

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
12 GIUGNO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Le Authority assediano le Autorità portuali**
(Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

- “...Propeller Club: incontro Porto Vecchio...”
(Ferpress, Messaggero Marittimo)

Venezia:

- “...Ampliata la capacità d’ingresso per navi container ...”
(La Repubblica)
- “...centro studi su economia del mare...”
(Informazioni Marittime)

Genova:

- “...commissariamento del commissario del porto...”
(Informare)
- “...Al Vte inizia il processo di automazione...”
(The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

Livorno:

- “...Darsena Europa-Porto 2000...”
(Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Il Telegrafo, il Tirreno)

Piombino:

- “...jindal e sindacati...” (Il Telegrafo, il Tirreno)

Civitavecchia:

- “...La Vespucci torna a Civitavecchia...” (Civonline)

Ancona:

- “...giornata marina militare...”
(Il Nautilus, Ferpress, Messaggero Marittimo)

Bari:

- “...nuovo info-point...” (Il Nautilus, Messaggero Marittimo)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



Le authority assediano le Autorità portuali



Quante authority ruotano intorno alle quindici autorità di sistema portuale (Adsp) italiane? Cinque: l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (**AGCM**), l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (**ART**), l'Autorità Nazionale Anticorruzione (**ANAC**), il ministero dei Trasporti (**MIT**) e le **Capitaneria di porto**. Ci si dimentica sempre di qualcuno, e il punto è proprio questo. «In effetti c'è un po' di confusione», osserva Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della Navigazione all'Università di Bologna nel corso del convegno "Quale regolazione per i porti italiani", tenutosi nella sede del Cnel di Villa Lubin a Roma il 6 giugno e organizzato da Sipotra - Società italiana di politica dei trasporti.

Un carrozzone pubblico che scricchiola ogni volta che c'è da decidere sulle **concessioni** autorizzate, ritirate e prolungate, andando a sovraffollare le scrivanie delle Adsp con osservazioni, raccomandazioni, decreti, multe e proscrizioni. In questo 'orgasmo entico' sono un faro «gli articoli 36 e 37 del **Codice della navigazione**, che restano ancora il testo di riferimento, la fonte primaria», secondo Zunarelli.

La concessione portuale è un campo in cui pubblico e privato si incontrano, non si salutano e devono collaborare, direttamente. È una semplice concessione dello Stato a un'impresa o consorzio a utilizzare le sue banchine per fare attività commerciale. Il principio è lo stesso del demanio marittimo delle spiagge ma la destinazione d'uso è di tutt'altra natura. Da un lato si deve garantire la massima trasparenza e permettere a chiunque di poter usufruire di questo spazio - facendo una gara -, dall'altro è logico che non tutte le imprese possono ottenerla ma solo quella che garantisce gli interessi del porto: un determinato traffico (di una specifica merce e di un determinato volume) utilizzando determinate infrastrutture quasi sempre a carico di chi ha la concessione. «Non sorprende quindi se la Corte di Giustizia europea nel 2016 ha definito le concessioni come delle **autorizzazioni**», precisa Fabio Cintioli, ordinario di diritto amministrativo. Il diritto europeo, con la direttiva 23/2014, sembra andare verso la non applicazione delle procedure pubbliche: seguendo la Corte Ue, le concessioni si autorizzano più che si assegnano, a sottolineare la rilevanza di chi andrà a gestire in fitto uno spazio demaniale marittimo. «Con la legge 84/94 sono stati privatizzati i servizi portuali ma non il demanio», precisa Francesco Mariani, segretario generale di Assoporti. L'Adsp è obbligata al pareggio di bilancio attraverso la riscossione dei diritti portuali e dei canoni di concessione. «In questo contesto - continua Mariani - è il mercato a decidere vita e morte di un porto. Dall'altro lato, però, la banchina come luogo pubblico garantisce l'equo accesso al mercato, cosa che la privatizzazione non può garantire». E quale sarebbe il modello migliore? Secondo Mariani il **terminalismo per conto terzi**, «quello armatoriale funziona solo se ottimizza la gestione portuale, il peggiore è il misto». Il privato è quindi il soggetto privilegiato di una concessione portuale: sarà uno dei pochi capace di garantire un certo traffico e di spendere ingenti risorse in infrastrutture. «Sono gli imprenditori a indicare all'Adsp le destinazioni d'uso, è chiaro che in questa situazione la pubblica amministrazione domanda all'imprenditore, non viceversa», spiega Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione europea all'Università di Genova e membro di Sipotra.

- segue

La gara è obbligatoria oppure no? Il Consiglio di Stato ha stabilito che una gara è necessaria quando la concessione riguarda un'area nuova (sentenza 127/2018). «Su questo la legge è abbastanza chiara, come nell'articolo 20 del Codice degli appalti: se l'opera è a spese del concessionario, non si applica la procedura pubblica», spiega Munari. Anche qui il Codice della navigazione è un principio guida, «mentre il fondamento giuridico dell'ART è dubbio», secondo Munari.

Perché la riforma dei porti del 2016 non ha toccato le concessioni? Perché è una materia complessa, richiede flessibilità nelle decisioni e, soprattutto, «una riforma delle concessioni avrebbe costituito una forte rottura col passato e così si è preferito mantenere una sostanziale continuità con la legge 84/94. Intanto però il tempo è passato, l'ART ha deliberato **sull'equo accesso** alle infrastrutture e si attendono altri decreti ministeriali», spiega Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia).

La piramide delle authority che intervengono nella portualità si può strutturare in questi termini. L'Adsp e il MIT si trovano in cima in qualità di enti vigilanti, regolatori e programmatori. Segue l'AGCM con poteri di giudizio (vedi sentenze 2012 sul pilotaggio del porto di Messina e quella del 2017 sulla concessione per un terminal nel porto di Livorno); l'ART (vedi articolo 8 della legge 84/94: il presidente dell'Adsp agisce nel rispetto delle deliberazioni di ART); l'Anac (d. lgs 50/2016), la Commissione Ue; le Regioni (art. 117 Costituzione) e le Capitanerie di porto (art. 14 legge 84/94). «Tutti questi regolatori non sono compatibili tra loro, c'è bisogno di una riforma legislativa», secondo Zunarelli. «Siamo in difficoltà con un assetto giuridico così. Perché non inserire anche la Lega Calcio?», osserva caustico Spirito. «La verità - conclude - è che siamo un'**Obbedienza**, o una Dipendenza, di sistema portuale, non un'autorità. Siamo tutti autorità, nessuno esprime autorevolezza».

Propeller Club: giovedì a Trieste l'incontro "Porto vecchio di Trieste, nuove prospettive tra crociere, megayacht e turismo"

(FERPRESS) – Trieste, 11 GIU – Giovedì 14 Giugno alle ore 18.30, all'Hotel Greif Maria Theresia in Viale Miramare, 109, avrà luogo l'incontro dal titolo "Porto vecchio di Trieste, nuove prospettive tra crociere, megayacht e turismo".

Relatori dell'incontro, nell'ambito della serata conviviale del Propeller Club di Trieste, saranno:

Roberto DIPIAZZA Sindaco di Trieste, Mario SOMMARIVA Segr. Gen.le Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Orientale, Serena CIVIDIN Imprenditrice turistica, Paolo SPADA responsabile operativo Samer & Co. Shipping e Stefano NURSI Presidente provinciale FIAIP.

Il recente interesse di una società americana, attiva nel settore della gestione di marina turistici dedicati ai megayacht e l'ipotesi di un insediamento di un nuovo terminal crociere fanno avvicinare sempre di più il momento delle scelte per gli indirizzi da fornire al mercato e permettere così che gli investitori privati possano fare la loro parte.

Ognuna delle sopracitate soluzioni porterebbe con sé criticità ed occasioni di crescita.

Quali le possibili ricadute sul turismo cittadino e sull'economia del mare per il territorio?

Quali i passaggi fondamentali ancora necessari per accogliere investimenti nel settore dei megayacht? Cosa significherebbe per Trieste avere un nuovo terminal crociere? Sono possibili soluzioni alternative?

Saranno questi i temi in discussione durante l'incontro, dove si proverà ad analizzare gli aspetti economici e sociali conseguenti ad eventuali investimenti che riguardino crociere e megayacht da collocarsi nell'area del Porto Vecchio. Sul tavolo anche i problemi in attesa di soluzione con la prospettiva di fare crescere in maniera ancora più decisa l'ottima "industria" del turismo.

Porto vecchio di Trieste: crociere, megayacht e turismo

Giovedì 14 Giugno l'incontro del Propeller Club di Trieste

TRIESTE – “Porto vecchio di Trieste, nuove prospettive tra crociere, megayacht e turismo”. Questo è il titolo dell'incontro di giovedì 14 Giugno alle 18.30, all'Hotel Greif Maria Theresia di Trieste.

Una serata conviviale del Propeller Club di Trieste, alla quale parteciperanno Roberto Di-piazza, sindaco di Trieste, Mario Sommariva segretario generale Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Serena Cividin imprenditrice turistica, Paolo Spada, responsabile operativo Samer & Co. Shipping e Stefano Nursi presidente provinciale FIAIP.

Il recente interesse di una società americana attiva nel settore della gestione di marina turistici dedicati ai megayacht e l'ipotesi di un insediamento di un nuovo terminal crociere fanno avvicinare sempre di più il momento delle scelte per gli indirizzi da fornire al mercato e permettere così che gli investitori privati possano fare la loro parte.

Ognuna delle soluzioni citate porterebbe con sé criticità ed occasioni di crescita.

Quali le possibili ricadute sul turismo cittadino e sull'economia del mare per il territorio?

Quali i passaggi fondamentali ancora necessari per accogliere investimenti nel settore dei megayacht? Cosa significherebbe per Trieste avere un nuovo terminal crociere? Sono possibili soluzioni alternative?

Saranno questi i temi in discussione durante l'incontro, dove si proverà ad analizzare gli aspetti economici e sociali conseguenti ad eventuali investimenti che riguardino crociere e megayacht da collocarsi nell'area del Porto vecchio. Sul tavolo anche i problemi in attesa di soluzione con la prospettiva di fare crescere in maniera ancora più decisa l'ottima “industria” del turismo.

Porti: Venezia; ampliata la capacità d'ingresso per navi container

Ma è polemica con il sindaco

(ANSA) - VENEZIA, 11 GIU - "Ringrazio il sindaco Brugnaro per la possibilità che ci offre di chiarire, ancora una volta, che gli escavi volti ad accogliere navi da 8.500 Teu sono conclusi".

Ha commentato così il presidente dell'Autorità portuale, Pino Musolino, la conclusione dei lavori di scavo e adeguamento del canale Malamocco-Marghera, attraverso cui sono stati rimossi 80mila metri cubi di sedimenti. In questo modo il Porto di Venezia, che ha aumentato il traffico container dell'1,3% nel primo quadrimestre 2018 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, è per la prima volta in grado di ricevere navi porta contenitori da 8500 TEU. Musolino risponde più volte agli interrogativi posti in questi giorni dal sindaco rispetto all'operato dell'Autorità portuale: "Sono certo, sebbene non emerga dalle sue dichiarazioni - ha sottolineato - che, nel suo duplice ruolo di amministratore e di imprenditore, il sindaco ha ben compreso come gli interventi infrastrutturali operati dagli enti pubblici, in questo caso dall'Autorità di sistema portuale, sono volti ad aumentare la competitività dello scalo e che, parallelamente, il mercato risponde a tali interventi con logiche e tempi differenti". "Non siamo nell'Unione Sovietica - ha rimarcato - dove il pubblico decide cosa deve fare il privato e controlla il mercato". Musolino rivendica, per bocca dell'Autorità portuale, il rinforzo "della flotta di navi che operano sulla rotta Venezia-Estremo Oriente, attiva nel nostro porto da diversi anni e che non ha mai smesso di scendere a Venezia durante l'ultimo anno e mezzo, la cui rilevanza strategica è confermata dall'impegno delle compagnie della Ocean Alliance a garantire il servizio con frequenza settimanale".

Informazioni Marittime

A Venezia un centro studi Ca' Foscari-AdSP su economia del mare

L'Università Ca' Foscari di Venezia e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale hanno sottoscritto un protocollo per formare i futuri professionisti della logistica e dell'economia del mare. L'obiettivo dell'accordo è sviluppare percorsi di formazione e di ricerca nei settori marittimo-portuali e della logistica a sostegno della creazione di nuove figure professionali e di nuova imprenditorialità.

Il protocollo porterà alla creazione di un centro studi per lo sviluppo e il coordinamento di programmi formativi e di ricerca sui temi caratterizzanti l'attività marittimo-portuale e la logistica nel settore economico, del management, del diritto e delle relazioni internazionali.

I primi risultati dell'intesa si registreranno già a partire dall'anno accademico 2018-2019 quando verranno proposti i primi percorsi formativi nell'ambito dei corsi di laurea e laurea magistrale dell'ateneo, nonché in master di I e II livello e in un dottorato di ricerca o in un assegno di ricerca.

Informare

Il commissariamento del commissario del porto di Genova

Ci saranno pure - come sempre - vincitori e vinti a conclusione delle trattative che hanno portato alla firma del contratto di concessione relativo al nuovo container terminal di Calata Bettolo, a Genova. Come spesso accade al termine di una faticosa negoziazione molti dei protagonisti della vicenda avocano a sé il merito di essere riusciti a raggiungere il traguardo: quello di trovare un accordo tra le istituzioni e l'azienda che dovrà gestire le nuove banchine. Tra questi non sembra esserci l'amministratore delegato di Gruppo Investimenti Portuali, Giulio Schenone, a giudicare almeno dalla smorfia seccata che si legge sul suo viso nelle fotografie scattate in occasione della firma del contratto, contrapposta alle espressioni soddisfatte dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche che hanno insistito affinché si giungesse alla sottoscrizione dell'intesa, minacciando di rimettere altrimenti tutto in gioco.

Anche Paolo Emilio Signorini sorride nelle pose di rito. Ma tra i supposti vincitori, quello che ha meno da gioire sembra proprio essere il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: non certo per come si è conclusa la storia dell'assegnazione della gestione del nuovo terminal, di cui Signorini ha vissuto la sola fase finale essendo stato posto alla guida dell'ente portuale negli ultimi giorni del 2016, ma per come si è giunti a questa meta. In questi mesi, al di là del suo effettivo ruolo nelle trattative, Signorini è apparso essere lo spettatore passivo di iniziative assunte per lui dal presidente della Regione. È sembrato che, volente o nolente, abbia dovuto adattarsi a situazioni che non aveva generato. A molti è apparso che alla guida del porto ci fosse Toti, non Signorini.

I nostri lettori sanno che *informARE* ritiene che la riforma della legislazione portuale attuata nell'estate del 2016 abbia determinato il commissariamento permanente delle Autorità Portuali italiane, ora Autorità di Sistema Portuale.

La disinvoltura con cui le istituzioni locali a Genova si sono appropriate dei compiti attribuiti al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale evidenzia come sia facile sottoporre a gestione commissariale lo stesso presidente dell'ente portuale, sottraendogli funzioni a lui proprie. Questo qualunque siano le capacità e le competenze del presidente dell'AdSP, come dimostrato nel caso di Signorini, certo in possesso delle qualifiche e della personalità utili a non farsi sottrarre spazi di sua pertinenza.

Ciò dimostra ancora una volta - a nostro avviso - quanto sia deprivato di forza l'incarico assegnato ai presidenti delle Autorità di Sistema Portuale dalla riforma. Presidenti scelti direttamente dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e nominati d'intesa con il presidente della Regione che facilmente da questi possono essere scavalcati. Dimostra quanto per loro è agevole appropriarsi delle prerogative del presidente di una AdSP. Dimostra insomma quanto è facile commissariare il commissario di un porto.

Bruno Bellio

Genova, al Vte inizia il processo di automazione

Genova - A settembre arriveranno le prime gru elettriche a controllo remoto.



Genova - Il Terminal Vte di Voltri Pra' prosegue il piano di miglioramento dell'efficienza operativa e della sostenibilità ambientale. Un nuovo progetto prevede, infatti, la sostituzione delle vecchie gru di piazzale diesel con nuovi modelli elettrici. L'elettificazione del piazzale è un progetto recentemente entrato a regime con i lavori di potenziamento delle cabine elettriche e le prime installazioni di prese Aps da 6 kilovolt, che serviranno ad alimentare 21 nuove gru gommate elettriche. **Prodotte dalla Zpmc, le gru elettriche arriveranno a settembre 2018 e, dopo tre mesi di commissioning, entreranno pienamente in funzione nel gennaio 2019.** La corrente elettrica e il collegamento alla rete informatica del Terminal viaggiano su un cavo che si arrotola e srotola in accordo con i movimenti operativi. In particolare, il collegamento al TOS, il sistema informatico centrale del Terminal, permetterà, in una seconda fase, un importante sviluppo: la guida da remoto.

Informazioni Marittime

Cma Cgm, due accordi per l'intelligenza artificiale

Il gruppo Cma Cgm ha siglato due accordi nel campo dell'intelligenza artificiale e della digitalizzazione, con una start-up statunitense e con PSA.

La start-up

La compagnia francese ha cominciato a collaborare con Shone, una start-up con sede a San Francisco specializzata nell'uso dell'intelligenza artificiale per il trasporto marittimo. Questa collaborazione consente a Shone di accedere alle navi Cma Cgm per finalizzare lo sviluppo di sistemi di intelligenza artificiale a bordo delle portacontainer. Una volta finalizzato lo sviluppo, questa innovazione faciliterà il lavoro degli equipaggi a bordo, sia nel supporto decisionale, che nella sicurezza marittima o assistenza di pilotaggio. Per quanto riguarda i sistemi di allarme di sicurezza e anti-collisione, Shone fonde i dati di più sensori (radar, telecamera, AIS, ecc.) Al fine di aumentare la precisione di rilevamento, prevenendo potenziali collisioni, tenendo conto dei COLREG.

L'intesa con PSA

Ze Box di Cma Cgm e PSA unboXed hanno siglato un Memorandum of Understanding per guidare la digitalizzazione e l'innovazione nell'ecosistema della catena di distribuzione e supply chain. Ze Box è il braccio di venture capital aziendale della compagnia armatoriale transalpina che investe in start-up con innovazioni che apportano valore strategico al gruppo, mentre PSA unboXed fa attività d'innovazione per PSA ed è il braccio di venture capital aziendale. La collaborazione tra Ze Box e unboXed si basa sulla comprovata partnership commerciale tra Cma Cgm Group e PSA International, come il Lion Terminal Cma Cgm-PSA di Singapore.

Darsena Europa: la replica di Confindustria

“Difendere le speranze per la reindustrializzazione”

LIVORNO – Darsena Europa al centro del dibattito politico, dopo l'annuncio del ministro Toninelli dei tagli alle grandi opere. L'idea del Movimento Cinque Stelle, espressa dal capogruppo in consiglio regionale Giacomo Giannarelli è di un progetto più “light”, spostando i 12,5 milioni di euro all'anno previsti dalla regione su interventi di messa in sicurezza idraulica del territorio e quelli sulle strade provinciali disagiate.

Confindustria Livorno Massa Carrara prende posizione con questa nota.

La prima speranza è che le notizie allarmanti circa un possibile ulteriore ridimensionamento del progetto della Darsena Europa, siano state soltanto frutto di interpretazioni giornalistiche delle intenzioni del nuovo ministro dei trasporti.

Sarebbero, infatti, di inaudita gravità le conseguenze di una qualsiasi rimodulazione del progetto per la Darsena Europa che già sconta ritardi dovuti a precedenti “tira e molla” di varia natura.

Proprio pochi giorni orsono, in occasione del primo meeting tra la Governance della Confindustria Livorno Massa Carrara con tutte le componenti della Commissione per lo sviluppo della costa Toscana, è stata ribadita la centralità della Darsena Europa quale fulcro dell'Accordo di Programma per il quale, sia la Regione Toscana, in dimensione ingente, sia il Governo in minor misura, hanno stanziato un ammontare di risorse che salda centinaia di milioni di euro. In quella sede è stato convenuto sulla necessità di tracciare una gerarchia di priorità di intervento la prima delle quali è stata indicata proprio nella Darsena Europa.

In nessun modo, infatti, si vorrebbe che si replicasse il deludente e dannoso epilogo della pluriennale vicenda conclusasi con la mancata realizzazione dell'Autostrada Livorno Civitavecchia!

E' quindi fuori da ogni possibile ragionamento sensato mettere in discussione la realizzazione di quest'opera, poichè qualsiasi modifica ne pregiudicherebbe la validità, compromettendo l'innumerabile serie di effetti positivi indotti.

Sembra quasi un sortilegio che, ciclicamente, per un motivo o per un altro, quando si è sul punto di raggiungere un obiettivo di sviluppo, di crescita e di ripresa industriale, spunti fuori qualche “trovata” propagandistica, che rimette in discussione il tutto.

Ma come si fa a mettere in discussione disinvoltamente progetti che costituiscono l'architettura essenziale per la reindustrializzazione della Costa Toscana, richiamata in ogni occasione come unica reale alternativa alla crisi occupazionale che opprime da anni il territorio.

La seconda speranza è che la notizia del possibile ridimensionamento, o peggio ancora dell'abbandono del progetto Darsena Europa, non inneschi un'ennesima, inesorabile pleiade di polemiche, inutili come sempre, proprio nella fase finale dell'espletamento delle procedure per le gare relative alla progettazione della Darsena Europa, causando ulteriori ritardi dei quali non si avverte alcun bisogno.

La terza speranza è che le disquisizioni grottesche sul peso dei progetti più o meno light, restino fuori dalla discussione seria e decisiva per il futuro dell'economia toscana.

I progetti di sviluppo e di innovazione non si misurano a peso, bensì con parametri certi, legati ai valori economici ed occupazionali, unici fattori di sviluppo, senza diete forzate, né light e neppure soft!

Confindustria Livorno al MIT: La Darsena Europa non si tocca!

LIVORNO - Confindustria Livorno e Massa Carrara interviene - con una nota- in relazione alle dichiarazioni fatte dal neo ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, in merito ai tagli alla spesa sulle grandi opere: Darsena Europa e una serie di infrastrutture, come la nuova Tirrenica e l'aeroporto di Firenze.

"La prima speranza è che le notizie allarmanti circa un possibile ulteriore ridimensionamento del progetto della Darsena Europa, "- scrive Confindustria nella nota diffusa - siano state soltanto frutto di interpretazioni giornalistiche delle intenzioni del nuovo ministro dei trasporti. Sarebbero, infatti, di inaudita gravità le conseguenze di una qualsiasi rimodulazione del progetto per la Darsena Europa che già sconta ritardi dovuti a precedenti "tira e molla" di varia natura.

Proprio pochi giorni orsono, in occasione del primo meeting tra la Governance della Confindustria Livorno Massa Carrara con tutte le componenti della Commissione per lo sviluppo della costa Toscana, è stata ribadita la centralità della Darsena Europa quale fulcro dell'Accordo di Programma per il quale, sia la Regione Toscana, in dimensione ingente, sia il Governo in minor misura, hanno stanziato un ammontare di risorse che salda centinaia di milioni di euro. In quella sede è stato convenuto sulla necessità di tracciare una gerarchia di priorità di intervento la prima delle quali è stata indicata proprio nella Darsena Europa. In nessun modo, infatti, si vorrebbe che si replicasse il deludente e dannoso epilogo della pluriennale vicenda conclusasi con la mancata realizzazione dell'Autostrada Livorno Civitavecchia!

E' quindi fuori da ogni possibile ragionamento sensato mettere in discussione la realizzazione di quest'opera, poiché qualsiasi modifica ne pregiudicherebbe la validità, compromettendo l'innumerabile serie di effetti positivi indotti. Sembra quasi un sortilegio che, ciclicamente, per un motivo o per un altro, quando si è sul punto di raggiungere un obiettivo di sviluppo, di crescita e di ripresa industriale, spunti fuori qualche "trovata" propagandistica, che rimette in discussione il tutto. Ma come si fa a mettere in discussione disinvoltamente progetti che costituiscono l'architettura essenziale per la reindustrializzazione della Costa Toscana, richiamata in ogni occasione come unica reale alternativa alla crisi occupazionale che opprime da anni il territorio.

La seconda speranza è che la notizia del possibile ridimensionamento, o peggio ancora dell'abbandono del progetto Darsena Europa, non inneschi un'ennesima, inesorabile pletora di polemiche, inutili come sempre, proprio nella fase finale dell'espletamento delle procedure per le gare relative alla progettazione della Darsena Europa, causando ulteriori ritardi dei quali non si avverte alcun bisogno.

La terza speranza è che le disquisizioni grottesche sul peso dei progetti più o meno light, restino fuori dalla discussione seria e decisiva per il futuro dell'economia toscana. I progetti di sviluppo e di innovazione non si misurano a peso, bensì con parametri certi, lega-

Corsini, "Porto di Livorno 2000 la firma tra qualche giorno"

In arrivo l'aggiudicazione definitiva del 66% delle quote azionarie della Porto di Livorno 2000 - "*Mancano pochi giorni alla firma*" ha detto il presidente dell'Authority, Stefano Corsini. La procedura è rimasta congelata fino ad oggi, per 14 mesi, in attesa delle necessarie verifiche delle certificazioni di rito.

LIVORNO - La privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi del porto toscano, sembra essere arrivata alla tanto attesa aggiudicazione definitiva. "*Tra qualche giorno*, - ha assicurato il presidente dell'Authority locale, Stefano Corsini, durante la conferenza stampa per la presentazione della cerimonia di battesimo, il 14 giugno, della nuova nave **Viking Orion**. "*La firma non è lontana, comunque avverrà quando ci saranno tutte le condizioni*", ha concluso il presidente.

Un passo avanti che fa tirare un respiro di sollievo, perché mentre fino a poco tempo fa non venivano definiti i tempi, adesso si parla di giorni, La notizia era già cominciata a circolare la scorsa settimana, adesso a domanda precisa è arrivata la conferma di Corsini.

Nell'aprile 2017 avveniva l'aggiudicazione provvisoria del 66% delle quote azionarie della Porto 2000 da parte dell'**associazione temporanea d'impresa** costituita da **Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc)** sbaragliando gli altri due partecipanti alla gara: l'operatore economico **Cfg Cruise&Ferry Group** e il **raggruppamento** costituito da **Creuers Porto di Barcellona** e da **Aloschi Bros**. La procedura è rimasta poi congelata fino ad oggi, per 14 mesi, "*in attesa delle necessarie verifiche delle certificazioni di rito prima dell'aggiudicazione definitiva*" così come l'Authority, al tempo, definiva l'iter in via di espletamento. Per l'Ati guidata da Sinergest si tratta quindi di una acquisizione del costo di oltre 100 milioni di euro di cui: 11 milioni l'offerta con un rialzo d'asta del 34,5%, e un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 91 milioni di euro.

GIOVEDÌ 14 GIUGNO A LIVORNO LA CERIMONIA DI BATTESIMO DELLA NAVE DA CROCIERA VIKING ORION

Un evento esclusivo e uno spettacolo pirotecnico aperto alla Città danno il benvenuto alla nuova unità della flotta Viking Cruises e confermano il legame della Compagnia con Livorno e il suo Porto. La Compagnia di crociere Viking Cruises (www.vikingcruises.com) ha scelto Livorno per celebrare il battesimo della nuova nave [Viking Orion](#).

cliccare per ingrandire



Livorno, 11 giugno 2018 - Se ne è parlato stamani a Palazzo Rosciano, durante una conferenza stampa cui sono intervenuti, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, **Stefano Corsini**; il numero uno della Porto di Livorno 2000, **Luciano Guerrieri**; l'assessore alla cultura e al turismo del Comune di Livorno, **Francesco Belais**; il direttore esecutivo della Viking, **Matt Grimes** e l'amministratore delegato di Ugo Trumpy, **Eugenio Kielland**. Presenti inoltre i rappresentanti della Camera di Commercio, della Capitaneria di Porto, dei Carabinieri e dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima.

Giovedì 14 giugno, un evento esclusivo coinvolgerà oltre 600 ospiti internazionali a bordo della nave, ormeggiata nel Porto di Livorno - al Molo Sgarallino - e alla Fortezza Vecchia, e si concluderà con uno spettacolo pirotecnico che festeggerà l'arrivo della nuova unità insieme alla Città. Madrina d'eccezione sarà l'astronauta Ann Fischer.

Lo spettacolo pirotecnico dedicato alla nave che si chiama come una costellazione è stato ispirato dal cielo stellato d'estate e dall'idea di offrire una serie di quadri dai colori armoniosi. Nel cielo sopra il porto, prenderà così forma una sorta di sinfonia cromatica piuttosto che una serie di esplosioni sgargianti, per rendere omaggio ai colori del paesaggio livornese, a volte vivaci e a volte delicati ma sempre eleganti e

- segue

luminosi. I fuochi d'artificio saranno visibili alle 23 da diversi punti della città.

cliccare per ingrandire



«Siamo onorati di ospitare questo evento privato ma del quale usufruirà la città - dichiara Francesco Belais- Lo consideriamo un momento importante, un altro passo avanti nel percorso che abbiamo intrapreso per potenziare l'offerta turistica della città e per migliorarne il livello qualitativo. Siamo contenti che Viking Cruises, per questa prima tappa della Orion, abbia scelto Livorno, dove poi tornerà nel corso dei suoi tour. L'evento del 14 giugno, con spettacolari fuochi d'artificio che potranno essere visti da vari punti della città, cade alla vigilia del Cacciucco Pride, dando idealmente il via a una lunga stagione di eventi».

L'evento di battesimo della Viking Orion suggella lo stretto legame tra la Compagnia Viking Cruises, la Città di Livorno e il suo Porto.

Viking Orion è la quinta di una serie di dieci navi (più sei in opzione) che la società armatrice Viking Cruises ha ordinato a Fincantieri ed è stata costruita ad Ancona. Ha una stazza di 47.800 tonnellate, 465 cabine, 930 passeggeri e una capacità di accoglienza totale di oltre 1400 persone, incluso l'equipaggio.

Viking Orion tornerà quest'anno a Livorno altre 6 volte, di cui 3 in overnight. La nuova unità si aggiunge alle altre navi che dal 2015 ogni anno regolarmente fanno sosta in porto (Viking Sky, Viking Sun, Viking Star, Viking Sea). Nel 2018 la Compagnia Viking Cruises ha pianificato 29 scali di cui 20 in overnight per un totale di 30 mila passeggeri movimentati. Per il 2019 sono stati già programmati 30 scali di cui la metà ancora in overnight.

- segue

«Per noi è un vero piacere dare il benvenuto alla Viking Orion - ha dichiarato Corsini -. Come noto Livorno ha progetti importanti per il settore del Porto Passeggeri, sostenuti da uno straordinario patrimonio culturale e turistico ricreativo del territorio e dell'arcipelago. L'Adsp punta a incrementare le proprie quote di traffico crocieristico, a migliorare la qualità dei servizi e a incentivare le funzioni dello scalo labronico come hub port, valorizzando l'overnight e le relazioni con gli aeroporti della Toscana».

«Viking Cruises - commenta Luciano Guerrieri - costituisce un cliente molto importante che in soli 3 anni, dal 2015 appunto, ha triplicato il numero di scali a Livorno. La formula dell'overnight è altrettanto rilevante per l'impatto che provoca sul territorio considerando che si tratta di una linea di lusso». «Il battesimo della nuova Viking Orion ci inorgoglisce - conclude Guerrieri - in quanto siamo il primo porto del Mediterraneo ad ospitare un evento internazionale di questa portata dopo i precedenti battesimi svoltosi in Porti come Bergen, Londra, Shanghai e che sicuramente rafforzerà ancor più il legame tra questa Compagnia e il Porto di Livorno».

Soddisfatto anche Matt Grimes che ha ringraziato tutta la comunità livornese per l'impegno profuso nella preparazione dell'evento. «La Viking ha un rapporto storico con Livorno - ha detto - e non vediamo l'ora di dare avvio alle celebrazioni di giovedì»

Viking Orion ha una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, è dotata di 465 cabine e può ospitare a bordo 930 passeggeri, con una capacità di accoglienza totale di oltre 1.400 persone, compreso l'equipaggio.

La nave è stata progettata da architetti e ingegneri navali di grande esperienza, con un design moderno di ispirazione scandinava, caratterizzato da un'eleganza sofisticata e al tempo stesso funzionale. Oltre alle cabine, dotate ognuna di balcone privato, la nave presenta anche spaziose suite con ampie viste, due piscine, di cui una a sfioro posizionata a poppa della nave, nonché un'area wellness progettata secondo la

filosofia del benessere tipico dei paesi nordici, con sauna e grotta di neve.

Le unità Viking Cruises sono costruite secondo le più recenti normative in tema di navigazione e fornite dei più moderni sistemi di sicurezza, compreso il "Safe return to port". Sono inoltre dotate delle più avanzate tecnologie per il risparmio energetico e per soddisfare le più severe normative ambientali con motori ad alta efficienza energetica e un sistema di lavaggio dei gas di scarico.

L'ECONOMIA DEL MARE



Giovedì il battesimo della nave da crociera

UNA SCELTA significativa, anche per le velleità di rilancio del crocerismo nel nostro porto dopo un grigio 2017. E' quella della compagnia Viking, affezionato cliente delle nostre banchine, di celebrare il battesimo della sua più recente unità, la 'Orion' proprio a Livorno giovedì prossimo. L'iniziativa è stata presentata a palazzo Rusciano dal presidente dell'Authority di sistema Stefano Corsini, da quello della Porto 2000 Luciano Guerrieri, dall'assessore comunale al turismo Francesco Belais, dal direttore della Viking Matt Grimes e dall'Ad dell'agenzia raccomandataria Ugo Trumpy Eugenio Kieland. Presenti inoltre i rappresentanti della Camera di Commercio, della Capitaneria di Porto, dei Carabinieri e dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima.

SARÀ una bella e significativa cerimonia - ha detto il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali - un vero evento con



VARO La Orion fa parte della nuova flotta della Viking Cruises

oltre seicento ospiti internazionali sulla Orion: la nave ormeggerà alla calata Sgarallino, la cerimonia si svilupperà anche in Fortezza Vecchia e al termine dal medico partirà uno spettacolo di fuochi artificiali visibile da tutta la città. Madrina l'astronauta Ann Fischer, che sarà probabilmente accompa-

gnata dai nostri astronauti come cicaroni. Lo spettacolo pirotecnico dedicato alla nave che si chiama come la nota costellazione sarà ispirato dal cielo stellato d'estate e dall'idea di offrire una serie di quadri dai colori armoniosi. Nel cielo sopra il porto, prenderà così forma una sorta di sinfonia cromatica, visibile dalle 23. «Siamo onorati di

ospitare questo evento privato ma del quale usufruirà la città - ha dichiarato Francesco Belais - Lo consideriamo un momento importante, un altro passo avanti nel percorso che abbiamo intrapreso per potenziare l'offerta turistica della città e per migliorarne il livello qualitativo. Siamo contenti che Viking Cruises, per questa prima tappa della Orion, abbia scelto Livorno, dove poi tornerà nel corso dei suoi tour.

L'EVENTO del 14 giugno, con spettacolari fuochi d'artificio che potranno essere visti da vari punti della città, cade alla vigilia del Cacciucco Pride, dando idealmente il via a una lunga stagione di eventi. Significativa l'importanza anche per il turismo nella città: la Viking per questa stagione ha pianificato 29 scali di cui 20 in overnight per un totale di 30 mila passeggeri movimentati. Per il 2019 sono stati già programmati 30 scali di cui la metà ancora in overnight.

A.F.

- segue



Corsini (Authority)

«Per noi è un vero piacere dare il benvenuto alla Viking Orion. Livorno ha progetti importanti per il porto passeggeri, sostenuti da uno straordinario patrimonio culturale e turistico ricreativo del territorio e dell'arcipelago»

Guerrieri (Porto 2000)

«Viking Cruises costituisce un cliente molto importante che in soli 3 anni ha triplicato il numero di scali a Livorno. La formula dell'overnight è rilevante per l'impatto che provoca sul territorio considerando che si tratta di una linea di lusso»



Grimes (Ag. Trumpy)

«La Viking ha un rapporto storico con Livorno e non vediamo l'ora di dare avvio alle celebrazioni di giovedì». Per quanto riguarda l'ormeggio alla calata Sgarallino, la più prestigiosa del Mediceo, Grimes è «pienamente soddisfatto»



ARRIVA LA VIKING ORION

Giovedì il battesimo della nave da crociera

UNA SCELTA significativa, anche per le velleità di rilancio del crocerismo nel nostro porto dopo un grigio 2017. E' quella della compagnia Viking, affezionato cliente delle nostre banchine, di celebrare il battesimo della sua più recente unità, la 'Orion' proprio a Livorno giovedì prossimo. L'iniziativa è stata presentata a palazzo Rosciano dal presidente dell'Authority di sistema Stefano Corsini, da quello della Porto 2000 Luciano Guerrieri, dall'assessore comunale al turismo Francesco Belais, dal direttore della Viking Matt Grimes e dall'Ad dell'agenzia raccomandataria Ugo Trumpy Eugenio Kieland. Presenti inoltre i rappresentanti della Camera di Commercio, della Capitaneria di Porto, del Carabinieri e dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima.

SARÀ una bella e significativa cerimonia - ha detto il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali -, un vero evento con



VARO La Orion fa parte della nuova flotta della Viking Cruises

oltre seicento ospiti internazionali sulla Orion: la nave ormeggerà alla calata Sgarallino, la cerimonia si svilupperà anche in Fortezza Vecchia e al termine dal medico partirà uno spettacolo di fuochi artificiali visibile da tutta la città. Madrina l'astronauta Ann Fischer, che sarà probabilmente accompa-

gnata dai nostri astronauti come cicloni. Lo spettacolo pirotecnico dedicato alla nave che si chiama come la nota costellazione sarà ispirato dal cielo stellato d'estate e dall'idea di offrire una serie di quadri dai colori armoniosi. Nel cielo sopra il porto, prenderà così forma una sorta di sinfonia cromatica, visibile dalle 23. «Siamo onorati di

ospitare questo evento privato ma del quale usufruirà la città - ha dichiarato Francesco Belais - Lo consideriamo un momento importante, un altro passo avanti nel percorso che abbiamo intrapreso per potenziare l'offerta turistica della città e per migliorarne il livello qualitativo. Siamo contenti che Viking Cruises, per questa prima tappa della Orion, abbia scelto Livorno, dove poi tornerà nel corso del suoi tour.

L'EVENTO del 14 giugno, con spettacolari fuochi d'artificio che potranno essere visti da vari punti della città, cade alla vigilia del Cacciucco Pride, dando idealmente il via a una lunga stagione di eventi. Significativa l'importanza anche per il turismo nella città: la Viking per questa stagione ha pianificato 29 scali di cui 20 in overnight per un totale di 30 mila passeggeri movimentati. Per il 2019 sono stati già programmati 30 scali di cui la metà ancora in overnight.

A.F.

- segue



Corsini (Authority)

«Per noi è un vero piacere dare il benvenuto alla Viking Orion. Livorno ha progetti importanti per il porto passeggeri, sostenuti da uno straordinario patrimonio culturale e turistico ricreativo del territorio e dell'arcipelago»

Guerrieri (Porto 2000)

«Viking Cruises costituisce un cliente molto importante che in soli 3 anni ha triplicato il numero di scali a Livorno. La formula dell'overnight è rilevante per l'impatto che provoca sul territorio considerando che si tratta di una linea di lusso»



Grimes (Ag. Trumpy)

«La Viking ha un rapporto storico con Livorno e non vediamo l'ora di dare avvio alle celebrazioni di giovedì». Per quanto riguarda l'ormeggio alla calata Sgarallino, la più prestigiosa del Mediceo, Grimes è «pienamente soddisfatto»

PORTI » IL BOOM DELLE CROCIERE Arriva la super love boat fuochi d'artificio sulla città

Giovedì sbarca la lussuosa Viking Orion, che ha scelto Livorno per il battesimo. A bordo e in Fortezza 600 ospiti internazionali, madrina l'astronauta Usa Fischer

► LIVORNO

La compagnia di crociere Viking Cruises ha scelto Livorno per celebrare il battesimo della nuova nave Viking Orion.

Giovedì un evento esclusivo coinvolgerà oltre 600 ospiti internazionali a bordo della nave, ormeggiata al Molo Sgarallino, e alla Fortezza Vecchia, e si concluderà con uno spettacolo pirotecnico che festeggerà l'arrivo della love boat. Madrina d'eccezione: l'astronauta Anna Lee Fischer.

Lo spettacolo pirotecnico

Spettacolo pirotecnico nel cielo del porto e sopra il mare

dedicato alla nave che si chiama come una costellazione è stato ispirato dal cielo stellato dell'estate e dall'idea di offrire una serie di quadri dai colori armoniosi. Nel cielo sopra il porto, prenderà così forma una sorta di sinfonia cromatica piuttosto che una serie di esplosioni sgargianti, per rendere omaggio ai colori del paesaggio livornese, a volte vivaci e a volte delicati ma sem-

pre eleganti e luminosi. I fuochi d'artificio saranno visibili alle 23 da diversi punti della città.

«Siamo onorati di ospitare questo evento privato ma del quale usufruirà la città», ha dichiarato l'assessore Francesco Belais durante la presentazione avvenuta ieri mattina a Palazzo Rosclano in cui sono intervenuti tra gli altri il presidente della Port Authority

Stefano Corsini, il numero uno della Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri, il direttore esecutivo della Viking, Matt Grimes e l'amministratore delegato di Ugo Trumpy, Eugenio Kjelland.

«Siamo contenti - ha aggiunto Belais - che Viking Cruises, per questa prima tappa della Orion, abbia scelto Livorno, dove poi tornerà nel corso dei suoi tour. L'evento del 14 giugno cade alla vigilia del Cacciucco Pride, dando il via a una lunga stagione».

Il battesimo della Viking Orion suggella lo stretto legame tra la Viking Cruises e la città. La Orion è la quinta di una serie di dieci navi (più sei in opzione) che la società armatrice Viking Cruises ha ordinato a Fincantieri ed è stata

costruita ad Ancona. Ha una stazza di 47.800 tonnellate, 465 cabine, 930 passeggeri e una capacità di accoglienza totale di oltre 1400 persone, incluso l'equipaggio.

Tornerà quest'anno a Livorno altre 6 volte, di cui 3 rimanendo per due giorni. «Come noto Livorno ha progetti importanti per il settore del porto passeggeri, sostenuti da uno straordinario patrimonio culturale e turistico ricreativo del territorio e dell'arcipelago - ha sottolineato Corsini - Puntiamo a incrementare le quote di traffico crocieristico, a migliorare la qualità dei servizi e a incentivare le funzioni dello scalo labronico come hub port, valorizzando le relazioni con gli aeroporti della Toscana».

«Viking Cruises - ha aggiunto Guerrieri - costituisce un cliente molto importante che dal 2015 ha triplicato il numero di scali a Livorno. Il battesimo della nuova Viking Orion ci inorgogolisce in quanto siamo il primo porto del Mediterraneo ad ospitare un evento internazionale di questa portata dopo i precedenti battesimi svoltosi in Porti come Bergen, Londra, Shanghai».

CRIPROD/2014/RESERVATA

**PIOMBINO
LA VERTENZA**

**Sindacati
e Jindal
al tavolo
romano
Il debutto
di Di Maio**

■ A pagina 14

Jindal e sindacati al tavolo romano Oggi banco di prova per Di Maio

Priorità, mantenere i posti di lavoro e garantire ammortizzatori sociali

C'È ATTESA a Piombino per l'incontro di stamani al ministero dello Sviluppo Economico: si punta a raggiungere un accordo tra i sindacati e Jindal per il futuro delle Acciaierie. E c'è attesa anche perché potrebbe essere il debutto al tavolo della trattativa del neo ministro Luigi Di Maio al quale da più parti si chiede di recitare un ruolo attivo a tutela dei lavoratori e della ripresa delle attività produttive. Insomma, un banco di prova per il nuovo governo che dopo la campagna elettorale si deve misurare con i problemi concreti delle persone e dell'eco-

PARTITE APERTE
Demolizione di vecchi impianti, bonifiche e concessioni portuali

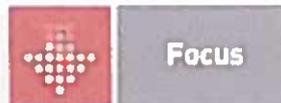
nomia. Per le Acciaierie, il gruppo Jindal ha presentato un piano industriale che prevede investimenti e ripresa produttiva con la realizzazione anche di uno o più forni elettrici e un ulteriore sviluppo nell'arco di 5 anni. Ma nell'immediato ci sono i problemi relativi agli ammortizzatori sociali per garantire i redditi dei lavoratori che rientreranno gradualmente in fabbrica e quindi avranno bisogno di usufruire ancora di integrazioni economiche. Poi ci sono i capitoli relativi alle demolizioni dei vecchi impianti, bonifiche e concessioni portuali. «Spero - ha detto il presidente delle regioni Enrico Rossi - che rispetto all'atteggiamento del nuovo Go-



LA BATTAGLIA Da anni i lavoratori delle acciaierie tremano per il loro futuro occupazionale

verno prevalga il principio della continuità amministrativa. La Regione Toscana è stata parte attiva e ha svolto un ruolo decisivo per arrivare a questo punto. Adesso è il momento di chiudere l'Accordo di programma».

ROSSI ha aggiunto che sarà necessario chiudere anche l'accordo con il Ministero del lavoro per avere la riconferma delle misure di protezione sociale e ha detto di essere preoccupato che non ci siano esuberanti e che i lavoratori non siano lasciati per strada. «Per il resto - ha poi concluso - dobbiamo lavorare perché l'attività riprenda a pieno ritmo». Secondo Uglmet



Il governatore Enrico Rossi

Cerchiamo un accordo di carattere locale che riguardi i tempi, la questione degli esuberanti, partire con le demolizioni per creare già da quest'anno una maggiore occupazione la realizzazione dell'altoforno elettrico

che sarà al tavolo insieme ai sindacati Fiom, Fim e Uilm, l'incontro sarà utile «per programmare 5 anni di ammortizzatori e al contempo definire il futuro del territorio occorrono dati certi, tempistiche precise, garanzie e controllo da parte del Governo. «Per questo motivo, riteniamo che essendoci ancora da definire molti aspetti, sia necessario l'avallo del nuovo ministro del Lavoro. Questo per noi è stato e sarà sempre l'elemento fondamentale senza il quale diventa sempre più difficile continuare, come in questi ultimi mesi, a partecipare a tavoli al Mise senza la presenza del nuovo ministro».

m.p.

Il Tirreno Piombino



L'altoforno, spento dall'aprile del 2014 (foto Paolo Barlettani)

AL MISE

Confronto Jindal-sindacati Rebus ammortizzatori

► PIOMBINO

È fissato per stamattina alle 11 l'incontro al ministero dello Sviluppo economico tra i sindacati e i rappresentanti di Jindal South West, alla presenza di Regione e Comune di Piombino.

L'obiettivo è quello di trovare una sintesi che consenta di firmare un "verbale d'incontro", cioè un documento in cui le parti prendono atto delle reciproche proposte e richieste.

I sindacati chiedono che nel verbale non ci siano riferimenti a eventuali eccedenze di personale al completamento del piano industriale, oltre all'impegno ad accor-

ciare il più possibile i tempi di avvio degli interventi per la nuova acciaieria e degli smantellamenti.

Oggi al ministero dello Sviluppo economico si parlerà anche di ammortizzatori, vista la presenza del ministero del Lavoro e della direzione generale Lavoro in Regione.

I sindacati chiedono garanzie sulla durata degli ammortizzatori e sulla loro consistenza dal punto di vista economico, visto che il rischio è quello di approdare a strumenti di protezione post jobs act, una cassa integrazione che porterebbe mediamente 200 euro in meno negli stipendi dei lavoratori piombinesi.

La Vespucci torna a Civitavecchia

La nave scuola della Marina militare sarà ormeggiata presso la banchina Cialdi da mercoledì fino a sabato e sarà visitabile

CIVITAVECCHIA - La Vespucci arriva a Civitavecchia per la prima fase della Campagna d'Istruzione 2018. Lasciata Palermo, la nave scuola della Marina militare dirige alla volta di Civitavecchia, dove sosterrà da mercoledì a sabato. La "nave più bella del Mondo", dopo la consueta sosta lavori invernale finalizzata alla manutenzione e al miglioramento generale delle strutture, riprende così a navigare per svolgere la prima fase della Campagna d'istruzione di quest'anno con il compito di addestrare gli allievi volontari in ferma prefissata quadriennale (Vfp4), della scuola sottufficiali di La Maddalena. Publicità

Durante il periodo a bordo gli 82 allievi marinai, di cui 25 nocchieri e 57 tecnici di macchina, saranno impegnati in numerose attività didattiche ed addestrative nell'ambito delle discipline marinaresche e della formazione etico-militare, al fine di far propri i valori di fedeltà, disciplina e senso del dovere e acquisire l'importanza del lavoro di squadra, che caratterizza ogni marinaio nell'assolvimento dei compiti della forza armata al servizio della collettività.

Mercoledì, alle 10, il comandante dell'Amerigo Vespucci, capitano di vascello Roberto Recchia, terrà una conferenza stampa a bordo per illustrare la nave e le attività che la vedranno protagonista durante la sosta nella città laziale.

Dopo la sosta a Civitavecchia, l'Amerigo Vespucci farà ritorno a la Spezia, dove parteciperà, dal 19 al 23 giugno, alla 6ª edizione del Seafuture 2018, evento dedicato alle innovazioni navali e marittime e di importanza strategica per lo sviluppo di opportunità di business per le imprese nazionali ed internazionali del "comparto difesa".

La nave sarà ormeggiata presso la banchina Cialdi del porto di Civitavecchia e sarà aperta alle visite a bordo da parte della popolazione. Mercoledì dalle 15 alle 20, giovedì dalle 17 alle 20 e venerdì dalle 10 alle 12,30 e dalle 15 alle 20.

Il Nautilus

Nuovo Info-point nel porto di Bari e Port-day



BARI – Venerdì 15 giugno alle ore 10.30 nella sala conferenze dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, uffici di Bari piazzale Cristoforo Colombo 1, il presidente dell'Ente portuale, Ugo Patroni Griffi, l'assessore regionale all'Industria turistica e culturale, Loredana Capone e il responsabile del Piano Strategico Puglia 365, Luca Scandale, presenteranno alla stampa il nuovo info-point, allestito nel porto di Bari.

Il nuovo info-point, realizzato nel rispetto dell'identità coordinata con Pugliapromozione per la diffusione di un'immagine unitaria dei servizi di informazione turistica, verrà inaugurato domenica 17 giugno, nel corso della manifestazione Port-Day. L'iniziativa di accoglienza a servizio dei crocieristi nel porto di Bari è uno degli effetti dell'accordo di cooperazione pubblico-pubblico sottoscritto tra l'AdSP MAM e l'Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione; l'accordo è finalizzato alla realizzazione di servizi di potenziamento dell'accoglienza turistica e della valorizzazione della Puglia come destinazione turistico-culturale e meta di viaggio nei porti di Bari e di Brindisi.

Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il presidente Patroni Griffi presenterà le iniziative che l'AdSP ha organizzato per celebrare il Port-Day, la manifestazione di apertura dei porti alla città, che a Bari si terrà il 17 giugno e a Brindisi il 18 giugno.

Messaggero Marittimo

Nuovo info-point al porto di Bari

Servirà a potenziare i servizi di accoglienza turistica

BARI – Venerdì 15 Giugno nella sala conferenze dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, il presidente dell'Ente portuale, Ugo Patroni Griffi, l'assessore regionale all'Industria turistica e culturale, Loredana Capone e il responsabile del Piano strategico Puglia 365, Luca Scandale, presenteranno alla stampa il nuovo info-point, allestito nel porto di Bari.

Realizzato nel rispetto dell'identità coordinata con Pugliapromozione per la diffusione di un'immagine unitaria dei servizi di informazione turistica, verrà inaugurato domenica 17 Giugno, nel corso della manifestazione Port-Day.

L'iniziativa di accoglienza a servizio dei crocieristi nel porto di Bari è uno degli effetti dell'accordo di cooperazione pubblico-pubblico sottoscritto tra l'AdSP MAM e l'Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione; l'accordo è finalizzato alla realizzazione di servizi di potenziamento dell'accoglienza turistica e della valorizzazione della Puglia come destinazione turistico- culturale e meta di viaggio nei porti di Bari e di Brindisi.

Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il presidente Patroni Griffi presenterà le iniziative che l'AdSp ha organizzato per celebrare il Port-Day, la manifestazione di apertura dei porti alla città, che si terrà anche a Brindisi il 18 Giugno.

Doria a Bucci: «Non lascio, il porto non è Amt»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

L'EX SINDACO non molla la poltrona in porto, nonostante le pressioni da parte del suo successore, Marco Bucci. «Sia chiaro, per questo incarico non prendo un euro», tiene a precisare. A distanza di mesi dalla fine del suo mandato da primo cittadino, Marco Doria continua a rappresentare il Comune all'interno del comitato di gestione dell'Autorità portuale di Genova-Savona, l'organo dell'Authority da dove passa ogni decisione che riguarda lo scalo: dai nuovi investimenti alle concessioni.

«Bucci ha chiesto le mie dimissioni? Sì, è vero. Mi ha scritto una lettera - spiega Doria - dove mi ha invitato a lasciare l'incarico. Ma il porto non è come Amt, resto dove sono. L'incarico mi è stato affidato dal presidente dell'Autorità portuale e da lui non ho ricevuto comunicazioni». Con la legge di riforma del sistema portuale, voluta dall'ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio, il Comune - assieme a Regione e Capitaneria - ha la possibilità di indicare un proprio rappresentante all'interno del comitato di gestione dell'Authority. Doria, quando ancora ricopriva la carica di

primo cittadino, aveva deciso di candidare se stesso all'interno del board del porto. Una volta lasciata la carica di sindaco - nonostante l'opposto colore politico del suo successore e la pressione da parte del nuovo inquilino di Palazzo Tursi -, Doria ha continuato a rappresentare il Comune a San Giorgio.

«Il mio incarico termina nel 2021 - sottolinea il professore di Storia economica all'Università degli studi di Genova - ed è mia intenzione terminare il mandato. Lascierò il mio incarico solo se lo dirà l'Anac: questo è un ruolo che richiede continuità. Se ragionassimo come dice Bucci - sottolinea - al cambio di ogni sindaco o presidente di Regione, soprattutto se di schieramento politico differente rispetto al suo predecessore, il comitato portuale verrebbe stravolto». Il parere atteso dall'Anac e chiesto dall'Authority riguarda il cosiddetto "correttivo porti", decreto emanato dal ministero dei Trasporti che dispone tra le altre cose la decadenza «di diritto» dai comitati di gestione dei membri che ricoprono, o che hanno ricoperto in passato, cariche di natura politica. La poltrona occupata da Doria potrebbe presto liberarsi, ma solo per una decisione presa da Roma.

Automazione nei porti, quale futuro?

Genova - L'intervento di Davide Traverso, segretario regionale Fit-Cisl Liguria.

Genova - "Camalli e robot" ... Così un sottotitolo [di un articolo apparso sabato mattina sul Secolo XIX](#) evidenziava che ci avviciniamo sempre più alla automatizzazione dei porti. Riteniamo doveroso come Fit-Cisl Liguria fare una valutazione su questo tema. **L'automazione dovrà essere una risorsa, non una mannaia per tagliare posti di lavoro** e sostituire lavoratori e lavoratrici con dei "robot". Noi siamo totalmente contrari a una forma di automatizzazione = distruzione del lavoro portuale. Se invece l'automatizzazione verrà governata in sintonia con le parti sociali, con l'obiettivo di rendere il lavoro portuale più sicuro, creando nuove figure lavorative, quindi formando e riqualificando i lavoratori stessi, questa sarà la proposta che ci vedrà propositivi e disponibili a partecipare alla nascita di una nuova era portuale.

In Nord Europa abbiamo avuto esempi di automatizzazione "selvaggia" dove tagliare posti di lavoro, quindi costi di produzione per i terminalisti, era l'unico interesse e questo ha creato conflitti sindacali che ancora oggi i porti del nord pagano. Sappiamo, che la modernità non può essere fermata, l'esempio ancora vivo è l'arrivo del container negli anni '60, che ha rivoluzionato le modalità di trasporto delle merci e ha modificato il lavoro portuale in modo epocale. L'automatizzazione sarà sicuramente il nuovo capitolo che dovrà essere scritto da tutte le parti attrici. Il mondo del lavoro non deve subire gli eventi, ma deve essere parte attiva nel processo di cambiamento.

La Fit-Cisl Liguria è disponibile a capire e a proporsi come parte diligente, nel proporre soluzioni e idee nuove per far sì che il lavoro, e chi lo svolge, vengano salvaguardati nel percorso di vita comune. Questo anche alla luce delle norme sempre più stringenti in materia di previdenza, che impediscono ai lavoratori di accedere alla pensione con un'età congrua alla attività svolta. **Ci troveremo contrari a scelte diverse** e saremo irremovibili nelle nostre idee, come dimostrato nel caso dell'autoproduzione. Se qualcuno vorrà fare dell'automatizzazione un "Bancomat sociale" e non mirerà a creare sviluppo e lavoro nel porto di Genova e nei porti della Liguria, Noi diremo no!! La Fit-Cisl Liguria è dalla parte del lavoro e dei lavoratori e non teme nessuna innovazione!

* L'autore dell'intervento è segretario regionale Fit-Cisl Liguria

Cantiere Vittoria consegna rimorchiatore in Algeria

Ancona - Il nuovo mezzo servirà all'impresa portuale di Skikda.



Ancona - Cantiere Navale Vittoria, azienda veneta specializzata nella progettazione e costruzione di imbarcazioni militari, paramilitari, da lavoro e commerciali, ha consegnato il rimorchiatore C.869 all'Impresa portuale di Skikda, Algeria. Il conferimento dell'unità, ordinata nel dicembre 2016 dal Ministero dei Trasporti algerino per un valore di 7 milioni di euro, è avvenuto con il passaggio di consegne tra una rappresentanza del Cantiere Navale Vittoria e una delegazione dell'Impresa Portuale algerina. Dopo il varo realizzato alla fine dello scorso anno e il periodo di formazione del personale in loco, **il tug potrà iniziare a svolgere funzioni di rimorchio e escort sulle coste e nei porti dello stato nordafricano al servizio dell'Entreprise Portuelle de Skikda.** Il Cantiere Navale Vittoria si è specializzato nel tempo nella realizzazione di imbarcazioni militari e paramilitari (su tutte pattugliatori, interceptors, unità Search and Rescue (Sar) e mezzi da sbarco), da lavoro (in supporto a operazioni portuali e piattaforme offshore) e da trasporto passeggeri. Per il cantiere di Adria, quella di giugno, insieme all'unità in costruzione destinata alla Russia, rappresenta dunque una fornitura storica nell'ambito dei rimorchiatori di tipo Asd.

Il cantiere navale Vittoria consegna un rimorchiatore all'Algeria

Unità ordinata a dicembre 2016, valore 7 mln



(ANSA) - ROVIGO, 11 GIU - Il Cantiere Navale Vittoria, azienda veneta specializzata nella progettazione e costruzione di imbarcazioni militari, paramilitari, da lavoro e commerciali, ha consegnato il rimorchiatore C.869 all'Impresa portuale di Skikda, Algeria. Il conferimento dell'unità, ordinata nel dicembre 2016 dal Ministero dei Trasporti algerino per un valore di 7 milioni di euro, è avvenuto con il passaggio di consegne tra una rappresentanza del Cantiere Navale Vittoria e una delegazione dell'Impresa Portuale algerina.

Dopo il varo realizzato alla fine dello scorso anno e il periodo di formazione del personale in loco, il tug potrà iniziare a svolgere funzioni di rimorchio e escort sulle coste e nei porti dello stato nordafricano al servizio dell'Entreprise Portuelle de Skikda. (ANSA).

Merci, con la Via della Seta e le mega-navi i porti mediterranei superano il Nord Europa

NEGLI ULTIMI 20 ANNI I CONTAINER CHE TRANSITANO PER IL MARE NOSTRUM SONO AUMENTATI DEL 500% E BEN 19 PORTI HANNO SUPERATO LA SOGLIA DEL MILIONE DI TEU. A SUEZ L'ANNO SCORSO I TRAFFICI SONO CRESCIUTI DELL'11%

Nel Medioevo era il punto d'arrivo. Ora che la clessidra del potere economico (e non solo quello) si è rovesciata, la nuova "Via della Seta" dalla Cina parte per finire nel Mediterraneo. Bene comunque così, visto la partita in gioco perché il progetto "Obor-One belt one road", appunto quello della Via della Seta, attiverà 1.400 miliardi di dollari di investimenti in infrastrutture lungo tutta la sua rotta. Per questo bisogna farsi trovare pronti, come spiega il Quinto rapporto annuale "Italian Maritime Economy" presentato a Napoli da Srm, centro studi collegato a Intesa San Paolo e frutto di un lavoro condotto dall'Osservatorio Srm sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica.

Lo scenario in cui il Mediterraneo si appresta a giocare la sua sfida sfrutta la rinnovata centralità di questa parte del mondo che rappresenta poco più dell'1 per cento dell'acqua del pianeta, ma

che vede passarci sopra oltre il 20 per cento del traffico globale di merci.

Negli ultimi vent'anni, infatti, il traffico container nel Mediterraneo è cresciuto di 6 volte (+500%), con i primi 30 porti che hanno raggiunto i 53 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi), mentre nel 1995 erano 9 milioni. Nel Mediterraneo, 19 porti hanno superato il milione di teu, mentre cresce il ruolo degli scali del Sud e del Nord Mediterraneo rispetto al Nord Europa. Dal 2008 il Nord Europa perde 6

punti percentuali (quota di mercato 40%) mentre il Med ne guadagna 5 (quota di mercato 41%).

La svolta è anche frutto del raddoppio di Suez, che registra crescita record: nel 2017 oltre 900 milioni di tonnellate transitate (+11% sul 2016) e 17.550 navi. È in questo contesto che parte il rivoluzionario piano cinese Obor che avrà riflessi diretti anche nei porti del Mediterraneo. Srm, infatti, ha censito 4 miliardi di euro di investimenti cinesi in porti e terminal. Sempre secondo dati elaborati da Srm, con

geo-rilevazioni del posizionamento delle navi, infatti, dal 2012 la presenza di navi container nel Mediterraneo, di dimensione superiore ai 13mila teu è aumentata del 37%, mentre quella del range 3-7mila è diminuita del 18,7%. Il fenomeno del gigantismo navale, quindi, permane e la parte preponderante di questo fenomeno è collegata proprio alle navi asiatiche.

Nel dettaglio, il numero di navi superiore a 3mila teu che transitano nel Mediterraneo e che toccano almeno un porto italiano è aumentata dell'8% dal 2012 e quella delle navi oltre 13mila del 56%. Stesso indice di crescita anche sul fronte dei traghetti. Dal 2012, infatti, il numero delle navi Ro-Ro transitate nel Mediterraneo è aumentato del 7,4% e se l'indagine si circoscrive alle nostre "autostrade del mare", allora la crescita è ancor più significativa (arco tirrenico, 15,4%; arco adriatico 39,2%).

In Italia, infine, l'import-export via mare ha superato 240 miliardi di euro (+150% sul '98) con una crescita media annua del 5,2%, al di sopra del tasso di crescita dell'economia. Nel 1997 era pari a 98 miliardi.

(mas.m.)

Estate record per l'import negli Stati Uniti

WASHINGTON – Il numero dei contenitori arrivati questa estate dai principali porti degli Stati Uniti, dovrebbe segnare un record per l'import, per poi diminuire nei mesi successivi a causa delle politiche commerciali e dei dazi imposti da Washington. Questo, in estrema sintesi, lo scenario previsto dal rapporto mensile Global Port Tracker pubblicato dalla National Retail Federation con la consueta consulenza di Hackett Associates.

"I consumatori stanno comprando di più e questo significa maggiori importazioni da parte dei rivenditori", ha detto Jonathan Gold, vice presidente NRF per la supply chain e la politica doganale. "Le importazioni continuano ad essere la fonte primaria di beni di alta qualità, prodotti in serie a prezzi accessibili. Se saranno imposti nuovi dazi ai beni di consumo, ciò farà solo aumentare i prezzi per le famiglie americane, ma servirà poco o nulla a punire i responsabili di pratiche commerciali sleali".

"Nonostante l'amministrazione americana stia attuando misure che potrebbero portare a una guerra commerciale con la maggior parte dei suoi partner commerciali asiatici ed europei, vediamo che le importazioni continuano a crescere", ha detto il fondatore di Hackett Associates, Ben Hackett, osservando che i produttori hanno visto un aumento degli ordini che riflettono una solida domanda dei consumatori. "Questo suggerisce che né l'industria né i consumatori credono davvero che il presidente Trump porterà avanti le sue proposte protezionistiche. Speriamo che abbiano ragione".

Vediamo nel dettaglio i dati di questo record per l'import, i porti presi in esame dal Global Port Tracker hanno gestito 1,63 milioni di teu ad Aprile, l'ultimo mese di cui sono disponibili i dati definitivi. Ciò rappresenta una diminuzione del 5,8% rispetto a Marzo e dello 0,3% su base annua.

Il report, stima a Maggio un volume di 1,77 milioni di teu, in crescita dell' 1,3% su Maggio 2017. A Giugno è previsto un import di 1,78 mln teu, (+ 3,7%); Luglio a 1,88 mln (+ 4,1%); Agosto a 1,91 milioni di teu, (+ 4%); a Settembre sono attesi 1,83 mln di teu, in crescita del 2,3% ed infine ad Ottobre 1,9 milioni, in aumento del 5,7%.

Ma come accennato all'inizio, se le previsioni per Luglio, Agosto e Ottobre saranno confermate, sarà il nuovo record per l'import, battendo il precedente record di 1,83 milioni di teu importati nel corso di un mese, stabilito nell'Agosto 2017.

Infine, il rapporto della National Retail Federation, la più grande associazione del mondo di commercianti al dettaglio, prevede che nella prima metà del 2018 l'import negli scali Usa dovrebbe raggiungere 10,2 milioni di teu, con un aumento del 3,8% rispetto al primo semestre del 2017. Lo scorso anno fu raggiunto in totale un volume di 20,5 milioni di teu, registrando una crescita del 7,6% rispetto al precedente record del 19,1 milioni di teu ottenuto nel 2016.