutto il bacino mitteleuropeo si è soffermato il presidente dell'AdSP del



europa servizi terminalistici

your port operator in Sicily

Mare Adriatico Orientale: «siamo - ha sottolineato Zeno D'Agostino - un porto in controtendenza rispetto agli altri scali italiani. La nostra vocazione è internazionale: il 90% dei nostri traffici è diretto all'estero, mentre il 10% serve il mercato interno. Tutto quello che facciamo - ha specificato D'Agostino - è collegato alla ferrovia. Lo sviluppo ferroviario del porto sta conoscendo una crescita senza precedenti, dai 5.980 treni del 2015 siamo passati a 8.681 nel 2017 e puntiamo a toccare quota 10.000 a chiusura 2018».

Nel corso dell'incontro sono state evidenziate le connessioni intermodali in atto tra il porto di Trieste e la Repubblica Ceca. In particolare, dal container terminal di Trieste Marine Terminal (TMT) partono tre coppie di treni alla settimana per la città ceca di Paskov. Si tratta di un company train, gestito da MSC, a cui si ag-

giunge anche il collegamento con quattro partenze alla settimana verso il terminal slovacco di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava. Questi due servizi, come ha sottolineato Michaela Svrckova, responsabile di MSC Praga per la Repubblica Ceca e la Slovacchia, hanno un utilizzo in import/export che raggiunge quasi il 100%, segno che il collegamento funziona e ha ampi margini di crescita sulle frequenze. Numeri importanti anche per Europa Multipurpose Terminals (EMT), che gestisce un terminal multipurpose nel porto di Trieste e che storicamente ha sempre avuto una forte vocazione ferroviaria: dal molo VI - ha spiegato Murat Bog, manager di Ekol, il gruppo turco che controlla il terminal intermodale - partono invece quattro coppie di treni settimanali verso la città ceca di Ostrava, su cui vengono trasportati prevalentemente mobili, pneumatici, collettame e com-

Area: Postino@sp-logistics.it
Sede operativa: via Obvete 23/2 - 15011 Areuzano (GE) ITALY
Tel: 0039 10 4595947

Azienda operante nel settore Biologico (Generi Coloniali ed Alimentari).
Fra le prime in Europa specializzata nella logistica totale di Prodotti Organici sia in import che in export



ponentistica di automobili. Ottima infine la performance di TAL SIOT, che gestisce il terminal petrolifero di Trieste che rifornisce il 50% del fabbisogno energetico della Repubblica Ceca: sono 3.775.722 le tonnellate esportate in questo Paese nel 2017 (+93% sul 2016).

La missione del porto di Trieste a praga si è conclusa con alcuni incontri istituzionali presso il Ministro dei Trasporti e la direzione generale delle Ferrovie Cechi.

Sistema integrato innovativo energy efficient per la visualizzazione di informazioni a bordo nave

È stato realizzato nell'ambito del progetto Display4Ships

Solari, azienda friulana leader nei sistemi di visualizzazione delle informazioni al pubblico, nell'ologeria industriale e nei sistemi di raccolta dati, il dipartimento politecnico di ingegneria e architettura (DPIA) dell'Università di Udine e Innov@ctors, spin-off del-

l'ateneo friulano che sviluppa prodotti e tecnologie innovative nel campo dell'ICT e della sicurezza, hanno realizzato il progetto Display4Ships che è stato finanziato dalla Regione Autonoma Friuli

Venezia Giulia nell'ambito del POR FESR 2014-2020 ed ha avuto lo scopo di sviluppare due nuovi sistemi di visualizzazione indoor e outdoor ad alta efficienza energetica in ambito navale.



VINCENZO MIELE TRASPORTI
SAS di Salvatore Miele & C.
 Via Palazziello, 102 - 80040 VOLLA NAPOLI
 Tel 081.5725824/6159 - Fax 081.5726796
 info@vincenzomiele.it - www.vincenzomiele.it



Wireless, stand-alone e a basso contenuto energetico; sono queste le rivoluzionarie caratteristiche delle soluzioni di visualizzazione per gli schermi a bordo nave realizzate, dopo 18 mesi di attività, dai partner del progetto Display4Ships, che sono stati messi in contatto da Friuli Innovazione, acceleratore d'impresa che ha l'obiettivo di favorire la cooperazione tra l'Università di Udine e il sistema economico friulano agevolando la collaborazione tra ricercatori e imprese e l'impiego industriale dei risultati scientifici e tecnologici prodotti dalla ricerca. Inoltre le soluzioni innovative messe a punto da Display4Ships integrano tra loro tecnologie di visualizzazione all'avanguardia, sistemi di comunicazione dei dati a bassa potenza, sistemi di raccolta e stoccaggio di energia e moduli di illuminazione LED.

I partner del progetto hanno evidenziato che le soluzioni sviluppate sono particolarmente utili sia per il bordo nave, sia per le aree living, dove l'informazione deve sempre essere aggiornata e disponibile in tempo reale, soprattutto per la gestione di eventuali emergenze (con la diffusione, ad esempio, di indicazioni per l'evacuazione), ma anche, in prospettiva, per il marketing di prossimità.

In particolare il progetto si è concentrato nello sviluppo di due prodotti ad alta efficienza energetica per l'ambito navale: un sistema di visualizzazione indoor e uno di visualizzazione outdoor, entrambi corredati da infrastruttura di connessione punto punto e punto stella, e dei necessari server ed applicativi di gestione. La combinazione di un consumo energetico minimo e l'applicabilità in diversi ambienti, sia indoor sia outdoor, aprono infatti opportunità del tutto nuove per i sistemi di visualizzazione di informazioni. Il tutto applicato alla nave, contesto peculiare per le sue condizioni ambientali critiche.