Estratto Rassegna Stampa Assoporti

domenica, 09 giugno 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

domenica, 09 giugno 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

09/06/2019 **Corriere della Sera**
Prima pagina del 09/06/2019 7

09/06/2019 **Il Fatto Quotidiano**
Prima pagina del 09/06/2019 8

09/06/2019 **Il Giornale**
Prima pagina del 09/06/2019 9

09/06/2019 **Il Giorno**
Prima pagina del 09/06/2019 10

09/06/2019 **Il Manifesto**
Prima pagina del 09/06/2019 11

09/06/2019 **Il Mattino**
Prima pagina del 09/06/2019 12

09/06/2019 **Il Messaggero**
Prima pagina del 09/06/2019 13

09/06/2019 **Il Resto del Carlino**
Prima pagina del 09/06/2019 14

09/06/2019 **Il Secolo XIX**
Prima pagina del 09/06/2019 15

09/06/2019 **Il Sole 24 Ore**
Prima pagina del 09/06/2019 16

09/06/2019 **Il Tempo**
Prima pagina del 09/06/2019 17

09/06/2019 **La Nazione**
Prima pagina del 09/06/2019 18

09/06/2019 **La Repubblica**
Prima pagina del 09/06/2019 19

09/06/2019 **La Stampa**
Prima pagina del 09/06/2019 20

Trieste

08/06/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI*
Porto di Trieste, corridoio intermodale in Germania 21

08/06/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI*
Il porto di Trieste amplia il suo network intermodale europeo 22

Venezia

09/06/2019 **Avvenire** Pagina 20 *FRANCESCO DAL MAS*
Una Laguna di proteste 23

09/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 2 *Giacomo Costa*
Sale l'urlo«No Grandi navi» La protesta arriva a San Marco 24

09/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 3 *Emilio Randon*
«Qui per difendere Venezia Un nemico chi la danneggia» 25

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

09/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 5
«Opere e Grandi navi, con il metodo Toninelli non andiamo lontano» 27

09/06/2019 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 18 *Filippo Maria Pontani*
Grandi Navi, la politica indifferente 29

09/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 32 *GIUSEPPE BABBO*
«No a Punta Sabbioni» In campo anche il sindaco 31

09/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 32
Associazioni e cittadini: «Vogliamo una città viva» 32

09/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 33 *RAFFAELLA VITTADELLO*
Crociere, i progetti in campo «Ecco vantaggi e svantaggi» 34

09/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 33
Le compagnie: «Favorevoli a Marghera e al Vittorio Emanuele» 36

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2
In ottomila per dire no alle grandi navi Il corteo conquista piazza San Marco 37

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3
«Ero favorevole ma ora ho cambiato idea Devono stare lontane» 38

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3
Dietro le quinte la trattativa Poi il sì di questore e prefetto 39

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 5
L' Avamporto galleggiante sull' isola del Mose è il più sicuro 40

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 5
Turismo, laguna e industria realtà difficili da conciliare 42

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 5
Sì a Marghera, il «fuori dalla laguna» è una soluzione improponibile 43

09/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 23
«La Zes entro quest' anno per attrarre gli investitori» 44

09/06/2019 **La Verità** Pagina 10
«Via le grandi navi, ma solo da San Marco» 45

Savona, Vado

09/06/2019 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 42 *MC.*
Spostati 3 mila metri cubi di sabbia contro l' erosione 48

Genova, Voltri

09/06/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 2
Liguria nautica una regione in barca 49

08/06/2019 **Genova Today**
«Aprite il porto alle bici», oltre 1.800 firme per la ciclabile tra Foce e Caricamento 50

Ravenna

07/06/2019 **Portoravennanews**
Berkan B, da settembre la rimozione 51

Livorno

08/06/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI*
I porti dell' Alto Tirreno al Transport Logistic 52

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

09/06/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 7
«TiCiPorto, mancano pagamenti e polizze» 53

08/06/2019 **Il Nautilus**
Porto di Ancona: 850 bambini hanno partecipato a 'Ti porto in porto 54

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/06/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35
Appello di Forno «Chi vince riapra la camera iperbarica» 55

08/06/2019 **Il Nautilus**
Transport Logistic, di Majo: 'A Civitavecchia puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling attraverso la collaborazione con l'Interporto 56

08/06/2019 **La Provincia di Civitavecchia**
Troppe vertenze aperte nello scalo 57

08/06/2019 **La Provincia di Civitavecchia**
Camera iperbarica: l' appello alla futura amministrazione 58

08/06/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI*
Civitavecchia: migliorare i servizi di ship chandling 59

Napoli

08/06/2019 **Stylo 24** *GIANCARLO TOMMASONE*
Inchiesta sul porto, il patrimonio «occulto» dell' imprenditore nullatenente 60

Bari

08/06/2019 **Basilicata Notizie** *ROBERTO LANZA*
Zes, la discussione entra nel vivo in Regione 62

Taranto

09/06/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 17
La Zes occasione di rilancio, il Comune pronto a collaborare 64

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

09/06/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25
Licenziamenti al porto Al via le conciliazioni 65

08/06/2019 **Il Metropolitano** *ABOUT THE AUTHOR*
L' Associazione Biesse pone all' attenzione "La via della Seta" 66

Cagliari

09/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 24
Senza vincoli lo scalo può rinascere 67

Messina, Milazzo, Tremestieri

09/06/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 23
Anche Messina nella classifica dei porti inquinati d' EuropaTitggolo 68

09/06/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 34
Il rilancio del porto mamertino può arrivare dal "Milazzo Hub" 69

Catania

09/06/2019 **La Sicilia** Pagina 2
Il "Terzo Paradiso" al porto di Catania «Ora salviamo il mare tutti insieme» 70

09/06/2019 **La Repubblica** Pagina 26
La plastica del mare per il Terzo Paradiso di Pistoletto 72

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Augusta

09/06/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania)** Pagina 17
Augusta, sospesi i lavori per il ponte galleggiante 73

Focus

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 4
Prefazione 74

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 6 *EDOARDO RIXI*
MENO BUROCRAZIA (idem) E PIÙ INTERMODALITÀ 76

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 9 *ALESSANDRO PANARO*
LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI 77

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 17
TRIESTE MARINE TERMINAL 79

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 20
MISSION FEDESPEDI 81

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 25
INTERPORTO VESPUCCI 83

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 29
CEPIM 85

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 33
GRIMALDI, PRIMO ARMATORE ITALIANO 87

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 39
TERMINALE OLT INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE 89

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 45
SULLA NUOVA VIA DELLA SETA 90

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 51 *PINO MUSOLINO*
L'INTERMODALITÀ A SERVIZIO DELLA CRESCITA 92

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 55
LOGWIN 94

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 59
ANCONA PROTAGONISTA 96

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 63
LA SPEZIA SECONDO PORTO ITALIANO PER TRAFFICO TEU 98

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 69
IL SALONE ITALIANO DOVE LA LOGISTICA INCONTRA L'IMPRESA 100

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 73
SAIMARE AL VERTICE 102

09/06/2019 **Messaggero Marittimo Magazine** Pagina 77
KICK OFF MEETING VENETO INTERMODAL 103

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

1.943.000 lettori (dati Audipress 2019/I)

QN Quotidiano Nazionale

DOMANI le migliori storie di imprese su QN economia&lavoro IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

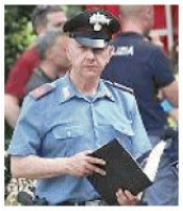
LA NAZIONE

DOMENICA 9 GIUGNO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 157 | QN Anno 20 - Numero 157 | www.lanazione.it

ristora CORTADO

GESTO TRAGICO DI UNA DONNA DI 39 ANNI NELL'EMPOLESE

Dramma d'amore: si dà fuoco Muore la madre di due figli



Servizio ■ A pagina 19

CAPSULE GOURMET ristora

L'EDITORIALE

IL GIOCO DELL'OCA

di FRANCESCO CARRASSI

ORMAI, nelle scelte politiche che fanno due passi avanti e tre indietro, siamo come al gioco dell'oca. Bene che vada, se si parla specialmente di infrastrutture, quando si inizia a procedere, dietro l'angolo spesso c'è lo stop. Di fatto non ci si muove, o l'azione è al rallentatore. In Toscana ci portiamo nel fianco da anni due spine che riassumono, come casi emblematici, quel senso di disorientamento, e anche di impotenza che paralizza ogni iniziativa. Si sarà sicuramente già compreso che parliamo dell'aeroporto e del termovalorizzatore, entrambi oggetto di decisioni di segno opposto.

I giudici del Tribunale amministrativo regionale, il Tar, ormai famoso spauracchio, fanno ovviamente il loro lavoro. Applicano le leggi al caso concreto, al di là di quello che può pensare qualche nostro governante. Il problema è che le scelte politiche sono destinate, troppe volte, anzi ormai quasi sempre, a passare sotto le forche caudine del Tar.

[Segue a pagina 20]

Asse Di Maio-Salvini sui minibot

Anche il leader M5s critica Tria: «Veto paradossale, trovi la soluzione»

Servizi e MARMO ■ Alle pagine 4 e 5

LE PICCOLE VACANZE

IL SONDAGGIO

GLI ITALIANI PUNTANO SUL MORDI E FUGGI ADDIO FERIE MONOBLOCCO IL 25% ALL'ESTERO

NOTO, PROSPERETTI, BOGANI e commento di BRAMBILLA ■ Alle pagine 2 e 3

PRANZO CON DI MAIO

Il ritorno di Grillo «Presto saremo più forti di prima»

POLIDORI ■ A pagina 6

LUISA, 108 ANNI

«Mai saltato un'elezione dal 1946»

CRISCI ■ A pagina 8

SPIONI & SPIATI

Così telefoni e tv svelano i nostri segreti

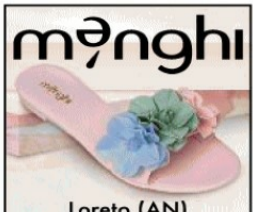
FARRUGGIA e MISALE ■ Alle p. 10 e 11

Crolla il cornicione, ucciso a Napoli

Tragedia in pieno centro. Cinque anni fa il caso del ragazzo morto in Galleria Umberto

FEMIANI ■ A p. 13

menghi



Loreto (AN)
www.menghishoes.com

MUTI SI RACCONTA

«Severo io? No, gioviale uomo del Sud»

GATTA ■ A pagina 9

EURO 2020

Italia super Tre gol alla Grecia

FRANCI e CUCCI ■ Nel QS

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie ENERGY LOADING

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

Primo Magazine

Trieste

Porto di Trieste, corridoio intermodale in Germania

GAM EDITORI

7 giugno 2019 - L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il gruppo Kombiverkehr hanno siglato ieri, presso la fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, un memorandum d' intesa che definisce l' obiettivo comune di promuovere un corridoio intermodale tra il porto di Trieste e il terminal di Neuss Trimodal, collocato sul Reno vicino a Düsseldorf e gestito dalla stessa Kombiverkehr. L' accordo traccia un percorso mirato a sviluppare una partnership strutturale, individuando i prerequisiti in termini di infrastruttura ferroviaria e organizzazione dei flussi logistici tra i due hub, definendo inoltre le future condizioni operative per il raggiungimento di più elevati standard di efficienza. "Kombiverkehr è stato il primo operatore straniero a credere nello sviluppo intermodale del nostro scalo" , ha affermato il presidente dell' Autorità di Sistema, Zeno D' Agostino. "Rafforzare questa nuova partnership è un modo per affermare la nostra volontà di essere sempre più un porto dal respiro internazionale. Per questo condividiamo il progetto di sviluppare una nostra presenza oltre le Alpi, a Neuss, collaborando con un terminal che ha un grande potenziale a livello logistico". Il memorandum con l' operatore tedesco Kombiverkehr, conferma il forte legame tra il porto di Trieste e la Germania, che attualmente si basa su 55 connessioni settimanali. Va sottolineato che tale traffico ha buoni margini di crescita non solo grazie al transit time offerto dalla rotta marittima adriatica, più vantaggiosa rispetto alla via nord-europea, ma soprattutto per gli investimenti ferroviari in corso nello scalo giuliano, che sta diventando sempre più "porta intermodale" di accesso all' Europa attraverso il Mare Adriatico.

Primo Magazine

Trieste

Il porto di Trieste amplia il suo network intermodale europeo

GAM EDITORI

6 giugno 2019 - Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all' intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo l' obiettivo del Memorandum d' intesa sottoscritto oggi nel contesto della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera da Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi). Dopo l' annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un' alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario. Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell' Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal.La collaborazione strategica tra l' Authority giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo "shift modale" di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d' Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell' atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Avvenire

Venezia

Una Laguna di proteste

FRANCESCO DAL MAS

A Venezia quasi 10mila manifestanti in corteo: «Via le navi dai nostri canali» Da Marghera (contestata) a un porto "offshore", ecco tutte le ipotesi sul tavolo Venezia Quasi 10mila persone, la maggior parte abitanti di questa stessa laguna. Addirittura nonni con i nipotini.

Nessuna previsione aveva messo in conto una così robusta partecipazione alla protesta contro il transito delle Grandi navi in bacino di San Marco e il canale della Giudecca, dove una settimana fa era avvenuto l' incidente tra un gigante del mare, la Msc Opera, e un battello. Anche ieri mattina sono sbarcati 9mila croceristi. Per questo fine settimana erano attese ben 13 navi da crociera; ieri due sono state dirottate allo scalo di Trieste.

I Veneziani, dunque, hanno perso la pazienza e il prefetto Vittorio Zappalorto, che aveva detto "no" ai Comitati che volevano portare i manifestanti a San Marco, alla fine ha concesso l' autorizzazione a procedere vista la marea di partecipanti in corteo. Non accadeva dal 1997, dopo l' assalto dei Serenissimi, che volevano proclamare l' indipendenza della città. «È stata una decisione saggia, ringraziamo il prefetto» ha reagito, molto compostamente, Marco Gasparinetti, del Comitato 25 aprile, una delle 30 sigle dell' organizzazione. In serata, poi, l' ulteriore autorizzazione ad arrivare fino ai piedi della Basilica. «Fuori le navi dalla laguna» hanno proclamato decine e decine di striscioni. E se non lo si è ancora capito, ha precisato Tommaso Cacciari, altra anima della manifestazione, «queste navi devono uscire subito, non fra anni». Sei ce ne vorrebbero, nell' attesa dei canali da scavare per farle eventualmente entrare a Marghera.

Anche ieri Luca Zaia, governatore del Veneto, ha ricordato invece che il Comitatone nel 2017 aveva suggerito l' alternativa del canale dei petroli. La Regione non desiste e vuole che si prosegua in questa direzione. Lo pretende anche il sindaco Luigi Brugnaro. Entrambi sono diventati il bersaglio politico dei manifestanti in corteo. E proprio ieri anche l' associazione delle aziende crocieristiche, Clia, ha rilanciato Marghera, con la possibilità, però delle piccole navi di attraversare il bacino di San Marco. «Ma non è ragionevole una proposta del genere, in questo ha ragione il ministro Toninelli - riconosce Gianfranco Bettin, presidente della municipalità di Marghera, anche lui in corteo -. Scavare in profondità questi canali significa devastare ancora la laguna. E appena al di là ci sono impianti industriali pericolosi». Ancora Cacciari: «Le grandi navi non sono sicure, è dimo-strato, in caso di avaria non se ne ha il controllo».

Ma in venti giorni quale soluzione si può rimediare? «Intanto - fa pressing lo stesso Bettin - bisogna imporre i vincoli che impediscano che queste navi continuino a mettere in pericolo la città, le persone e l' ecosistema lagunare. Quanto alle alternative, Toninelli ha escluso Marghera e Malamocco». La scelta, dunque, ricadrà su Lido San Nicolò? È l' ipotesi più attendibile, anche se costerebbe 450 milioni, perché l' indicazione di Chioggia, pure avanzata da Toninelli, sembra poco praticabile. Esigerebbe tempi lunghissimi di realizzazione, in quanto pone la necessità di scavare tutto il porto e lo stesso sindaco Cinquestelle è contrario. A meno che non venga ripescato dal cassetto il porto offshore, una proposta dell' ex sottosegretario veneziano Cesare De Piccoli (Governo Prodi) al largo del Lido (250 metri dalla riva). Il progetto, da 127 milioni, è già stato licenziato dalla Comissione di Valutazione Impatto ambientale. Nei prossimi giorni, la difficilissima scelta. E, probabilmente, una laguna di ulteriori polemiche.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere del Veneto

Venezia

Sale l'urlo«No Grandi navi» La protesta arriva a San Marco

Attimi di tensione tra forze dell'ordine e Comitato. E le crociere non salpano dal porto

Giacomo Costa

PRIMO PIANO

La manifestazione in laguna

Sale l'urlo «No Grandi navi»
La protesta arriva a San Marco

Attimi di tensione tra forze dell'ordine e Comitato. E le crociere non salpano dal porto

Tommaso Cacciari
Non so voi, ma io ho la gola secca, ho voglia di bermi uno spritz in piazza San Marco

BASSANO DEL GRAPPA
13/14/15/16
GIUGNO 2019
4ª Edizione

VENEZIA Avevano chiesto piazza San Marco, prima con lettere e appelli social, poi al megafono. Alla fine se la sono presa, almeno i duecento di loro che, a manifestazione finita, si sono schierati di fronte alla basilica con tanto di bandiere e striscioni. Ma il peso di oltre ottomila manifestanti - e di tutte le età: tantissimi ragazzi, ma anche anziani e bambini - aveva già obbligato Ca' Corner ad allentare i cordoni: il lungo serpentone che si è formato alle Zattere alle 16 e che un' ora dopo ha mosso verso l' Accademia avrebbe dovuto fermarsi in campo Sant' Angelo, ma già a Santo Stefano, fermi sotto la statua del «Cagalibri», gli organizzatori deviavano gli attivisti verso San Maurizio. «Chi ci voleva fermare è lo stesso che, da commissario prefettizio, ha venduto la città a pezzi.
Ma oggi ha dovuto cedere».
Ad ogni ripetizione, al microfono rispondeva un boato di applausi. Tra gli striscioni contro il sindaco e il governatore, le centinaia di bandiere del comitato No Grandi navi e i gonfaloni con il passamontagna dei centri sociali spiccavano anche i vessilli di Opzione Zero, Legambiente, Morion; ma i simboli erano una netta minoranza, e in particolare quelli dei partiti erano del tutto assenti. La marcia è partita decisa (dalle casse risuonavano le note di «Tutta mia la città») e quando è arrivato il via libera del Comitato ordine e sicurezza pubblica per l' area marciana, a metà della corsa, ha ritrovato slancio. In calle dell' Ascension però la prima sorpresa: nella strettoia un muro di scudi di plexiglass impediva di raggiungere la Bocca di Piazza; al primo accenno di tensione il dirigente della questura Eugenio Vomiero ha imposto ai suoi uomini di togliersi i caschi, un segno di distensione per favorire la deviazione lungo calle Vallaresso. Eppure qualcuno, scappando per le «sconte» è riuscito a passare lo stesso: una signora di mezza età, armata di bandierone, è stata riportata indietro per un braccio. Dieci minuti dopo un altro gruppetto di anziani, non visto, ha superato le procuratie, ha srotolato uno striscione e si è scattato una foto vittoriosa con lo sfondo della basilica. Il grosso del corteo, intanto, marciava attraverso i Giardini Reali e, quando ha raggiunto le due colonne marciane, ha trovato ad attenderlo una linea di poliziotti e carabinieri in tenuta antisommossa, obbligando i manifestanti a proseguire verso San Zaccaria. Ma nessuno intendeva cedere e la massa di attivisti si è stretta intorno ai celerini, chiedendo di passare.
In breve la sottile linea blu e nera si è trovata accerchiata: a decine erano riusciti ad eludere la sorveglianza e, sfruttando uno degli otto accessi alla piazza, sono apparsi dietro agli scudi. «Siamo qui, siamo là, siamo tutta la città!», cantilenavano i ragazzi. Ma nessuno aveva davvero intenzione di far precipitare le cose: le forze dell' ordine hanno tollerato ogni provocazione - persino i continui rimbalzi dei palloni gonfiabili - e gli stessi attivisti hanno lasciato la prima linea agli anziani e ai bambini. «Positivo che non ci siano stati incidenti - commentava il sindaco Luigi Brugnaro - nella diversità di opinioni, tutti hanno diritto a manifestare». Poco dopo le 19 Tommaso Cacciari, leader del comitato, scioglieva il corteo con una mezza provocazione: «Non so voi, ma io ho la gola secca, ho proprio voglia di bermi uno spritz in piazza San Marco». Ne è seguita una mezz' ora di scaramucce, specie tra le colonne del Ducale, ma alle 19.40 gli agenti hanno mollato la presa e i manifestanti hanno guadagnato la basilica. Chi invece non ha voluto rischiare sono state le compagnie crocieristiche: per tutto il pomeriggio neanche una nave ha tagliato il bacino di San Marco. La Rhapsody of the Seas, che era programmata in partenza per le 17 e la Marella Explorer (alle 18) sono salpate solo in tarda serata, dopo le 20. Avevano invece già scelto di andare a Trieste la Costa Luminosa e la Msc Musica.
La coop Portabagagli ha dovuto fare gli straordinari per gestire il trasporto a Trieste di passeggeri e valigie.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere del Veneto

Venezia

«Qui per difendere Venezia Un nemico chi la danneggia»

Da tutto il Veneto (e non solo) per proteggere la città dai giganti del mare

Emilio Randon

PRIMO PIANO

IL VIAGGIO TRA I MANIFESTANTI

«Qui per difendere Venezia
Un nemico chi la danneggia»

Da tutto il Veneto (e non solo) per proteggere la città dai giganti del mare

Con il gestore Vtp

Clia in emergency room «Via al canale Vittorio»

Il prefetto

«Il corteo sul molo per evitare incidenti Trasgressori denunciati»

Zappalorto: il 25 aprile stop anche ai Venetisti

VENEZIA Dai campi e dalle officine, da Mira e Dolo, col treno da Verona passando per Vicenza e Padova e così via a raccogliere «campagnoli» e «sgrafatera» ad ogni fermata, tutti a Venezia, tutti veneziani per un giorno. Irresistibile prova d' amore. Ideologicamente declinata certo - in testa «No Grandi Navi» ala dura - ma via via sgranata in tante madri e bambini, famiglie con papà e vecchie zie dai ricordi antichi. C' erano quelli che tre generazioni fa a Venezia ci abitavano o quelli che solo ci hanno fatto il viaggio di nozze o la festa di laurea.

Tutti a rivendicare un titolo di proprietà, un pezzo di identità, la comune discendenza dalla Serenissima. Roba nostra insomma.

Un padre di Mira così spiegava al figlio di dieci anni la nascita dell' America: «Venezia era una repubblica quando al mondo c' erano solo monarchie, a Vicenza c' era il Palladio e allora sai cosa hanno fatto gli americani? Hanno preso a prestito i suoi palazzi, ci hanno fatto Capitol Hill e la Casa Bianca come li avrebbe fatti lui, ma non per lui, per celebrare Venezia e la grandezza della repubblica». Il bambino faceva sì con la testa, schivava la calca e intonando a squarciagola: «Grandi navi no, grandi navi no».

Non c' è limite nell' andare all' indietro: la signora che sfugge alla calura sotto il portico non mostra cartelli ma un foglio scritto in latino con traduzione sul retro. Lo tiene in mano e lo legge solo su richiesta, sottovoce come dovesse condividere un segreto.

«Chiunque oserà arrecare danno in qualsiasi modo alle pubbliche acque sia giudicato come nemico della patria. Il diritto di questo editto sia intangibile e perpetuo». Il Magistrato delle acque, 1534.

«Così decise il Consiglio dei Dieci e scrisse su una lapide a Palazzo Ducale, la stessa che ora si vede in Galleria del Piovego». «Mi chiamo Regina - dice - Regina Pacis come vollero mia mamma e mio papà nel 1942, in piena guerra, e intendevano proprio questo».

Un gruppo di tedeschi, ognuno con uno strano remo in mano, viene preso dal corteo e reclutato. «Ya - dicono - big ships, grosse navi grosse catastrophe». Due ragazzi del Mali hanno uno striscione dall' effetto sublimale «contro la monocultura turistica» qualsiasi cosa voglia dire.

Impossibile controllare ogni volta ascendenze e discendenze, Venezia è madre prodiga. «Mi chiamo Leopoldo come San Leopoldo Taumaturgo e Bottero di cognome, come il pittore Botero, mio cugino che andando in Spagna ha perso una t, ma siamo veneziani entrambi. Lei chiede se il noto incidente ha dato una scossa alla pigrizia veneziana. Sì, il risveglio c' è ma è tutto interiore. Noi siano veneti, non napoletani, facciamo fatica a fare casino».

E casino in effetti non c' è stato. C' era, ma nascosto e difficile da dimostrare il timore che «la si volti in politica». Ne parla Alessandra, insegnate precaria di scuola media che non ha potuto portare con sé i suoi alunni anche se ci ha provato. «Ho parlato ai bambini, volevo portarli, poi le altre prof mi hanno fatto sapere che non dovevo azzardarmi: qui non si fa politica. E siccome sono precaria, ho abbozzato».

In riva Sette Martiri c' erano gli ambientalisti, i No Tav delle diverse declinazioni, c' era la sinistra venetista di «Sanca» e, di sicuro, c' erano tutti i veneziani che abitano la riva e che domenica si sono presi un bello spavento. Francesca: «Mio marito pilotava i rimorchiatori, non servono a niente diceva».

Elena: «Quando ho visto la nave puntare su casa mia mi sono detta, bene anche questo è un modo di morire». E l' amica milanese trasferitasi a Venezia per avere tranquillità e glamour ci ride su: «Ho pensato, quasi quasi me ne torno a Milano, è più sicura». Sono tutte veneziane quelle che vedevano le navi passare come le vedeva l' occhio fotografico di Berengo Gardin e un po' ci si erano abituate, a loro volta viste dai croceristi sul ponte, persino rapite dalla mostruosità dell' incongruo che si fa arte e dà le vertigine: le grandi navi a Venezia diventate una estensione della

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

street art, una forma di installazione monumentale. «Ma lo spavento l' abbiamo preso noi, e chi era qui ha capito il rischio mentre il resto della città continua a non vedere e fa finta di non sentire. Qui non vedrà gli albergatori, i portuali, non vengono i negozianti e gli ormeggiatori da 5 mila euro al mese, qui non ci sono i gondolieri e tutte le categorie che a Venezia comandano. Vale a dire la maggioranza dei veneziani che non ci fila per niente».

Corriere del Veneto

Venezia

«Opere e Grandi navi, con il metodo Toninelli non andiamo lontano»

Zaia: «I no alle infrastrutture uccidono l' economia»

Presidente, possiamo iniziare con una domanda secca?

REGIONE ATTUALITÀ

L'intervista

«Opere e Grandi navi, con il metodo Toninelli non andiamo lontano»

Zaia: «I no alle infrastrutture uccidono l'economia»

Il Colloquio

Sbloccacantieri, decreto di dubbi

Si torna alle urne

Oggi ballottaggi in undici comuni del Veneto La sfida di Rovigo e i duelli all'ultimo voto

Il convegno al Pedrocchi

L'informazione tra web e giornali «La professionalità unica garanzia»

A Jesolo

Fiori d'arancio al Corriere Il caporedattore Ferraro sposa la collega Capellaro

«Sentiamo» Il titolare del Mit, ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, è in rotta di collisione con il Veneto e ora si parla di rimpasto. Va rimosso?
«Tocca darle una risposta articolata: lo dico con rammarico, nei 5S c' è sempre un' insinuazione di fondo "dove c' è una carriola c' è un ladro".
Davvero si ruba sempre sugli appalti? I ladri rubano anche l' elemosina in chiesa ma allora l' assioma è chi chiunque vada in chiesa rubi dalla cassetta dell' elemosina? Il problema da risolvere è uno solo: lo stile di Toninelli è poco governativo. Il ministro delle Infrastrutture non può porsi come controparte delle istituzioni che realizzano le opere perché così non andiamo da nessuna parte. I rimpasti non mi riguardano. Sarebbe un' ingerenza da parte mia. Ma è anche vero che, se non il ministro, la musica deve cambiare. Il Mit non è un ministero come un altro».
Vale a dire?
«Il Mit è nevralgico. Non solo per i servizi ai cittadini e i risvolti ambientali. Che la committenza pubblica, in alcuni cicli economici, sia fondamentale per il rilancio è un assioma. Prenda la Pedemontana» Un cantiere da 2,5 miliardi, il peso economico c' è lei dice «Certo che c' è. E non si può abbandonare un' opera di quel valore che impiega 1860 persone e più di 1000 mezzi. Dibattiamo spesso di crisi aziendali ma nessuno pensa che la prima industria che abbiamo è un' opera infrastrutturale. I 5S devono capire che quando si governa, certo, si porta la propria sensibilità, ma le opere vanno fatte. Non si può dire solo "no". Ecco, sulla Pedemontana, i 5S veneti hanno saputo modificare la loro posizione ed è apprezzabile. Toninelli invece sulla superstrada non ha detto una parola».
Il ministro ha annunciato che sarà in laguna la prossima settimana per valutare le soluzioni al problema delle grandi navi. Pare non preveda di incontrare né lei né il sindaco Brugnaro «Siamo in un paese libero, per carità. Detto questo, Toninelli viene a Venezia dopo l' incidente della Msc Opera. A botta calda ha annunciato di avere una soluzione pronta.
Ora viene a vedere più soluzioni. Non capisco, c' è o non c' è una soluzione pronta? Che poi, se pensa che siamo un branco di lazzaroni innamorati di una soluzione al problema, si sbaglia. Né io né il sindaco lo siamo. Serve chiarezza: nel 2017 il Comitatone è stato concorde, Mit compreso, sull' individuare la via del Vittorio Emanuele. Ora, dopo un anno da ministro, e dopo l' incidente, Toninelli ci sta dicendo che vuole cambiare tutto. Se le crociere devono andar via da Venezia lo dica subito».

Le polemiche su Venezia sono state la fatidica goccia per lei?
«Umanamente ho tentato di costruire un corretto rapporto istituzionale con il ministro. Del resto ho lavorato bene con tutti i suoi predecessori, incluso Delrio. E all' epoca la Lega era all' opposizione.
Qui, invece, c' è un ministro che mi dà dello scansafatiche e dice che non sono andato alle riunioni su VeneziaNon mi faccia parlare» Parliamone invece «Ne ha fatte sei di cui una sola sulle grandi navi ben descritta dal mio assessore Elisa De Berti. Definiamola, con un eufemismo, una riunione interlocutoria e poco significativa. Non è ammissibile che un ministro anziché intrattenere rapporti istituzionali corretti decida di screditare un governatore».

Come si esce dal pasticcio sulle Grandi Navi?
«Se Toninelli avesse detto: "C' è il progetto del Comitatone, cerchiamo di fare sintesi insieme alle istituzioni del territorio sulla Babele di idee in campo" avrebbe fatto un figurone. Invece ha deciso di attaccare me. Si riconosce lo stesso schema del dopo tragedia sul ponte Morandi: cercare subito un nemico. Ma qui non c' è un concessionario da

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

incolpare» La Tav veneta è sostanzialmente al palo anche se non c' è nessun blocco formale.

Come si spiega?
«È tutto fermo ed è chiaro che lo sia per volontà del ministro e del partito che rappresenta. Non possiamo più andare avanti con una gestione politica e minoritaria delle opere pubbliche» Quindi è ora di cambiare ministro?
«A me spiace vestire i panni di Catone il censore ma con lui le ho tentate tutte e gli dico che è anacronistico pensare di non averlo a fianco sulle opere pubbliche, è fuori dal mondo. Infine, non perdonerò mai la linea 5S per cui sulle grandi opere si ruba a prescindere. Mi sa di Vietcong a guerra finita».

Il Fatto Quotidiano

Venezia

il commento. Dopo l' incidente - C' è un rimpallo di competenze, ma finora sindaci e ministri hanno avallato gli abusi

Grandi Navi, la politica indifferente

Filippo Maria Pontani

18 » CRONACA

MSC E COSTA DIROTTATE
In tremila al corteo contro i "mostri" dentro la Laguna

IL RACCONTO
Venezia Pecchini era contestato per il progetto di accorpare le classi L'associazione dei dirigenti: "Genitori e studenti aizzati contro di lui"
Il preside suicida e i sindacati: "Colpa loro". "No, troppo facile"

IL COMMENTO
Dopo l'incidente C'è un rimpallo di competenze, ma finora sindaci e ministri hanno avallato gli abusi
GRANDI NAVI, LA POLITICA INDIFFERENTE

Domenica scorsa la MSC Opera si è schiantata a San Basilio a pochi metri dalle aule frequentate da migliaia di studenti: abituata a convivere con il traffico crocieristico, l' Università - tranne singoli docenti - non si è mai esposta contro il passaggio delle Grandi Navi in Laguna. Eppure l' ultimo urto non è stata una novità. Incidenti di varia natura si sono succeduti copiosi, fino all' avaria che colpì la Marella Discovery un anno fa dinanzi alle Zattere; nel solo 2012 si contarono diversi casi di grandi navi partite per qualche minuto alla deriva: l' 8 settembre la stessa Msc Opera si fermò anch' essa a poca distanza dalle Zattere dopo una goffa manovra nel Canale della Giudecca. Il 12 maggio 2004 la tedesca Mona Lisa si incagliò nella nebbia dinanzi a Palazzo Ducale: il soprintendente Giorgio Rossini chiese allora di porre un termine al passaggio dei mastodonti del mare, ma per tutta risposta fu minacciato di rimozione da esponenti politici del centrodestra per "procurato allarme". Più comodo pensarla come la nuova soprintendente Renata Codello (ora premiata con la Direzione della Fondazione Cini), la quale sosteneva nelle interviste che le Grandi Navi sono sicure ("mai successo niente"), pulite ("nessun dato significativo sull' inquinamento né sul moto ondoso"), una risorsa per la città.

Si argomenta che i sindaci non hanno competenza sulla materia: hanno però avuto la competenza di affidare a Costa Crociere un servizio di hostess in Piazza San Marco, di inviare i celerini a menare i manifestanti che in acqua dimostravano contro le Grandi Navi, e non sembra abbiano mai ingaggiato scontri con l' Autorità Portuale che per anni giudicava le proteste dei Comitati "folklore ambientalista".

Le autorità centrali hanno fatto di peggio: l' ex ministro ed ex sindaco Paolo Costa che ha sempre difeso, anche da presidente del Porto, i ricavi economici del mantenere le navi in Laguna; un decreto in sé risolutivo (Clini-Passera, del 2012), che conteneva in sé il germe della propria stessa inefficacia; un ministro Pd, Delrio, che ha esitato tra quattro diverse soluzioni (all' origine anche il famigerato canale Contorta-Sant' Angelo, poi bocciato dalla Via nel 2016); un ministro Cinque Stelle, Toninelli, che mesi fa si è dichiarato favorevole alla soluzione di Marghera salvo poi rimangiarsi la dichiarazione poche ore dopo; il solo ministro Bonisoli ha avuto le idee chiare, proponendo il vincolo sulla Laguna.

L' idea di dirottare le Grandi Navi a Marghera (idea che il 20 maggio l' Unesco ha detto di guardare con favore, ma che quattro anni fa giudicava perniciosa per l' equilibrio lagunare), presenta molti inconvenienti, ad onta di ciò che dicono il sindaco Brugnaro, il governatore Zaia e Massimo Cacciari (sul tema è più credibile il nipote Tommaso, che da anni lotta contro lo scempio): l' approfondimento e ampliamento del canale dei Petroli (con conseguente irrigidimento dei suoi argini, e ulteriore trasformazione della Laguna in un braccio di mare); la pericolosa coesistenza di grandi navi e petroliere nello stesso canale; l' interferenza delle navi passeggeri con l' area industriale-portuale non bonificata e in parte dichiarata "a rischio Seveso"; dulcis in fundo, lo scavo del Vittorio Emanuele, che dovrebbe raddoppiare di profondità e di ampiezza, essere arginato, e prevedere un nuovo ampio bacino di evoluzione per le manovre delle navi, finendo per creare per i giganti del mare un percorso di 24 km in piena laguna: non a caso l' insieme di questo progetto (ora rivisto in una forma che non è dato conoscere) non superò la Via del 2015.

Il libro bianco Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale a cura di Gianni Fabbri (Moretti e Vitali 2015) è ancora attuale nel delineare problemi e possibili soluzioni: l' unica contemplabile è quella di allontanare le Grandi Navi dalla Laguna, che sia facendole approdare in un porto (facilmente realizzabile e reversibile) alla bocca di Lido, oppure direttamente in un porto più attrezzato come quello di Trieste.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

«No a Punta Sabbioni» In campo anche il sindaco

GIUSEPPE BABBO

Primo Piano

La giornata dei No Navi

Associazioni e cittadini: «Vogliamo una città viva»

«No a Punta Sabbioni» In campo anche il sindaco

NO GRANDI NAVI A PUNTA SABBIONI

DAL LITORALE VENEZIA Un paio di anni fa avevano manifestato direttamente sul lungomare Dante Alighieri. Ieri pomeriggio hanno ribadito tutta la contrarietà al progetto Duferco-De Piccoli partecipando alla manifestazione a Venezia. C' era anche il comitato No Grandi navi a Punta Sabbioni alla protesta in centro storico. Una presenza voluta per ribadire il no alle navi da crociera in laguna e per sottolineare che anche Punta Sabbioni rientra nella laguna di Venezia. Per questo, direttamente nel cuore della città lagunare, gli attivatisi del comitato litoraneo hanno ribadito la loro opposizione al progetto Duferco-De Piccoli che prevede la costruzione di un nuovo terminal per le grandi navi all' altezza della Bocca di porto del Lido.

Praticamente davanti a Punta Sabbioni, ma anche alla spiaggia e alle dune protette dalle direttive europee. «Non ci permettiamo di giudicare i progetti previsti in casa di altri spiegano dal comitato - Noi semplicemente diciamo no alle grandi navi in laguna e Punta Sabbioni rientra nella laguna di Venezia, come si può tranquillamente verificare nell' Atlante della laguna. Il progetto Duferco è devastante per la laguna e per Cavallino-Treporti. Prevede lo scavo di quasi 2 milioni di metri cubi di sabbia e la costruzione di un terminal a ridosso di una delle poche aree Sic dell' Alto Adriatico. La Via l' ha promosso ma con decine di pagine di prescrizioni, a partire dalla totale reversibilità dell' opera, che invece prevede decine di piloni di cemento piantati sul fondale. A tutto questo aggiungiamo le conseguenze provocate dall' enorme volume di traffico prodotto da passeggeri, equipaggi e dagli approvvigionamenti di merci e carburante, che potrebbero contare solo su una strada a due corsie, in una città che conta già 6 milioni di presenze turistiche all' anno».

A sostenere il comitato è anche il Comune, che dopo l' incidente che ha coinvolto Msc Opera, ha ribadito la propria contrarietà alle grandi navi a Punta Sabbioni. «Se dopo quanto successo domenica scorsa qualcuno pensa che la soluzione sia quella di trasferire le grandi navi davanti a Punta Sabbioni si sbaglia di grosso dice il sindaco Roberta Nesto - Prima di tutto perché anche la nostra zona, che già deve fare i conti con la presenza del Mose, è un punto sensibile vista la presenza delle aree Sic. Il progetto non tiene poi contro dell' impatto che verrebbe generato sulla qualità della vita a Punta Sabbioni e le conseguenze negative a livello di traffico nelle strade del nostro Comune».

Per questo il Comune di Cavallino-Treporti, oltre a dichiarare la propria contrarietà, ha deciso di resistere in giudizio davanti il Consiglio di Stato nel ricorso al Tar promosso dall' Autorità Portuale di Venezia lo scorso ottobre. «Le perplessità e criticità del progetto sono state espresse anche dal Consiglio comunale conclude Roberta Nesto - Venice Cruise 2.0 ha degli effetti devastanti che ricadrebbero su tutto il nostro territorio, è un modello di sviluppo turistico che non rispecchia la nostra economia, non darebbe nuova occupazione e metterebbe ulteriormente in difficoltà la viabilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Associazioni e cittadini: «Vogliamo una città viva»

`Le ragioni della protesta, dal "no" ai colossi del mare all' ambiente: «Mettiamo al centro il futuro sostenibile»

Primo Piano

La giornata dei No Navi

Associazioni e cittadini: «Vogliamo una città viva»

Le ragioni della protesta, dal "no" ai colossi del mare all'ambiente: «Mettiamo al centro il futuro sostenibile»

«No a Punta Sabbioni» In campo anche il sindaco

DENTRO IL CORTEO VENEZIA Inquinamento, rischio per i fondali, salute e motivi economici. Sono queste le principali motivazioni che hanno portato il popolo dei No Navi a manifestare contro l' ingresso in laguna delle navi di grandi dimensioni.
A concludere ufficialmente la manifestazione è stato Tommaso Cacciari, leader dei dissidenti lagunari, che ha invitato tutti, dopo aver sciolto l' evento,«a prenderci uno spritz sotto al campanile, perché da libero cittadino con la mia bandiera vado dove voglio, ci sono otto accessi alla piazza, non possono chiedere a tutti noi la carta d' identità».
LE MOTIVAZIONI Non prima però di aver spiegato: «Ieri sera non volevano farci venire qui, è di ieri (venerdì, ndr) la notizia che Venezia è la terza città più inquinata di Europa, ma i danni che producono queste navi non li pagano Msc e Costa, li paghiamo noi veneziani. L' evento di domenica 2 giugno dimostra che due rimorchiatori non servono a niente e l' avaria può accadere. Se l' incidente accadesse ora, qui, parleremmo di un funerale. Si prendano il tempo che serva, ma la soluzione non è avere le navi in laguna». Tante persone di tutte le età, anche da fuori Venezia, si sono date appuntamento alle Zattere. Il perché lo spiega Manuela, ex studentessa che è rimasta a vivere in laguna.
LE VOCI «L' incidente è stato terribile, non possono passare di lì. Per questo era giusto esserci oggi».
Elisabetta e MariaVittoria Ghirardi, mamma e figlia, hanno invece posto l' accento sulla necessità di riappropriarsi e vivere in città: «Vogliamo una città viva, per questo era giusto fare vedere che ci siamo». A fornire uno sguardo diverso è Cristina Romieri, veneziana anche lei, che spiega: «Queste navi sono un pericolo anche per le emissioni che producono, basta osservare lo stato di alcuni preziosi monumenti per capire che è necessario preservarli dalla devastazione prodotta dall' inquinamento».
Mentre Fabia Ghenzovich punta il dito contro il rischio per fondali e inquinamento, mentre sui posti di lavoro afferma: «Sarebbe necessaria una piattaforma fuori dalla laguna e riconversione della Marittima, così non ci sarebbe un rischio per la città».
LE ASSOCIAZIONI Ma oltre ai normali cittadini, erano presenti quasi tutte le associazioni cittadine. Stefano Micheletti di Ambiente Venezia e dei No navi ha spiegato: «Il decreto Clini-Passera non ci basta, dobbiamo vincere sulle grandi navi, per salvaguardare la laguna. Ce lo spiega anche Greta, abbiamo solo undici anni di tempo per evitare che i cambiamenti climatici portino all' inevitabile, cioè al fatto che Venezia sia sommersa dall' Adriatico». Quindi un passaggio è stato anche sul Mose: «Il più grande bidone, ladrocinio del secolo, le barriere non funzionano». Fridaysforfuture Venezia, rappresentata da Sebastiano Bergamaschi ha puntato sul futuro: «Bisogna rimettere al centro il futuro sostenibile, Siamo l' ultima generazione a poter far qualcosa prima che il pianeta vada a rotoli, il rischio è di tutti, vogliamo che si possa vivere qui, tra passeggiate e giri in barca per la nostra laguna». Tra i giovani c' era anche il coordinamento degli studenti medi, rappresentato da Anna Fasolo: «Questo ecosistema è delicato, non vogliamo che Venezia faccia la fine di Atlantide, non può essere distrutta per l' interesse di pochi. Il turismo è essenziale, ma si deve affrontare in ottica più sostenibile». Roberto Trevisan, portavoce dell' assemblea permanente contro il rischio chimico a Marghera invece sottolinea: «Porto Marghera è un' infamia, se succedesse un incidente lì faremmo la conta dei morti, queste navi sono come i grattacieli che stanno nascendo a Mestre, alimentano un turismo di massa, mentre noi vogliamo che sia sostenibile». In disaccordo parziale Legambiente: «I silos - spiega Paolo Franceschetti - sono distanti e le banchine sono progettate per ricevere le petroliere, qui invece ci sono i masegni, fino a 45mila tonnellate possono andare a Marghera, per le altre, che vadano altrove». Stonewall Venezia, rappresentato da Stefano Renegus, Giada Modugno e Giulia Iacuz, afferma che: «Ogni giorno il declino della città aumenta». Mentre Italia Nostra, attraverso la presidente Lidia Fersuoch, chiede il rispetto di una soluzione più sostenibile con le navi fuori dalla laguna. Freancesco Penzo, di Poveglia per tutti, chiede una riconversione, dolorosa,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ma necessaria» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Crociere, i progetti in campo «Ecco vantaggi e svantaggi»

Luciano Claut, ex assessore a Mira ed esperto di portualità, mette a confronto le soluzioni Il ministro Toninelli punta su Chioggia o Lido, dove però sono tre le ipotesi. Il nodo degli scavi

RAFFAELLA VITTADELLO

Primo Piano

Crociere, i progetti in campo «Ecco vantaggi e svantaggi»

Le compagnie: «Favorevoli a Marghera e al Vittorio Emanuele»

IL CONFRONTO VENEZIA Di transito delle navi da allontanare dal Bacino di San Marco, di emergenza in emergenza, si parla da decenni. Ma quali sono questi progetti? Negli anni di immobilismo decisionale quello che non sono mancati sono proprio i progetti, a vario livello. Se ne sono stati accumulati ben 14. Il ministro Toninelli ha annunciato che il presidente del Porto Pino Musolino li ha sintetizzati dedicandogli 2 paginette per ciascuno.

Le ipotesi su cui si sta concentrando il ministero, però, dopo anni di ordinanze (Clini-Passera), progetti di scavi di canali (si ricorderà il dibattito sulla realizzazione del Contorta), e vari Comitatoni a Roma si sono ristrette a tre: Chioggia, Lido, Malamocco. Ma già su quest' ultima scelta è lo stesso Provveditorato alle opere pubbliche, braccio operativo del Ministero delle Infrastrutture, che solleva le proprie perplessità per motivi di carattere ambientale. Vediamo nel dettaglio, insieme a Luciano Claut, ambientalista convinto, già assessore al Comune di Mira ed esperto di portualità che negli anni ha elaborato numerosi studi inviati al ministero.

CHIOGGIA In Val da Rio potrebbero essere ospitate 3, massimo 4 grandi navi per volta. Con grandi investimenti per adeguare la lunghezza delle banchine, ma anche con la scomoda compresenza del deposito di gpl e la necessità di scavare i bassi fondali, oltre a un dibattito politico particolarmente vivace.«Abbiamo un pescaggio di 5 metri, bisognerebbe arrivare almeno al doppio per farle passare. Un disastro ambientale: navi che sono grandi tanto quanto il centro storico di Chioggia» secondo Claut. Il vantaggio sarebbe che lo sbarco sarebbe collegato alla terraferma, ma dal punto di vista ambientale, invece, il prezzo da pagare sarebbe altissimo. Si calcolano circa 6 milioni di metri cubi di fanghi da scavare, con la questione della classificazione dei fanghi ancora tutta aperta.

LIDO I progetti al Lido sono almeno tre, non è ancora chiaro a quale faccia riferimento il ministro.

Uno risale a uno studio che avrebbe ubicato le navi a ridosso del molo foraneo di San Nicolò.

Che tra l' altro è un sito tutelato dall' Unione europea per la biodiversità. Il secondo, quello in fase burocratica più avanzata, è quello De Piccoli Duferco, rimaneggiato negli anni, che ha già superato positivamente la valutazione di impatto ambientale. Il terzo è quello presentato dal gruppo di ambientalisti Stefano Boato, Andreina Zitelli, Carlo Giacomini, che avrebbero visto di buon occhio un sistema di moduli galleggianti ancorato all' isola novissima del Mose. Vantaggi degli ultimi due la reversibilità, la velocità dei tempi di realizzazione e l' indipendenza dall' eventuale innalzamento delle barriere in caso di acqua alta, essendo collocati all' esterno delle paratoie, svantaggi l' ostilità per motivi paesaggistici dei campeggi di Cavallino e la difficoltà di veicolare le migliaia di turisti in centro storico.

MALAMOCCO La bocca di porto è quella di Malamocco, l' idea ventilata era quella di utilizzare la gigantesca piastra utilizzata per la realizzazione dei cassoni del Mose attrezzandola come banchina per la sosta delle navi. Un' operazione che avrebbe risparmiato gli esorbitanti costi del pattuito smantellamento quando la grande opera pubblica sarà conclusa.

Ma dal punto di vista ambientale è stato lo stesso Provveditorato alle opere pubbliche ad esprimere la propria contrarietà. «Sarebbe stato folle pensare di dover trasportare migliaia di crocieristi all' aeroporto di Tessera, visto che le crociere spesso partono o arrivano a Venezia» conclude Claut, che prosegue: «Piuttosto sarebbe il caso di specializzare dal punto di vista commerciale questa bocca di porto».

MARGHERA Secondo il ministro il progetto non c' è, ma l' ipotesi di Marghera era stata avanzata dall' urbanista Roberto D' Agostino, già assessore della giunta Cacciari. Il documento era stato presentato al Ministero dell'

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ambiente per la valutazione di impatto ambientale, ottenendo nel 2015 una bocciatura, ma erano stati effettuati successivamente degli aggiustamenti ed è la soluzione auspicata dall' ultimo Comitatone del 2017, accolta anche dall' Unesco.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Le compagnie: «Favorevoli a Marghera e al Vittorio Emanuele»

Primo Piano

Crociere, i progetti in campo «Ecco vantaggi e svantaggi»

▸Luciano Claut, ex assessore a Mira ed esperto di portualità, mette a confronto le soluzioni

▸Il ministro Toninelli punta su Chioggia o Lido, dove però sono tre le ipotesi. Il nodo degli scavi

Chioggia

San Nicolò

Alberoni

Le compagnie: «Favorevoli a Marghera e al Vittorio Emanuele»

IL DIBATTITO MESTRE Le compagnie crocieristiche, attraverso l' associazione internazionale che le rappresenta (Clia), tornano a sottolineare la necessità di rilanciare la decisione dell' ultimo Comitatone (quello del 2017) sul nuovo porto crociere: ovvero l' ipotesi Marghera. «È possibile - dice una nota della Clia - conciliare l' unicità di Venezia con il turismo crocieristico, che contribuisce per 150 milioni di euro ogni anno all' economia della città, che è programmato e organizzato con anticipo e che genera migliaia di posti di lavoro. Proprio per questo, fin dal 2012 le compagnie sono tra le prime a chiedere una rotta alternativa per spostare le grandi navi dalla Giudecca e hanno per questo realizzato studi e simulazioni, collaborando sempre con le istituzioni locali e nazionali».
«Le compagnie - prosegue la nota - ritengono che quanto individuato dal Comitatone nel 2017, oltre a essere l' unica proposta finora ufficiale, sia anche la migliore scelta possibile. In particolare, chiedono a tutte le parti coinvolte nella questione veneziana la massima rapidità nel far partire i lavori per il dragaggio del canale Vittorio Emanuele, così da tracciare la nuova rotta per le navi più grandi.
«L' industria crocieristica ha lavorato diligentemente con istituzioni locali e nazionali e locali affinché le navi più grandi potessero arrivare alla Stazione Marittima di Venezia senza passare per il canale della Giudecca - spiega Adam Goldstein, chairman di Clia - Siamo d' accordo con le soluzioni adottate dal Comitatone nel 2017 e anche con l' utilizzo del canale Vittorio Emanuele come il modo migliore e più prudente per spostare le grandi navi dal canale della Giudecca. Le compagnie crocieristiche auspicano e supportano l' adozione urgente di questa soluzione». Di tutt' altro avviso invece la Cisl dei chimici e i consiglieri comunali del Gruppo Misto. In mezzo si infilano pure la portavoce dei 5 Stelle alla Camera dei Deputati Silvia Benedetti e la Consigliera Regionale Patrizia Bartelle secondo le quali «questi giganti sono colpevoli, tra l' altro, di devastare i fondali e di rendere il porto di Venezia il più inquinato d' Italia». Per Nora Garofalo, segretaria generale della Femca-Cisl, e per Renzo Scarpa e Ottavio Serena del Gruppo Misto in Consiglio comunale l' alternativa a San Marco non può essere il canale Nord di Marghera. Per Garofalo, che riprende le posizioni espresse nei giorni scorsi dai chimici di Cgil e di Uil, «è indubbio che il turismo va preservato» ma Marghera «è la toppa peggiore del buco: darebbe un colpo durissimo alle prospettive di sviluppo dell' industria del territorio, affossandola definitivamente proprio adesso che è in corso un processo di reindustrializzazione e di riconversione con numerosi investimenti». Per quali motivi? «Immaginare che nello stesso canale possano transitare insieme le navi al servizio della zona industriale e le grandi navi da crociera appare poco opportuno; e pensare di ricevere ed ospitare un flusso così intenso di turisti a ridosso dell' area industriale è ancora più inopportuno». Renzo Scarpa e Ottavio Serena sostengono invece la proposta di sistemare le navi da crociera a Fusina nell' area del terminal dei traghetti. Per loro, utilizzare il canale Vittorio Emanuele III per far arrivare alla Martittima le navi più piccole attraverso la bocca di porto di Malamocco, invece che da quella del Lido, «è una pazzia sia per gli impatti ambientali sia per il rischio di distruggere i sottoservizi che alimentano Venezia».
(e.t.
) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

In ottomila per dire no alle grandi navi Il corteo conquista piazza San Marco

Migliaia di bandiere «No Grandi Navi»: «Dal 2 giugno è cambiato tutto, non possiamo più permettere questo scempio»

PRIMO PIANO

Lo schianto a San Basilio / la manifestazione

In ottomila per dire no alle grandi navi
Il corteo "conquista" piazza San Marco

Migliaia di bandiere «No Grandi Navi» «Dal 2 giugno è cambiato tutto, non possiamo più permettere questo scempio»

Vera MantengoliVENEZIA. La presa di San Marco dal movimento No Grandi Navi verrà ricordata nella storia delle manifestazioni.
Era infatti dall' assalto dei Serenissimi, avvenuto la notte dell' 8 maggio 1997, che sulla piazza vigeva il divieto assoluto di manifestare. Eppure, dopo un pomeriggio di trattativa tra polizia e manifestanti, sulle 19.40 di ieri, il cordone delle forze dell' ordine si è sciolto, lasciando che gli attivisti facessero il loro trionfale ingresso nel cuore di Venezia.
Il corteo era iniziato alle 16 alle Zattere, dove migliaia di persone (ottomila per la polizia locale e oltre 10 mila per i manifestanti) si erano riunite per urlare «No alle grandi navi in laguna». Gli organizzatori avevano chiesto di arrivare a San Marco, ma il prefetto Vittorio Zappalorto aveva negato la Piazza.
La foto delle bandiere del movimento che sventolano con la Basilica di San Marco come sfondo, rappresenta per questo una conquista dei cittadini e chiude una settimana di fuoco. La miccia è esplosa lo scorso 2 giugno. Proprio quella mattina, alle 8.30, la gigantesca Msc Opera ha perso il controllo dei comandi, finendo contro la minuscola River Countess, ormeggiata a San Basilio, sulla banchina di cemento del Porto.
Se si fosse schiantata una decina di metri prima, sulla riva di masegni delle Zattere, avrebbe sventrato parte della città.
Cinque i feriti, un uomo e quattro donne, tutti a bordo della lussuosa barca fluviale.
La Procura ha aperto un' indagine per capire cosa sia successo. Fino ad adesso sono sette le persone iscritte nel registro degli indagati.
L' incidente ha segnato un prima e un dopo, un passato e un futuro tutto da costruire.
Su come costruirlo il dibattito, mai sopito, si è riacceso facendo scintille. Comune, Regione e compagnie crocieristiche sono per la soluzione Marghera. Il ministero delle Infrastrutture sta ragionando invece su tre ipotesi (due al Lido, una a Chioggia). I manifestanti chiedono che le grandi navi vadano fuori dalla laguna, ipotesi che vede parte del litorale sul piede di guerra perché se le ritroverebbe davanti alla spiaggia. Come si vede, il tema è bollente, ma sentito sempre di più. Non a caso ieri è stato un successo di partecipazione mai vista prima.
Alle 16 le Zattere sono piene di cittadini di ogni età: bambini, giovani, anziani, famiglie, associazioni. Tantissimi sventolano la bandiera No Grandi Navi, molti hanno scritto un messaggi su un cartello. Tra le teste delle persone spuntano le mascotte di tutte le manifestazioni: fenicotteri, tartarughe e delfini contro coccodrilli e squali gonfiabili. Le scritte esibite con fierezza sono tante: da «Distruggete Venezia solo per Denaro» a «Shame, monsters!» a «Fuori le navi dalla laguna».
Il sole picchia. Il cielo è terso. Il clima è elettrico. C' è voglia di stare insieme e di mostrare alle istituzioni che i cittadini contano. Non è la prima volta che si manifesta, ma dopo l' incidente qualcosa è cambiato. Di fronte alla sventata tragedia, ognuno ha sentito l' urgenza di farsi sentire.
«Sono sette anni che denunciamo questo crimine» afferma aprendo il corteo il portavoce del movimento No Grandi Navi Tommaso Cacciari, «Ora basta. Non le tolleriamo davvero più». La rabbia delle persone è tanta. Perfino le compagnie se ne sono accorte. Ieri, per la prima volta, nessuna grande nave prevista (dovevano essere una dozzina) è passata durante la manifestazione. Il corteo inizia sulle note di Onda su Onda di Bruno Lauzi. Come un grande fiume, formato da migliaia di gocce, s' incammina verso Campo Sant' Angelo. In acqua alcune barche accompagnano la manifestazione. Da subito si chiede la presenza a San Marco, la Piazza dei veneziani, simbolo di una città che non vuole cedere al turismo selvaggio. La trattativa sarà lunga, ma alla fine per il corteo sarà il giorno della presa (gioiosa) di San Marco.
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Ero favorevole ma ora ho cambiato idea Devono stare lontane»

PRIMO PIANO

Lo schianto a San Basilio / la manifestazione

Dalle Zattere ai giardini poi in Piazza

«Ero favorevole ma ora ho cambiato idea Devono stare lontane»

Dietro le quinte la trattativa
Poi il sì di questore e prefetto

Non gli dispiacevano, perché le vedeva andare piano, pianissimo, e gli ricordavano il transatlantico Rex del film "Amarcord" di Federico Fellini. Poi è cambiato tutto. Dalle finestre della sua casa alle Zattere, domenica scorsa, ha visto sfrecciare le motovedette della Capitaneria di Porto, le barche dei Vigili del fuoco, i motoscafi della Polizia, e le Grandi navi bianche hanno perso di colpo ogni seduzione onirica.
Arrigo Cipriani, patron dell' Harry' s bar, non le manda a dire a nessuno, e men che meno al ministro dei Trasporti Danilo Toninelli che, come sottolinea, «non capisce niente».
Partiamo dall' inizio. Fino a poco tempo fa lei non aveva mai preso posizione contro le Grandi navi.
«E' vero. Non ero contrario perché non ho mai avuto la percezione che ci fosse un vero pericolo. Le vedevo passare ogni giorno, così lente che mi pareva di vedere la famosa scena di "Amarcord".
Poi domenica scorsa è successo quello che è successo.
«Sono rimasto sconvolto dall' imperizia e dalla leggerezza con cui è stato trattato l' incidente. Mi è sembrata una cosa talmente dilettantistica, e per questo talmente grave, che ho detto basta alle Grandi navi».
Quindi fino a oggi siamo stati fortunati.
«Sì, siamo stati molto fortunati. Per come si sono svolte le cose domenica scorsa, è un miracolo che non sia successo altre volte».
Anche domenica siamo stati fortunati.
«Chi ha salvato la situazione è stato il comandante del battello granturismo. Se non avesse mollato gli ormeggi quando si è accorto che la Msc Opera gli stava andando addosso, non ci sarebbero stati quattro feriti, bensì cinquanta morti. Invece il comandante ha avuto la prontezza di fare l' unica cosa giusta, sciogliere gli ormeggi, appunto, limitando al massimo i danni».

Che cosa ha pensato quando ha visto il video dell' incidente?
«Che le Grandi navi vanno fermate, che non devono più entrare in Bacino San Marco».
Se ne parla da anni, ma non è mai stato fatto niente.
«E' assurdo avere un ministro che, di questo argomento, non capisce niente. Quando Toninelli parla di Venezia, sembra che si sia sbagliato di città, forse crede che Venezia sia Taranto».
Intanto, però...
«Intanto, da domenica scorsa, le navi passano in Bacino San Marco accompgnate da tre rimorchiatori, e non due, ma i rimorchiatori dovrebbero essere quattro. In ogni caso non devono più entrare anche perché diventeranno sempre più grandi, più imponenti».
Si parla di molte soluzioni, dal Lido a Chioggia.

Qual è, secondo lei, la migliore?
«Non sono un tecnico, e dunque non sono competente. Certo è difficile che cambi qualcosa a breve, considerato che le crociere sono già state organizzate, i tour operator hanno venduto i pacchetti, il programma è stato fissato».
--Manuela Pivato.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL RETROSCENA

Dietro le quinte la trattativa Poi il sì di questore e prefetto

Troppo piccolo campo Sant' Angelo, decisivo il ruolo di Gianfranco Bettin Masciopinto e Zappalorto trovano una mediazione: «Grazie alle forze dell' ordine»

PRIMO PIANO

Lo schianto a San Basilio / la manifestazione

Dalle Zattere ai giardini poi in Piazza

«Ero favorevole ma ora ho cambiato idea Devono stare lontane»

Dietro le quinte la trattativa Poi il sì di questore e prefetto

Troppo piccolo campo Sant'Angelo, decisivo il ruolo di Gianfranco Bettin Masciopinto e Zappalorto trovano una mediazione: «Grazie alle forze dell'ordine»

Carlo MionA Venezia va in scena la democrazia, grazie al buonsenso di tutti. Diecimila persone, o le oltre ottomila che dice la Questura hanno sfilato dalle Zattere a San Marco senza un incidente, senza un manganello che si alzasse in aria.

Una manifestazione che a Venezia non si ricorda. E tutti hanno ottenuto il risultato che volevano. Da una parte il Comitato per l' Ordine e la Sicurezza pubblica che non voleva manifestanti in piazza e i comitati "No Grandi Navi" che volevano arrivare a San Marco. Alla fine quest' ultimi hanno occupato con bandiere e striscioni il molo ottenendo un effetto mediatico mondiale.

E nel contempo nessuna manifestazione è finita in piazza San Marco come prevede una disposizione del Prefetto datata 1997.

Il divietoQuando il Comitato "No Grandi Navi" decide di organizzare la manifestazione dopo l' incidente di domenica scorsa a San Basilio, preannuncia un corteo che parte dalle Zattere e termina in Piazza San Marco.

In piazza, però è vietata qualsiasi manifestazione politica dal 1997. Una decisione prefettizia arrivata dopo la presa del campanile di San Marco da parte dei Serenissimi.

In sede di Comitato, il Prefetto pur riconoscendo la legittimità e la situazione straordinaria per cui nasce la manifestazione, dice no a concedere la piazza. La manifestazione a quel punto doveva terminare in campo Sant' Angelo.

La trattativaIn questura temono che la fantasia dei "No Grandi Navi" crei problemi a chi deve gestire l' ordine pubblico. Basta che i manifestanti si dividano in gruppetti e si spargano tra le calli e arrivano a San Marco senza grandi fatiche. Inizia una trattativa serrata tra Questura, Prefettura, manifestanti e mediatori esterni. Da una parte il Prefetto è convinto a non mollare, dall' altra il Questore Maurizio Masciopinto mette tutti in guardia per eventuali problemi di ordine pubblico. Si cerca una via di uscita. Prezioso è l' intervento di Gianfranco Bettin, anima verde della città. Assieme ai rappresentanti dei comitati cerca una soluzione che salvaguardi tutti. Bettin ora nega questo suo ruolo che è stato pure di garanzia. Sicuramente il Questore è stato importante per lasciare aperta una porta.

LA SITUAZIONEAlla fine il gran numero di persone ha convinto tutti che campo Sant' Angelo non poteva contenere la massa di manifestanti e dagli stessi comitati è arrivata la proposta, poi accettata anche dal Prefetto, di far sfilare il corteo fino a Riva degli Schiavoni, passando sul molo davanti a San Marco.

E qui la scena mediatica che chi protestava voleva l' ha ottenuta, grazie alle immagini delle loro bandiere con sullo sfondo San Giorgio da una parte e la Basilica e la torre dell' Orologio dall' altra.

«Tutto è andato bene. Le forze dell' ordine hanno dato una grande prova di professionalità e i manifestanti di responsabilità» ha detto in serata il Prefetto Vittorio Zappalorto. «Ad un certo punto abbiamo deciso di far proseguire il corteo fino a riva degli Schiavoni perché la gente era tantissima e non si poteva contenere tutta in Campo Sant' Angelo. I manifestanti hanno ottenuto la visibilità che volevano su un problema che la città sente, e noi abbiamo rispettato il divieto di manifestare in piazza San Marco».

Il Questore.«Tutto è andato per il meglio e io posso solo ringraziare la mia squadra che ha fatto un lavoro eccellente» ha detto il Questore Maurizio Masciopinto. «Si è dimostrata una squadra, compresi i ragazzi del Reparto Mobile, all' altezza di una situazione non facile. A Venezia ho trovato una grande squadre» .

--BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' Avamporto galleggiante sull' isola del Mose è il più sicuro

PRIMO PIANO

GRANDI NAVI/IL DIBATTITO

Sì a Marghera, il «fuori dalla laguna» è una soluzione improponibile

TANTE IPOTESI NESSUNA VISIONE

LE LETTERE

Crociere

Tornare alle scelte del Comitatone

Legamiere

Contrari a scavare altri canali

LA CURIOSITÀ

La t-shirt ironica di Fiorella

LA CRITICA NORA GAROFALO

Turismo, laguna e industria realtà difficili da conciliare

LA PROPOSTA

L'Avamporto galleggiante sull'isola del Mose è il più sicuro

Sulla Nuova Venezia del 4 giugno scorso è riportata una dichiarazione del Presidente del Porto Pino Musolino secondo la quale per i progetti di terminal crociere in bocca di Lido non ci sarebbero «Le condizioni di sicurezza, né per gli ormeggi, né per l' antiterrorismo, né per la navigazione dei battelli». Non è chiaro se tale giudizio sia formulato in astratto ovvero se si riferisca in modo specifico a uno o a tutti ai progetti proposti per qulla localizzazione. Riteniamo quindi opportuno precisare, per il nostro progetto di Avamporto galleggiante collegato all' isola del Mose quanto segue.

Come ampiamente documentato abbiamo utilizzato le procedure e gli strumenti di calcolo e simulazione più evoluti e riconosciuti a livello internazionale nella progettazione specialistica di opere marittime e off-shore. Utilizzando tali strumentazioni, per gli ormeggi del complesso dei pontoni galleggianti costituenti il terminal (stabilmente ancorati) abbiamo assunto come condizioni estreme di progetto le condizioni meteo marine (onde, vento e corrente) che secondo il rapporto meteo utilizzato per il progetto delle barriere del Mose per la medesima bocca di Lido si possono verificare una sola volta in 1.000 anni. Per le condizioni operative degli ormeggi dei pontoni e delle navi ormeggiate abbiamo assunto nel progetto le condizioni che, sempre secondo il citato rapporto meteo, si possono verificare in Bocca di Lido una sola volta in 10 anni.

Per quanto riguarda l' antiterrorismo, facciamo notare pregiudizialmente che in generale un porto raggiungibile solo da mare e dall' aria (quale quello nella nostra proposta) è certamente più sicuro di un porto raggiungibile anche da terra.

Nello specifico, la condizione del sito (al centro della Bocca di Lido), ben isolato e distante da ogni altro insediamento e raggiungibile, oltre che dallo stesso canale di Bocca, solo da due altri canali in laguna aperta, lo rende per certo più facile da proteggere.

Specificamente alla localizzazione in prossimità all' isola nuova del Mose, infine, proprio tale prossimità costituisce un fattore di convenienza, dato che comunque il sito "barriere mobili" richiederà comunque una elevata e continua protezione "antiterrorismo" a sicurezza di tutta la città e la laguna. Le due attrezzature (Mose e terminale croceristico) potranno quindi sfruttare in comune le condizioni di sicurezza componendo un risultato più stabile e sicuro lungo tutto l' intero arco dell' anno.

Quanto alla security antiterrorismo del sistema di trasbordi tra Marittima e terminal crociere in Bocca di Lido: la sicurezza strettamente propria dei passeggeri durante la navigazione, non presenterebbe un maggior rischio, e non richiederebbe un particolare regime di protezione, rispetto a quelli "naturali" di qualsiasi altro battello passeggeri in navigazione lagunare. La vigilanza e la tutela integrale del regime "extradoganale" o "oltre check-in" dei passeggeri e dei relativi bagagli, come anche dei veicoli di rifornimento logistico alle navi, potrà essere facilmente garantita.

Il maggior costo di esercizio di una tale articolazione del sistema della security potrà essere modesto, se pensato e progettato in modo integrato, innovativo e preventivo alla costruzione di attrezzature impianti e battelli, e potrà risultare del tutto accettabile alle compagnie (e in ultima istanza anche ai passeggeri) data la incomparabile convenienza logistica complessiva del nodo intermodale di Venezia che lo rendono concorrenziale e comodo per tutta l' area continentale centrale, a una misura irraggiungibile per qualsiasi altro porto adriatico come dell' intero mediterraneo orientale. Circostanza che (come riconosciuto dal precedente presidente dell' Autorità portuale) renderà tollerabile qualche eventuale euro in più per passeggero di ricarico delle tasse portuali. Maggior costo che peraltro alla fine forse verrebbe compensato dal notevole risparmio ricavabile dalle compagnie crocieristiche sia dai minori costi propri di navigazione, che dai minori oneri sui servizi di accompagnamento e per copertura assicurativa che risulterebbero dall' eliminazione della navigazione delle grandi navi entro la laguna. Su tali aspetti, come su tutti gli aspetti tecnici funzionali e ambientali e di coerenza/legittimità con la normativa e gli obiettivi della salvaguardia anche della laguna, si proceda quindi finalmente a una comparazione pubblica, documentata e partecipativa, fondata su criteri oggettivi e trasparenti, di tutte le proposte avanzate e in particolare di quelle che sono state più approfondite e

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

documentate.
Enzo Di Tella,Raffaele Nicolosi, Paolo Vielmo, Stefano Boato,Carlo Giacomini.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Turismo, laguna e industria realtà difficili da conciliare

PRIMO PIANO

GRANDI NAVI/IL DIBATTITO

Sì a Marghera, il «fuori dalla laguna» è una soluzione improponibile

TANTE IPOTESI NESSUNA VISIONE

LE LETTERE

Crociere
Tornare alle scelte del Comitatone

Legamieme
Contrari a scavare altri canali

LA CURIOSITÀ

La t-shirt ironica di Fiorella

LA CRITICA

NORA GAROFALO

Turismo, laguna e industria realtà difficili da conciliare

LA PROPOSTA

L'Avamporto galleggiante sull'isola del Mose è il più sicuro

L' incidente a San Basilio ha messo tutti d' accordo: le grandi navi non possono più passare lungo il canale della Giudecca ed entrare in Bacino San Marco.
È indubbio che il turismo va preservato, perché rappresenta una risorsa irrinunciabile per tutta l' area veneziana.
Quale soluzione adottare? Una delle proposte avanzate appare la classica toppa peggiore del buco: dirottare su Porto Marghera le grandi navi vorrebbe dire davvero mettere a rischio il delicato sistema lagunare dando un colpo durissimo alle prospettive di sviluppo dell' industria del territorio, affossandola definitivamente. A Marghera, infatti, è in corso un complesso processo di reindustrializzazione e di riconversione con numerosi investimenti. La raffineria dell' Eni, ad esempio, adesso produce biocarburanti di alta qualità ricavati da oli vegetali esausti e biomasse. Un caso virtuoso di economia circolare.
È quindi necessario preservare il tessuto industriale di Porto Marghera, composto da attività produttive avviate, soprattutto nel campo della chimica e della raffineria, che danno occupazione a migliaia di addetti. Immaginare che nello stesso canale possano transitare insieme le navi al servizio della zona industriali e le grandi navi cariche di passeggeri appare poco opportuno. Il ministro Toninelli e i soggetti interessati trovino una soluzione in grado di conciliare l' attività turistica, la tutela dell' ambiente, con l' attività produttiva di Marghera.
Segretaria generale della Femca (chimici) Cisl.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tante ipotesi nessuna visione

Sì a Marghera, il «fuori dalla laguna» è una soluzione improponibile

PRIMO PIANO

GRANDI NAVI/IL DIBATTITO

Sì a Marghera, il «fuori dalla laguna» è una soluzione improponibile

TANTE IPOTESI NESSUNA VISIONE

LE LETTERE

Crociere
Tornare alle scelte del Comitatone

Legambiente
Contrari a scavare altri canali

LA CURIOSITÀ

La t-shirt ironica di Fiorella

LA CRITICA

NORA GARGOFALO

Turismo, laguna e industria realtà difficili da conciliare

LA PROPOSTA

L'Avamporto galleggiante sull'isola del Mose è il più sicuro

La questione Grandi Navi soffre di una atavica bipolarità sulle scelte e risoluzioni per la loro gestione che prosegue ancora ripresentando, nonostante il trascorrere degli anni, le medesime "ipotesi decisive" e altrettanto gli stessi scontri su questioni ambientali, paesaggistiche, sociali ed economiche.
Anche questa volta, chi ricorda vi fu un tumulto simile sul tema dopo l' incidente del Giglio, quanto accaduto a San Basilio ha innescato una nuova accelerazione accompagnata da frettolose ed altrettanto fantasiose ipotesi.
Rispetto quanto letto nel lontano ma vicino 2013 il can can di soluzioni si è moltiplicato aggiungendo confusione e proposte sempre più poco credibili. Si è parlato ancora di un molo fronte Cavallino e Sant' Erasmo, di portarle a Chioggia e, ultima ma non meno creativa, di farle ormeggiare davanti la spiaggia del Lido sulla diga di San Nicolò.
Quello che invece non si ritrova sono considerazioni sulla reale fattibilità di queste soluzioni riflettendo su cosa comporti portarle "fuori" dalla laguna non solo in termini di inserimento in altri contesti altrettanto sensibili ma anche sugli effetti della domanda di accesso alla città.
Come spesso accade il fenomeno "nimby", tradotto "non nel mio giardino", porta a spostare le questioni in altri luoghi interessando altre comunità che tra l' altro non le vogliono e che fanno comunque parte della laguna sia sotto il profilo paesaggistico che ambientale.
Pensandoci attentamente proprio le soluzioni "fuori" della laguna sono quelle che porterebbero maggiori danni. Infatti, facendo un conto sommario, il milione e mezzo di passeggeri che ogni anno giungono a Venezia per imbarcarsi su nove mesi di attività del porto equivale a 5.550 transiti medi al giorno che comunque approderebbero in laguna e per di più vorrebbero raggiungere Venezia, o meglio San Marco.
La soluzione, contando imbarcazioni da 80 passeggeri, si traduce in un continuo andirivieni di più di 70 lancioni al giorno che vanno e vengono dalla soluzione portuale "lontana". A questi si sommano i movimenti di persone e merci che per rifornire questi colossi del mare e che dovranno sicuramente giungere dalla terraferma passando sempre per la laguna.
Si tratterebbe di un ulteriore incremento di un traffico di piccole imbarcazioni che già oggi attanaglia Venezia e il Bacino di San Marco, luogo che di certo non potrebbe ancora sostenere tale pressione.
Probabilmente quello che continua a mancare è proprio una visione di lungo periodo che programmi fasi e soluzioni credibili di gestione cambiando l' acceso alla marittima e guardando alla vicina Marghera per sfruttare quelle aree portuali (alcune già di proprietà delle compagnie) che potrebbero essere fortemente rigenerate e valorizzate e, probabilmente, offrire un nuovo futuro per il fronte lagunare ed una porta alla città che indubbiamente può offrire maggiori e più sostenibili soluzioni di accesso.
Franco Miracco.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

tutti d' accordo sulla necessità di zona economica specialetutti d' accordo sulla necessità di zona economica speciale

«La Zes entro quest' anno per attrarre gli investitori»

MARGHERA - MALCONTENTA

Il futuro industriale

Fabbrica Porto Marghera, 11 mila addetti

I TRAFFICI PORTUALI

«La Zes entro quest'anno per attrarre gli investitori»

marghera. Se si vuole davvero favorire il rilancio di Porto Marghera, secondo l' Ente che rappresenta le principali industrie di Porto Marghera, bisogna fare come un secolo fa, quando si cominciò a realizzarla, prevedendo incentivi e agevolazioni per gli investitori.

«Se guardiamo alla storia possiamo notare che quando nacque Porto Marghera, nel 1917» ha argomentato il presidente, Sergio Lucchi, all' assemblea dei soci «uno degli incentivi fu quello fiscale con l' estensione delle agevolazioni ai nuovi stabilimenti, esenzioni per 10 anni dall' imposta di ricchezza mobile, dalle imposte su fabbricati e terreni e dai dazi doganali su materiali da costruzione e macchinari».

A dire il vero, una "zona franca" già esiste nell' area portuale, in via del Commercio quasi alla corrispondenza del varco di accesso ai terminal, ma a sentire gli stessi operatori portuali, è troppo piccola (8 metri quadrati), male ubicata e priva di sufficienti vantaggi fiscali per chi la utilizza.

Tant' è che tutte le categorie interessate hanno chiesto un allargamento dell' area del porto franco a macchia di leopardo, spingendosi fino a Murano e con le stesse o quasi agevolazioni su cui può contare il vecchio e grande porto franco di Trieste. Una richiesta difficile da realizzare, così si è passati alla richiesta di una Zona economica speciale (Zes), come quelle che già esistono nel sud Italia, in Polonia e altri stati europei. «L' Ente Zona fin dal 2015 sostiene che la creazione di una zona franca a Porto Marghera possa essere una soluzione ottimale» ha sottolineato Lucchi, sposando la proposta di creare una Zes veneziana.

Ma per ora il Governo italiano non ha preso decisioni di tale genere, rinviando il tutto alla prossima legge Finanziaria e il rischio - ricordato anche da Lucchi - è che sia un buco nell' acqua in quanto l' Unione Europea infatti concede fino al 31 dicembre 2019 la possibilità di creare Zes nel territorio comunitario».

-- G.Fav.

La Verità

Venezia

l' intervistaluigi brugnaro

«Via le grandi navi, ma solo da San Marco»

Il sindaco di Venezia striglia Toninelli: «Il ministro ha sul tavolo il nostro progetto però non fa nulla. A parole il M5s leverebbe le imbarcazioni anche da Porto Marghera. Sarebbe una soluzione estremista, coerente con l' illusione che la decrescita sia felice»

10 DOMENICA 9 GIUGNO 2019 LaVerità

GLI IRREGOLARI

L'INTERVISTA LUIGI BRUGNARO

«Via le grandi navi, ma solo da San Marco»

Il sindaco di Venezia striglia Toninelli: «Il ministro ha sul tavolo il nostro progetto però non fa nulla. A parole il M5s leverebbe le imbarcazioni anche da Porto Marghera. Sarebbe una soluzione estremista, coerente con l'illusione che la decrescita sia felice»

MAURIZIO CAVERZAN

maurizio caverzanUn imprenditore prestato alla politica. Anzi, all' amministrazione della città più complicata del pianeta. Una sfida impossibile, una parete verticale a mani nude. A Luigi Brugnaro, proprietario dell' Umana holding, azienda che ha affidato a un blind trust amministrato da uno studio legale dello Stato di New York, le imprese difficili provocano un sano prurito alle mani. Figlio di una maestra elementare e di un operaio e leader sindacale di Porto Marghera, ex presidente della Confindustria veneziana, 57 anni e cinque figli, regolarmente sul podio delle classifiche dei sindaci più apprezzati d' Italia, Brugnaro riempie con le sue visioni e il suo eloquio torrenziale il grande ufficio di Ca' Farsetti affacciato sul Canal Grande.

Tra poco festeggerà 4 anni da sindaco...

«Festeggerò?».

Ancora uno e poi basta?

«Lo diranno i cittadini».

Quindi si ricandiderà?

«Sì. Il lavoro va finito per rispetto di chi si attende il rilancio della città».

Il suo bilancio è positivo?

«Anche questo devono dirlo i cittadini. Io mi sono messo a disposizione per risolvere i problemi pendenti: la falla dei conti e la ristrutturazione della macchina comunale».

La falla dei conti.

«Un buco di 800 milioni di euro. Appena nominato, luglio 2015, dicevano che non avrei mangiato il panettone. Invece, al 31 dicembre 2018 il debito era di 740 milioni, 60 in meno».

La riforma della macchina comunale?

«Siamo scesi da 3.177 a 3.002 dipendenti, pur facendo nuove assunzioni».

Da imprenditore di successo si è mai chiesto chi gliel' ha fatto fare?

«No, sapevo a cosa andavo incontro. Prima di candidarmi avevo partecipato a un' assemblea in cui il commissario straordinario, Vittorio Zappalorto, aveva illustrato pubblicamente la situazione. Ci ho pensato, ho chiesto scusa in anticipo a moglie, figli e amici e mi sono messo in gioco».

È vero che il Comune le paga solo il caffè?

«Vero. Vengo in ufficio con la mia auto e la mia barca. Il mio emolumento finanzia un bando pubblico per la realizzazione di progetti di natura etico sociale verificati da un' apposita commissione».

Qual è la dote indispensabile al sindaco di Venezia?

«L' equilibrio, che non sarebbe proprio il mio forte perché sono una persona passionale. Chi viene eletto deve governare anche per chi non l' ha votato. Le mie stelle polari sono il lavoro e l' attenzione alle giovani generazioni».

Perché si è buttato nel basket? Ha trascorsi da sportivo?

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

«Se si eccettuano le partite a calcio da bambino con furto dell' uva del contadino alla fine, no. Quando sponsorizzavo una piccola squadra di pallavolo, il sindaco Paolo Costa mi ha proposto di patrocinare quella cittadina di basket. Ho accettato, creando la Reyer Venezia Mestre sia maschile che femminile, e nel 2017 abbiamo vinto lo scudetto. Oggi abbiamo 5.000 atleti e 25 società affiliate in tutta Italia. Punto sui giovani perché qualcuno potrà diventare campione, ma tutti, grazie allo sport, diventeranno bravi cittadini».

Quanti sono i progetti per la soluzione del problema delle grandi navi a Venezia?
«Sento numeri fantasiosi, ma la competenza è del ministero dei Trasporti. Il progetto che abbiamo presentato noi prevede che le navi non attraversino più il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, ma passino dal Canale Vittorio Emanuele».

Perché non si decide?
«Lo chieda al ministro Danilo Toninelli. Con il suo predecessore, Graziano Delrio, il Comitatone (Comune, città metropolitana, Regione, e autorità portuali) aveva deliberato: bisognava fare i carotaggi per scavare il canale, ma tutto si è fermato. Di 200 navi all' anno già così ne potrebbero passare 60. A Porto Marghera c' è una banchina lunga 2 chilometri: come partono, le navi possono anche arrivare».

Oltre a Toninelli sovrintendono il ministro dell' Ambiente, Sergio Costa, e quello ai Beni culturali, Alberto Bonisoli, tutti grillini. Sono figli di un' ideologia che causa immobilismo?
«È una cultura che lascia spazio a una deriva estremista, per la quale bisognerebbe togliere le navi anche da Marghera. Qui non è in discussione la difesa dell' ambiente e della città di Venezia. Quando sento dire che qualsiasi decisione sarà sottoposta alla volontà popolare mi spavento.
Votando, gli elettori hanno già espresso le loro preferenze.
L' assemblearismo è pericoloso: se invece che sulle navi dovessimo decidere sulla Tav, sull' Oleodotto in Puglia, sulle alleanze internazionali, sulle rappresentanze sindacali e su quello che vuole, faremmo altrettanti referendum?».

I suoi principali avversari sono gli ambientalisti fondamentalisti?
«La decrescita è frutto di uno stato di benessere, non della cultura del lavoro. Io credo che dobbiamo ascoltare di più chi lavora dalla mattina alla sera. È giusto essere pignoli e discutere, poi però bisogna arrivare a una sintesi. Già negli anni Cinquanta si diceva che Venezia stava morendo.
Ora per il fotografo Gianni Berengo Gardin è un grande Luna park».

È vero che ha impedito la sua rassegna sui «Mostri in laguna»?
«L' avevano organizzata i suoi amici che governavano prima di me. Io sono stato eletto per rendere compatibili le navi. Venezia è da sempre un trampolino per farsi pubblicità, ma le problematiche sono più complesse... Quest' anno, con l' acqua alta a 156 centimetri, piazza San Marco era a un passo dalla distruzione e lì c' ero io, non quelli che parlano. Il Mose non è ancora finito».

Quando lo sarà?
«La domanda giusta è come verrà gestito. A Venezia il porto è dentro la città d' arte, non fuori dal contesto urbano come a Trieste o altrove. Quando il Mose sarà pronto dobbiamo sapere come usarlo, ma bisogna decidere adesso».

Ci sono stime di 30 milioni di turisti all' anno, altre parlano di 73,8 al giorno per ogni cittadino residente: come vengono calcolate?
«Un tanto al chilo, gli stessi turisti vengono conteggiati più volte. Noi pensiamo che siano di meno. Il nostro obiettivo è arrivare alla prenotazione della visita per garantire servizi e sicurezza adeguati e all' estero quest' idea è molto apprezzata. Il turismo mordi e fuggi comporta costi elevati per una fruizione superficiale. L' impatto degli affitti brevi su una città dagli equilibri fragili può essere pesante».
Lo scrittore Tiziano Scarpa dice che Venezia è «un temporary shop per temporary citizens».
«Venezia è un fiore che attira le api. Una città speciale ha bisogno di norme e poteri speciali, spero che prima o poi ce li concedano».

Proprio la particolarità di Venezia autorizza alcuni suoi visitatori a comportamenti trasgressivi: il decoro è più difficile che altrove?
«Fa più rumore un albero che cade di un' intera foresta che cresce. A chi ha fatto pipì in un luogo consacrato abbiamo dato 3.000 euro di multa.
C' è anche molta gente che si comporta bene. Venezia anticipa i fenomeni e la comunità internazionale ci osserva. Di un incidente su un canale si parla in tutto il mondo. Ma stabilendo regole condivise e punendo le trasgressioni si può gestire tutto».
Mi faccia qualche esempio di problema risolto.

«C' era l' immondizia nelle calli e i gabbiani che mangiavano dai sacchetti. Con gli operatori che la ritirano porta a porta ora la città è sempre pulita. C' erano lunghe code alle fermate dei vaporetti: separando il flusso dei residenti che lavorano da quello dei turisti le abbiamo molto ridotte».

Che fine ha fatto il ticket all' ingresso?
«Si chiama contributo all' accesso. Non è ancora in funzione, la legge dice che devono essere le varie aziende di trasporto a riscuoterlo. Chi viene in giornata paga questo contributo per partecipare ai costi per informare sugli usi e costumi della città».
Come le è venuta l' idea dei vaporetti elettrici?
«Nella nautica siamo ancora al motore euro zero, noi vogliamo introdurre quello ibrido. Lo presenteremo al Salone nautico dal 18 al 23 giugno. Se la sperimentazione funziona la applicheremo prima alle imbarcazioni pubbliche poi a quelle private».

I residenti diminuiscono perché non sopportano i turisti o per altri motivi?
«Dovunque i centri storici sono vecchi. Il nostro bilancio tra emigrati e immigrati è in parità, anzi, lievemente in attivo. Diventa passivo perché la gente muore e non si registrano nascite sufficienti, ma questo non è un problema del sindaco».

Quali prospettive di riconversione e sviluppo per Marghera e Mestre?
«La Serenissima è sempre stata uno Stato de mar e de tera. Guardi la bandiera: il leone di San Marco poggia due zampe sull' acqua e due sulla terra. Il centro storico è il Parioli, Marghera è la nostra grande sfida. L' industria chimica si è insediata qui perché l' acqua serviva a raffreddare gli impianti. Abbiamo pagato un prezzo altissimo in termini di vite e di disagio sociale. Oggi siamo avanti nel cammino di riconversione per rilanciare il porto con nuovi interventi sulla logistica, creando industrie di raffinerie green, promuovendo la filiera della trasformazione dei rifiuti».

Perché il Veneto ha bisogno dell' autonomia?
«È l' Italia che ha bisogno di dare autonomia ai territori. Il Veneto, che è la nostra Baviera, dovrebbe essere un modello esportabile e contaminante. L' autonomia serve per essere più veloci nelle decisioni, per il bene dell' Italia e dei giovani».
Venezia è la città dell' arte e della bellezza, ma pochi giorni fa avete cacciato Banksy.
«Il problema è che Banksy non si sa chi sia. Quel signore era senza permessi e quell' episodio è la riprova che la città è amministrata. Abbiamo le squadre che puliscono i graffiti sui muri. Quando ne ho visto uno in Rio Novo che raffigura un bambino che regge un fumogeno rosa, ho chiamato i vigili e li ho avvertiti di non cancellarlo perché mi piaceva. Solo dopo ho scoperto che era di Banksy. Così, anche se non è stato invitato alla Biennale, abbiamo un' opera sua».

Qual è la vocazione di Venezia?
«Essere una città del mondo, capitale di cultura e di dialogo. È un posto che 7 miliardi di persone al mondo, almeno una volta nella vita vogliono vedere. Una bella responsabilità, non crede?».

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

vado ligure

Spostati 3 mila metri cubi di sabbia contro l' erosione

MC.

Sono stati necessari 3 mila metri cubi di sabbia, per riparare i danni della mareggiata nel tratto del litorale vadese compreso tra i bagni attrezzati Lido di Vado e lo stabilimento balneare Bagni Karibù, poco distante dal pontile dell' Enel. Circa 200 metri di litorale che sono stati arricchiti con la sabbia prelevata nella spiaggia libera tra i Bagni Madonnetta e Bagni San Pietro.

Decine di camion hanno fatto la spola per giorni lungo la via Aurelia per caricare e scaricare la sabbia, sino a colmare la mancanza di arenile eroso dalla mareggiata e raggiungere il livello della passeggiata a mare.

Riempiendo spazi, avvallamenti e buche tra gli scogli. Il risultato sembra soddisfacente, con la battigia leggermente allungata e un ampio spazio ricavato davanti ai Bagni Karibù coperto da uno strato di sabbia che ha fatto sparire pietre e rocce. L' intervento di ripascimento, stimato in circa 30 mila euro, è stato effettuato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. mc.

SAVONA

Danneggia cinque auto e ferisce un uomo, preso

Domani primo Consiglio comunale del Giuliano-bis

Spostati 3 mila metri cubi di sabbia contro l'erosione

MAICO
COSÌ PICCOLO CHE SOLO TU SAPRAI DI INDOSSARLO
Novità invisibile
VIENI A TROVARCI PRESSO
SAVONA FILIALE - MAICO SAVONA - CORSO ITALIA,31 - Tel. 019.814345
Tutti i giorni - ore 9.00 - 12.00 / 15.00 - 18.00
TI ASPETTIAMO PER UNA PROVA GRATUITA
NON PERDERE QUESTA OCCASIONE!
UN GIOIELLO DELLA TECNOLOGIA PER IL PIACERE DI SENTIRE BENE.
FORNITURA ASL/INAIL

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Liguria nautica una regione in barca

Pubblicato " Monitor", il documento di Ucina sull' andamento del settore il territorio vale da solo oltre un quarto del valore nazionale e i dati sono in crescita

Genova Economia

Liguria nautica una regione in barca

Pubblicato "Monitor", il documento di Ucina sull'andamento del settore il territorio vale da solo oltre un quarto del valore nazionale e i dati sono in crescita

L'EVENTO

E alla mitica Giraglia anche i nonni fra le onde

Piccola è piccola la Liguria, niente da dire. Ma ha tanto mare intorno e tanta conoscenza, come nessun' altra regione d' Italia. Non sorprende, quindi, il suo primato nel settore della nautica, posti barca, porticcioli turistici, immatricolazioni, costruzioni di grandi yacht e via di questo passo. La conferma arriva da "Monitor", la fotografia più recente della nautica tricolore scattata da Ucina come analisi di metà anno all' interno della storica pubblicazione " La nautica in cifre", che fotografa l' andamento 2018 del settore e riflette su punti di forza e criticità dello stesso. Il nuovo rapporto statistico nasce proprio a metà anno per rispondere alle esigenze di un comparto che necessita di dati aggiornati di mercato.

Delle 18.776 unità da diporto iscritte in Italia, infatti (fra uffici marittimi e motorizzazione) ben 4.772 riguardano la Liguria, più di un quarto del dato complessivo.

E la Liguria è sempre prima anche per numero totale di posti barca, 23.254, 7.511 dei quali nelle marine. Certo, l' Italia deve ancora crescere parecchio su un terreno che dovrebbe invece praticare a occhi chiusi: circondata da ottomila chilometri di coste, infatti, dovrebbe anche essere ai vertici mondiali nel rapporto fra abitanti e mezzi nautici, mentre invece è nettamente distante dalle prime posizioni. Siamo ancora distanti, insomma, da Paesi come la Finlandia che ha un parco nautico complessivo di 1,157 milioni e 1.300 fra marine e porticcioli, contro il nostro che la metà (553.707 e 576).

Ma la rotta seguita negli ultimi anni, che è riuscita a invertire la picchiata degli anni bui, sembra andare in questa direzione, come confermano anche i dati del 2018, con un fatturato di 4,3 miliardi di euro, una crescita totale dell' industria nautica del 9,5%, della cantieristica del 10,4 e degli equipaggiamenti del 7,8.

Punto di forza di questo comparto è da sempre l' accoglienza, vale a dire quelle strutture in cui non soltanto viene consentito l' attracco della barca, ma vengono anche forniti servizi alla clientela. E proprio dai porticcioli turistici sembrerebbe ripartire la sfida della Liguria, con un gioco di squadra che, più che far leva sulla concorrenza, sembra mettere a fattor comune la propria offerta. È il caso di " Liguria for yachting", la nuova rete dei porti liguri che unisce Marina di Loano, tre strutture genovesi come Marina Genova (Sestri Ponente), Marina Porto Antico e Marina Molo Vecchio e Porto Lotti.

- (massimo minella)

Genova Today

Genova, Voltri

«Aprite il porto alle bici», oltre 1.800 firme per la ciclabile tra Foce e Caricamento

La richiesta all' Autorità Portuale è di aprire il percorso interno al porto per agevolare gli spostamenti di chi si muove su due ruote o a piedi

Sono più di 1800 le firme che sono stare raccolte in 5 giorni a sostegno della petizione promossa da Cittadini Sostenibili su Change.org e indirizzata all' Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale per consentire il passaggio pedonale e in bicicletta sulla strada che collega il Porto Antico alla Foce. Il percorso va da piazza Cavour a Piazzale Kennedy, percorrendo via Molo Giano, via Molo Cagni e via dei Pescatori: una direttrice lineare in piano meno lunga e meno trafficata, sottolineano da Cittadini Sostenibili, la cui proposta ha suscitato una valanga di commenti: «Sono noti i motivi di sicurezza che riguardano la chiusura della zona portuale, così come il fatto che all' interno vi si muovano mezzi pesanti. Chi scrive parte però dalla realtà delle cose che ha sotto gli occhi ogni giorno: già oggi sulle strade di Genova i ciclisti rischiano l' incolumità perché costretti a muoversi nel traffico, senza corsie riservate o segnaletica dedicata». «La strada interna al porto è certamente meno trafficata, meno lunga e meno faticosa di corso Aurelio Saffi - proseguono i cittadini "bike-friendly" - Comunque un miglioramento, soprattutto se l' Autorità Portuale fosse disponibile ad aprire un tavolo nel quale discutere la formula migliore per effettuare questa apertura: una corsia transennata ciclo-pedonale? Un sistema di tesserino annuale per chi fa richiesta, con il quale farsi identificare in entrata e in uscita?» Cittadini Sostenibili ha lanciato un ulteriore appello ai sostenitori del progetto invitando a fare "social bombing": l' invio massiccio dello stesso messaggio - la richiesta di un tavolo in Autorità Portuale per discutere della proposta.

Portoravennanews

Ravenna

Berkan B, da settembre la rimozione

AdSP preoccupata annuncia azioni legali: Non c'è il progetto della nave e non è possibile sapere se c'è gasolio e in quale quantità

Porti

Berkan B, da settembre la rimozione

AdSP preoccupata annuncia azioni legali: "Non c'è il progetto della nave e non è possibile sapere se c'è gasolio e in quale quantità"

07 Giugno 2019 - Ravenna - "Abbiamo redatto un primo progetto operativo che prevede il sezionamento della nave in più pezzi, il loro recupero con un mezzo di sollevamento e la loro posa in banchina dove verranno effettuate le operazioni di demolizione e il successivo smaltimento", così Daniele Rossi, presidente dell'AdSP ravennate, ha aperto la conferenza stampa tenutasi oggi per gli aggiornamenti sul recupero del relitto della Berkan B.

La difficoltà dell'intervento consiste essenzialmente nelle mancate informazioni sullo stato della nave e la presenza di sostanze inquinanti, ad esempio carburante, e in quale quantità. Tra l'altro, si sono già verificate perdite di liquidi prontamente tamponate dall'intervento della Secomar.
Motivi di sicurezza hanno impedito di poter inviare sommozzatori, per cui ci si è affidati a un robot subacqueo che ha confermato le problematiche, ma i risultati non sono esaustivi.
I costi saranno rilevanti e a carico dell'AdSP che metterà in atto tutte le azioni possibili per il risarcimento del danno: "Li perseguiremo senza sosta", ha affermato Rossi.

"Il bando – ha aggiunto Rossi - sarà pubblicato entro luglio, il mese di agosto sarà dedicato alle procedure di valutazione e all'assegnazione dei lavori che dureranno un paio di mesi, all'interno (è auspicabile) di condizioni climatiche favorevoli".

"Il progetto diventerà un appalto pubblico – ha proseguito - perché oggi, avendo messo in sicurezza il relitto, ci sono i tempi per una gara ordinaria. Se cambieranno le condizioni, siamo pronti a ribaltare le procedure di intervento per velocizzare le operazioni. La gara richiederà ai partecipanti una effettiva capacità di intervento in questa situazione, dovranno essere i migliori perché abbiamo bisogno di qualcuno che operi al meglio".
Rossi ha sottolineato che tutta la procedura avviene facendo sistema con gli enti interessati, sotto il coordinamento della Prefettura, quindi con Ausl, Arpae, Capitaneria in una complicata situazione di sovrapposizione di competenze e di affollarsi di norme.

Nel corso dei lavori si cercherà di garantire l'operatività del terminal che sono nella zona, senza invadere l'area della pialassa, anche se i mezzi che interverranno saranno di grandi dimensioni con gru che dovranno avere una notevole capacità di sollevamento. Nelle fasi più delicate sarà inevitabile una interruzione completa dell'operatività.

07 Giugno 2019 - Ravenna - Abbiamo redatto un primo progetto operativo che prevede il sezionamento della nave in più pezzi, il loro recupero con un mezzo di sollevamento e la loro posa in banchina dove verranno effettuate le operazioni di demolizione e il successivo smaltimento, così Daniele Rossi, presidente dell'AdSP ravennate, ha aperto la conferenza stampa tenutasi oggi per gli aggiornamenti sul recupero del relitto della Berkan B. La difficoltà dell'intervento consiste essenzialmente nelle mancate informazioni sullo stato della nave e la presenza di sostanze inquinanti, ad esempio carburante, e in quale quantità. Tra l'altro, si sono già verificate perdite di liquidi prontamente tamponate dall'intervento della Secomar. Motivi di sicurezza hanno impedito di poter inviare sommozzatori, per cui ci si è affidati a un robot subacqueo che ha confermato le problematiche, ma i risultati non sono esaustivi. I costi saranno rilevanti e a carico dell'AdSP che metterà in atto tutte le azioni possibili per il risarcimento del danno: "Li perseguiremo senza sosta", ha affermato Rossi. Il bando ha aggiunto Rossi - sarà pubblicato entro luglio, il mese di agosto sarà dedicato alle procedure di valutazione e all'assegnazione dei lavori che dureranno un paio di mesi, all'interno (è auspicabile) di condizioni climatiche favorevoli. Il progetto diventerà un appalto pubblico ha proseguito - perché oggi, avendo messo in sicurezza il relitto, ci sono i tempi per una gara ordinaria. Se cambieranno le condizioni, siamo pronti a ribaltare le procedure di intervento per velocizzare le operazioni. La gara richiederà ai partecipanti una effettiva capacità di intervento in questa situazione, dovranno essere i migliori perché abbiamo bisogno di qualcuno che operi al meglio. Rossi ha sottolineato che tutta la procedura avviene facendo sistema con gli enti interessati, sotto il coordinamento della Prefettura, quindi con Ausl, Arpae, Capitaneria in una complicata situazione di sovrapposizione di competenze e di affollarsi di norme. Nel corso dei lavori si cercherà di garantire l'operatività dei terminal che sono nella zona, senza invadere l'area della pialassa, anche se i mezzi che interverranno saranno di grandi dimensioni con gru che dovranno avere una notevole capacità di sollevamento. Nelle fasi più delicate sarà inevitabile una interruzione completa dell'operatività.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

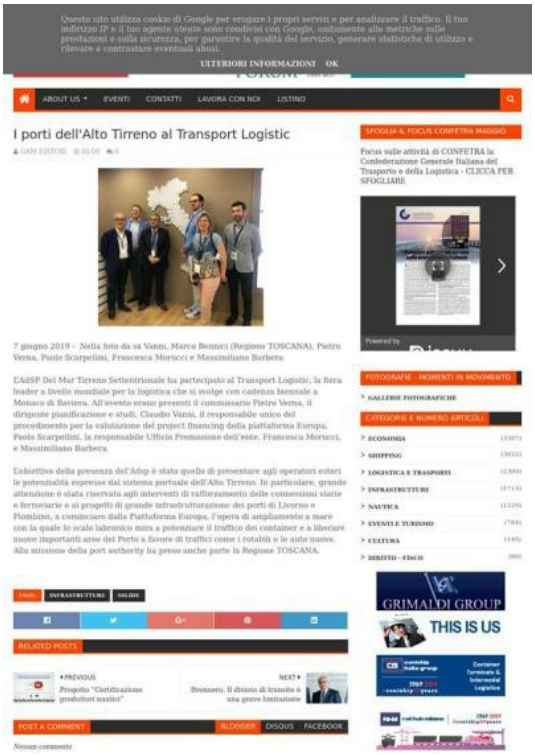
Primo Magazine

Livorno

I porti dell' Alto Tirreno al Transport Logistic

GAM EDITORI

7 giugno 2019 - Nella foto da sx Vanni, Marco Bennici (Regione TOSCANA), Pietro Verna, Paolo Scarpellini, Francesca Morucci e Massimiliano Barbera L' AdSP Del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato al Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera.All' evento erano presenti il commissario Pietro Verna, il dirigente pianificazione e studi, Claudio Vanni, il responsabile unico del procedimento per la valutazione del project financing della piattaforma Europa, Paolo Scarpellini, la responsabile Ufficio Promozione dell' ente, Francesca Morucci, e Massimiliano Barbera. L' obiettivo della presenza del' Adsp è stato quello di presentare agli operatori esteri le potenzialità espresse dal sistema portuale dell' Alto Tirreno. In particolare, grande attenzione è stata riservata agli interventi di rafforzamento delle connessioni viarie e ferroviarie e ai progetti di grande infrastrutturazione dei porti di Livorno e Piombino, a cominciare dalla Piattaforma Europa, l' opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo labronico mira a potenziare il traffico dei container e a liberare nuove importanti aree del Porto a favore di traffici come i rotabili e le auto nuove. Alla missione della port authority ha preso anche parte la Regione TOSCANA.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«TiCiPorto, mancano pagamenti e polizze»

Paroli, segretario Ap: «Capannelli deve presentare ancora quattro documenti per la concessione» «Abbiamo rispettato le regole, dalla società ancora nessun riscontro alle nostre lettere di sollecito»

Ancona

«TiCiPorto, mancano pagamenti e polizze»

Paroli, segretario Ap: «Capannelli deve presentare ancora quattro documenti per la concessione» «Abbiamo rispettato le regole, dalla società ancora nessun riscontro alle nostre lettere di sollecito»

IL CASO

La vicenda

14 febbraio

30 maggio

Un accesso privilegiato all'avanguardia
Audi A6 Avant solo fino al 29 giugno
da 499 euro al mese con la formula Noleggio.
Domina

IL CASO ANCONA «La concessione demaniale per un' area di 3 mila metri quadrati al Porto Antico, richiesta da Bontà delle Marche, è pronta ma per essere regolarizzata la società deve presentare ancora quattro documenti all' Autorità di sistema portuale, richiesti già il 30 maggio e poi sollecitati nella lettera inviata giovedì 6 giugno e di cui non abbiamo avuto ancora riscontro».

Cosa manca Matteo Paroli, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, interviene sul caso della kermesse TiCiPorto e spiega i motivi per cui la manifestazione è ancora al palo. «Regole semplici e chiare, dettate dalle leggi.

Non è il caso di scomodare uno scrittore come Franz Kafka, le cose sono più banali - sottolinea Paroli - Per regolarizzare la concessione, come prevede il Codice della navigazione, occorre: il pagamento anticipato del canone demaniale marittimo del valore di 3.150 euro per l' intera stagione; la presentazione di una fidejussione di 7mila euro come garanzia degli obblighi definiti dalla concessione; la società deve inoltre ancora attivare una polizza assicurativa di responsabilità civile; una polizza assicurativa per la copertura di incendio, fulmine e scoppio. Le due assicurazioni sono necessarie per coprire qualsiasi danno a persone e cose durante il periodo di concessione e sono a tutela dell' organizzazione e di chi vi partecipa». L' Ap ricorda poi di aver «già comunicato formalmente a Bontà delle Marche la disponibilità a concedere l' occupazione anticipata dell' area demaniale, in osservanza delle previsioni del Codice della navigazione, allo scopo di comprimere i tempi di avvio delle attività e quindi consentire l' inizio dell' allestimento delle strutture di ristorazione e di accoglienza in attesa della definitiva regolarizzazione della concessione che avverrà al prossimo Comitato di gestione del 19 giugno. Questa opportunità - sottolinea Paroli - non è stata ad oggi tuttavia sfruttata da Bontà delle Marche». E anche sui tempi trascorsi a istruire la pratica di concessione l' Ap ricorda che «sono stati necessari a definire una complessa e articolata situazione concordataria della società per la quale l' Amministrazione Finanziaria ha dato riscontro alla Adsp soltanto a fine maggio».

Le regole Non solo. «La pratica è stata peraltro obbligatoriamente rallentata dal fatto che la società ha pagato la concessione demaniale dell' estate 2018 per la stessa area al Porto Antico solo lo scorso 25 maggio - afferma Paroli - e il Codice impedisce il rilascio di nuove concessioni a soggetti che non abbiamo adempiuto al rispetto degli obblighi derivanti da pregressi rapporti demaniali. Nessun mostro burocratico, nessun grigio burocrate impegnato a rallentare iter autorizzativi - conclude il segretario Ap Paroli - ma, evitando giudizi sommari e banali luoghi comuni, il necessario rispetto di regole che valgono per tutti ed esistono per tutelare i beni pubblici e gli interessi della comunità».

m. petr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: 850 bambini hanno partecipato a 'Ti porto in porto

Sono stati circa 850 gli alunni delle scuole primarie che hanno partecipato quest'anno al progetto Ti porto in porto, che permette di visitare il porto di Ancona e di scoprire come funziona, chi sono i protagonisti delle attività che vi si svolgono ogni giorno. L'iniziativa di conoscenza promossa dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, cui hanno partecipato 3.600 ragazzi in cinque anni, prevede visite guidate gratuite per le scuole per approfondire la conoscenza della realtà portuale. Anche per questa quinta edizione di Ti porto in porto sono arrivate classi da tutta la regione. La mattinata di formazione prevede in due momenti. Nel primo, gli alunni vengono accolti nella sede dell'Autorità di sistema dove viene loro spiegato qual è il compito di questa istituzione e quali sono le attività e le realtà imprenditoriali del porto. Nella seconda parte della visita, il personale della cooperativa Dorica Port Services, che si occupa da anni di gestione del traffico mezzi e passeggeri, accompagna i piccoli a bordo di un traghetto per visitare la nave, spiegare loro come funziona, oppure su un rimorchiatore o nella sede del Corpo dei piloti di Ancona per vedere con i propri occhi come fa una nave ad entrare in porto. A fine mattinata, ad ogni alunno viene consegnato il titolo di Esperto del porto. Aprire il porto alle giovani generazioni, ai più piccoli è una grande opportunità di conoscenza reciproca che ci entusiasma anno dopo anno dice Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema -, noi, insieme a tutti i soggetti che partecipano al progetto, compagnie di navigazione, servizi tecnici-nautici portuali, Corpo dei piloti, possiamo far capire come funziona questa grande realtà regionale, un porto internazionale in cui ogni giorno lavorano 6 mila persone e che crea ricchezza diffusa in città e sul territorio, un sistema produttivo che ha ulteriori ottime chance di crescita. I giovani visitatori, ogni volta, ci contagiano con la loro curiosità e con il loro entusiasmo. Ci permettono di tornare bambini, anche se per qualche ora, e soprattutto di provare a guardare il mondo, anche quello del porto di Ancona, con i loro occhi. Ringraziamo, per questo, i dirigenti e gli insegnanti che hanno aderito a questo progetto e soprattutto tutti i bambini che sono venuti a scoprire la nostra realtà.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Appello di Forno «Chi vince riapra la camera iperbarica»

LA RICHIESTA Nel giorno in cui la città si reca alle urne per eleggere il nuovo sindaco di Civitavecchia, l' associazione Francesco Forno rivolge un appello ai due sfidanti affinché si impegnino a trovare una soluzione definitiva per il ripristino della camera iperbarica.
In una lettera-comunicato rivolta a Carlo Tarantino ed Ernesto Tedesco, «in ordine alfabetico», si affretta a precisare il presidente dell' organismo, Gianfranco Forno, c' è proprio un appello rivolto ai due candidati.
Il numero uno dell' associazione ricorda di aver comunicato il 10 maggio scorso «la volontà dell' Autorità di sistema portuale di far smontare la camera iperbarica (attualmente inutilizzata nello scalo, ndc) mettendo la parola fine alla sua riapertura». La Forno sottolinea inoltre come al momento nel Lazio sia funzionante un sola camera iperbarica a Roma e che la struttura medica cura oltre quindici patologie. Chi ne ha bisogno è quindi costretto a recarsi a Roma, oppure in alternativa a Grosseto, visto che non esistono altre apparecchiature attive tra le due città. «L' associazione - riprende Gianfranco Forno - ha suggerito ai due candidati Tarantino e Tedesco una soluzione possibile per mantenere la stuttura a Civitavecchia e farla funzionare. Mi auguro quindi - la conclusione del presidente - che il nuovo sindaco e l' intero consiglio comunale si impegnino subito nella soluzione definitiva di un problema che si trascina dal 2010».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Civitavecchia

Il Messaggero

Il mini-festival
Musica, giochi fuoco: al Castello l'arte di strada fa subito centro

Basket C Gold
La Ste.Mar saluta Cecchini e promuove il vice De Maria

Tedesco-Tarantino, sfida finale

Appello di Forno «Chi vince riapra la camera iperbarica»

Ex ristorante Esterina, riavviato il cantiere

Dopo 22 anni torna la corsa dei cavalli al fantino

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Transport Logistic, di Majo: 'A Civitavecchia puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling attraverso la collaborazione con l'Interporto

IL NAUTILUS

PEYRANI BRINDISI

Transport Logistic, di Majo: "A Civitavecchia puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling attraverso la collaborazione con l'Interporto"

IL NAUTILUS ANNO 14 N°1

patagonia

AVVISATORE MARITTIMO DEL LEVANTE

ANCE BRINDISI

Civitavecchia- A Monaco per il Transport Logistic 2019, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, sottolinea l'importanza della logistica a servizio del settore crocieristico, in cui il porto di Civitavecchia è leader in Italia e, insieme a Barcellona, nel Mediterraneo. Questa mattina il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato come relatore alla tavola rotonda organizzata da Assoporti, ICE e UIR dal tema Perché investire nei porti e negli interporti italiani. Partendo dalla posizione di leadership dell'Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell'immenso patrimonio artistico e culturale che offre un'ampia varietà di scelta per i crocieristi, il presidente dell'AdSP evidenzia come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retroportuale. Il porto di Civitavecchia quest'anno varcherà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore crocieristico continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l'area retroportuale, così come dovrebbe accadere per tutti i porti della penisola sottolinea il presidente dell'AdSP. Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l'auspicio è quello di poter incrementare e migliorare i servizi di ship chandling grazie anche alla collaborazione con l'interporto di Civitavecchia che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica, otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all'ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come AdSP continua di Majo punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico. La prossimità delle piattaforme logistiche ai porti, come nel caso di Civitavecchia in cui l'interporto si trova a soli 2 km dal porto, rappresenta, infatti, un fattore determinante per implementare le attività logistiche del settore, per cui è fondamentale che la catena di approvvigionamento crocieristico sia potenziata da un forte corridoio logistico intermodale che colleghi le aree di carico alle banchine stesse, precisa il presidente dell'AdSP. E' evidente, quindi, quanto sia, oggi, necessario che i porti italiani raccolgano queste nuove sfide imposte dal settore crocieristico adeguandosi non solo con infrastrutture idonee ad accogliere navi da crociera di grandi dimensioni, nuovi terminal crociere e un'attenzione particolare all'ambiente ma anche attraverso una maggiore offerta di servizi di trasporto sia lato passeggeri che lato merci, conclude di Majo. Tutte sfide che il porto di Civitavecchia ha anticipato con la recente costruzione di uno dei terminal crociere più grandi d' Europa e con la politica di incentivi per gli armatori che utilizzano una tecnologia ecocompatibile adottata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Troppe vertenze aperte nello scalo

I rapporti tesi tra Port Mobility e Autorità di Sistema Portuale preoccupano i sindacati. Borgioni (Filt Cgil): "La tempistica con cui l' Adsp sta gestendo la situazione è inadeguata e sistematicamente disattesa". Attig (Ugl): "Atteggiamento provocatorio dell' ente che non riesce a fare risposte adeguate". Gallo (Uil) invita alla ragionevolezza

CIVITAVECCHIA - C' è preoccupazione dietro la nuova vertenza aperta in porto, quella che coinvolge Port Mobility, con i lavoratori in stato di agitazione e la società ai ferri corti con l' Autorità di Sistema Portuale. A confermarlo sono le dichiarazioni dei sindacati che si dicono pronti ed anzi costretti ad andare avanti con la protesta, non escludendo altre giornate di sciopero. Un' eventualità da scongiurare, a stagione crocieristica ormai iniziata, tra l' altro nel settore più importante dello scalo. «Oltre la crisi delle merci si rischia anche quella dei croceristi: e questo non possiamo permettercelo - ha commentato il segretario della Filt Cgil Alessandro Borgioni - nonostante alcune evidenti contraddizioni dell' autorità portuale nei vari tavoli di confronto, auspichiamo che si trovi nel più breve tempo possibile un' intesa sul piano pluriennale che consentirebbe ai dipendenti di lavorare in armonia e tranquillità. Nei dettagli del piano in discussione non possiamo e non vogliamo entrare in quanto non attiene al nostro ruolo, ci permettiamo però di dire - ha concluso - che la tempistica con cui l' autorità sta gestendo la situazione è del tutto inadeguata e sistematicamente disattesa». Nonostante la richiesta di convocazione urgente inoltrata dai vertici di Port Mobility a Molo Vespucci lunedì scorso, 3 giugno, dopo tre giorni l' Adsp ha risposto convocando la società per mercoledì prossimo, 12 giugno. Una convocazione giudicata tardiva anche dalla stessa società. «Da oltre un anno - ha aggiunto la segretaria dell' Ugl Fabiana Attig - l' ente non è riuscito a dare risposte adeguate a problemi creati dalla stessa Authority, anche con atteggiamenti provocatori nei confronti della società. Ad oggi siamo preoccupati per la stabilità e l' efficienza del servizio: si deve aprire da subito un tavolo sul lavoro portuale. Perché proseguire con lo sciopero pesa a noi e soprattutto ai lavoratori: ma ormai sono troppe le vertenze aperte nello scalo». Assunzione degli stagionali, contratto di secondo livello e largo della Pace: finchè non verranno definiti questi punti, da sbloccarsi con la firma da parte dell' Adps del piano tariffario quinquennale presentato a dicembre da Port Mobility. Gennaro Gallo della Uiltrasporti invita alla ragionevolezza, proprio per evitare di bloccare un settore come quello delle crociere. «Sarebbe rischioso - ha spiegato - non rendere al meglio il servizio. Bisogna evitare che le cose possano precipitare». E da ieri anche la bandiera della Uiltrasporti sventola sotto la sede dell' Authority in segno di solidarietà ai lavoratori. «Non aggiungiamo - ha concluso - altre criticità a quelle già presenti». (08 Giu 2019)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Camera iperbarica: l' appello alla futura amministrazione

CIVITAVECCHIA - Un appello, rivolto ad entrambi i candidati sindaco, Ernesto Tedesco e Carlo Tarantino, affinché chiunque vincerà queste elezioni si impegni fin da subito nella soluzione definitiva di un problema che si trascina dal 2010. È il caso della camera iperbarica che l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale vuole far smontare, scrivendo di fatto la parola fine alla possibile riapertura della struttura. E così Gianfranco Forno, presidente dell' associazione "Volontari Francesco Forno", ha già investito entrambi i protagonisti del ballottaggio di domani. L' associazione, nel ricordare che nel Lazio oggi è funzionante una sola camera a Roma e che la struttura medica cura oltre 15 patologie (embolia gassosa ed arteriosa, intossicazione da monossido di carbonio, gangrena gassosa da clostridi, infezione da flora batterica mista, gangrena umida delle estremità in diabetici, sindrome da schiacciamento, radionecrosi tissutale, sordità improvvisa, osteomielite, trapianti e lesioni chirurgiche a rischio, insufficienze vascolari, fratture a rischio di scarso consolidamento, algodistrofie post traumatiche e necrosi asettica, patologie retiniche e ferite infette da flora batterica mista) mette in evidenza come le persone che ne hanno bisogno, sono costrette a recarsi a Grosseto o a Roma. "Così - ha spiegato Forno - abbiamo suggerito ai due candidati una soluzione possibile per mantenere, comunque, la struttura a Civitavecchia. Mi auguro, quindi, che il nuovo Sindaco e l' intero Consiglio Comunale si attivino subito". (08 Giu 2019 - Ore 11:53)

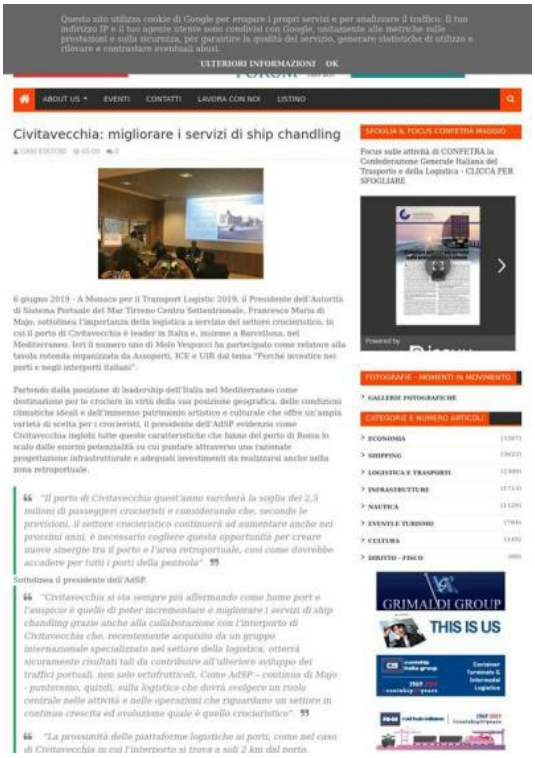
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Primo Magazine

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia: migliorare i servizi di ship chandling

GAM EDITORI



6 giugno 2019 - A Monaco per il Transport Logistic 2019, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, sottolinea l' importanza della logistica a servizio del settore crocieristico, in cui il porto di Civitavecchia è leader in Italia e, insieme a Barcellona, nel Mediterraneo. Ieri il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato come relatore alla tavola rotonda organizzata da Assoporti, ICE e UIR dal tema "Perché investire nei porti e negli interporti italiani". Partendo dalla posizione di leadership dell' Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell' immenso patrimonio artistico e culturale che offre un' ampia varietà di scelta per i crocieristi, il presidente dell' AdSP evidenzia come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retroportuale. "Il porto di Civitavecchia quest' anno varcherà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore crocieristico continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l' area retroportuale, così come dovrebbe accadere per tutti i porti della penisola" Sottolinea il presidente dell' AdSP. "Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l' auspicio è quello di poter incrementare e migliorare i servizi di ship chandling grazie anche alla collaborazione con l' interporto di Civitavecchia che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica, otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all' ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come AdSP - continua di Majo - punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico". "La prossimità delle piattaforme logistiche ai porti, come nel caso di Civitavecchia in cui l' interporto si trova a soli 2 km dal porto, rappresenta, infatti, un fattore determinante per implementare le attività logistiche del settore, per cui è fondamentale che la catena di approvvigionamento crocieristico sia potenziata da un forte corridoio logistico intermodale che colleghi le aree di carico alle banchine stesse", precisa il presidente dell' AdSP.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Stylo 24

Napoli

Inchiesta sul porto, il patrimonio «occulto» dell' imprenditore nullatenente

Quattordici società e beni immobiliari intestati a prestanome. Gli inquirenti: la manovra di Pasquale Ferrara per eludere eventuali sequestri ordinati dall' autorità giudiziaria

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone E' cospicuo, secondo quanto annotano gli inquirenti nell' ordinanza, il patrimonio di Pasquale Ferrara , considerato il «deus ex machina» del presunto giro corruttivo attuato al porto di Napoli. Classe 1965, napoletano, vive a Posillipo. Lo scorso 27 maggio è stato arrestato nell' ambito di una inchiesta che ha acceso i fari sui rapporti tra imprenditori, funzionari ed ex funzionari dell' Authority partenopea , per pilotare gare di appalto e favorire ditte «amiche», in cambio della corresponsione di tangenti. Le scritture private, le 14 società intestate a prestanome, ma di fatto riconducibili ai fratelli Pasquale e Mariano Ferrara Insieme a Ferrara sono finiti ai domiciliari altri cinque imprenditori e un funzionario dell' Autorità portuale. «Ferrara è ufficialmente un dipendente della Lemapod srl, con la qualifica di geometra e una busta paga di 1.940 euro netti», è riportato nell' ordinanza. Ma, stando ai riscontri investigativi, insieme al fratello Mariano, è titolare di fatto di 14 società. «Per individuare le imprese riconducibili a Ferrara - è annotato nell' ordinanza - particolarmente rilevante è stato l' esito della perquisizione effettuata presso la sua abitazione». L' accesso delle forze dell' ordine ha consentito di effettuare il rinvenimento e il sequestro di due scritture private (una datata 28 agosto 2014, l' altra 26 gennaio 2015) «aventi ad oggetto la effettiva titolarità di numerose imprese in capo ai fratelli Pasquale Ferrara e Mariano Ferrara». Oltre alle imprese, «sebbene formalmente nullatenente - evidenziano sempre gli inquirenti - Ferrara (Pasquale) è titolare di un consistente patrimonio immobiliare intestato a prestanome». Le intercettazioni Pasquale Ferrara e la moglie discutono dell' acquisto di una casa del valore di un milione e 400mila euro L' ultima circostanza trova conferma nella conversazione, intercettata, che avviene tra Ferrara e sua moglie il 24 novembre del 2016, all' interno della vettura in uso all' imprenditore. In quell' occasione, i coniugi discorrono dell' imminente acquisto di una casa del valore di un milione e 400mila euro, nonché delle ulteriori spese connesse all' operazione, che complessivamente, ammontano ad altri 100mila euro. Altra rilevantissima conversazione relativamente alla elevata disponibilità economica della famiglia Ferrara, evidenziano i magistrati, è quella che avviene tra Pasquale Ferrara e uno dei figli. Il padre dice al figlio: «Tieni la macchina di centomila euro». E Pasquale Sgambati (anche lui arrestato nel corso dell' operazione scattata il 27 maggio scorso), parlando con Pasquale Ferrara e riferendosi al figlio (di Ferrara), il 12 ottobre del 2016, afferma: «Ha quattro, cinque case di proprietà, che tu non te le immagini proprio. Ha tanti di quei soldi» . Spese «folli» da Chanel: 13mila euro tutti in una volta Le consistenti risorse finanziarie si evincono pure da una considerazione che fa uno dei figli di Ferrara, intercettato in auto mentre parla col padre e con la madre (il 20 marzo del 2017): «Teniamo due macchine di lusso, spendiamo i soldi come se fossimo dei papi» . Ulteriore particolare interessante si evince da una conversazione (intercettata il 13 marzo del 2017) tra Ferrara e la moglie. Parlando di spese - presumibilmente effettuate da uno dei figli della coppia, è riportato nell' ordinanza - la consorte afferma: «Non ho mai visto spendere undicimila euro, tutti insieme da Chanel» . Al che il marito la corregge: «Eh, undici tredici» . Ma perché, Pasquale Ferrara ha bisogno di prestanome per le sue imprese e per il suo patrimonio immobiliare? Perché, spiegano gli inquirenti, deve rammentarsi che «Pasquale Ferrara risulta essere stato arrestato e poi condannato per reati fiscali, alla pena di 9 mesi e di 20 giorni di reclusione». Il ricorso alle intestazioni fittizie per evitare eventuali sequestri di beni da parte dell' autorità giudiziaria E quindi, teme, sottolineano sempre gli inquirenti, «che nei suoi confronti possa essere applicata una eventuale misura di prevenzione patrimoniale». Vale a dire un sequestro preventivo di beni, ed è per questo, che l' imprenditore proverebbe - attraverso l' intestazione di beni a prestanome - di eludere tale eventuale misura. Lo dice lo stesso Ferrara (ancora una volta intercettato), parlando con Sgambati. «Nel corso della conversazione - è scritto nell'

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ordinanza - esplicita che il ricorso a intestatari fittizi è dovuto ai procedimenti penali in cui è implicato: "Io tengo un problema di quattro reati vecchi della Finanza"».

Basilicata Notizie

Bari

Zes, la discussione entra nel vivo in Regione

Leonardo Bia, presidente dell' associazione ss7 Matera-Ferrandina scrive a Bardi

ROBERTO LANZA

L' occasione è stata quella dell' ultimo consiglio regionale di Basilicata con all' ordine del giorno la discussione sulla relazione programmatica.Il presidente dell' associazione Ss 7 Matera Ferrandina, Leonardo Bia con gli amministratori Enzo Giasi e Michele Canterino,ha inviato al massimo rappresentante istituzionale della giunta regionale, Vito Bardi, e all' assessore alle Infrastrutture, architetto Donatella Merra una missiva formulando precise richieste in merito all' istituzione della Zes Jonica :'Il Ministro per il Sud Barbara Lezzi oggi ha firmato il decreto che istituisce la Zes jonica, un grande traguardo per Matera e per tutta la Lucania. La Zona economica speciale, è una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata tra Taranto verso Matera, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché comprenda almeno un' area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti. L' intero sistema logistico della Basilicata sarebbe interessato, strategico è sbloccare il collo di bottiglia della S.s. 7 Appia Matera Ferrandina, per collegare il Porto di Taranto, zona Jesce, Zona Industriale La Martella, Valbasento. Matera e la sua provincia con il potenziamento delle sue infrastrutture e segnatamente la ss 7 Appia Matera Ferrandina può fare da volano allo sviluppo di tutto il territorio lucano". Il progetto di Zes Jonica appare importante, se non fondamentale, per il territorio che da Matera va a Ferrandina. 'La Zes per la zona Jonica, che va dal porto di Taranto ed anche porto di Bari ed Aeroporti - sottolinea Leonardo Bia, presidente dell' associazione ss7 Matera- Ferrandina, raggiunto telefonicamente dalla nostra redazione - è una grande opportunità di rilancio della nostra economia del Sud, ormai stagnata e con percentuali di crescita economica bassissima. La Zes avrà ha una legislazione economica diversa da quella nazionale, questo come attrattore per l' insediamento di aziende nazionali ed estere, che così avranno agevolazioni, Iva sgravi fiscali e sburocratizzazione per velocizzare il loro insediamento. Importante per rendere competitive le aziende in tutti i settori, e rilanciare il tessuto economico, turistico ed agricolo di fondamentale importanza è l' implementazione e potenziamento Infrastrutture, per creare nodi di interconnessioni intermodali tra l' aria portuale, aeroporti ed entroterra". Una missiva precisa con cui si chiede a viva voce, come priorità, un intervento infrastrutturale per la regione, in particolare il raddoppio della ss7 Matera- Ferradina.Una lettera inviata al Presidente della Giunta regionale, Bardi e all' assessore Merra, non anche Francesco Cupparo, assessore alle attività produttive, per un intervento infrastrutturale con il raddoppio MateraFerrandina. L' intervento, per la vostra associazione, in cosa dovrà consistere?'In un altro comunicato, abbiamo inviato la medesima richiesta anche al nuovo assessore Alle Attività Produttive - precisa Leonardo Bia - a cui inviamo i nostri più fervidi auguri di buon lavoro. L' Assessore saprà cogliere l' opportunità nel potenziamento di questa priorità arteria, chiamata Asse Murgia Pollino. E metterà in comunicazione l' A14 altezza Gioia del Colle, attraversando il by - pass di Matera, verso la ss.7 Matera- Ferrandina, Valsinni, S.s. 653 sinnica fino a riconnettersi a Lauria Sud A3, riconnettendo trasversalmente le fondo valli della Basilicata ed arterie principali di Puglia, Campania, e Calabria, e soprattutto le zone Zes della Basilicata. Jesse, Zona industriale La Martella, Valbasento, Policoro, Lauria. Oltre che riconnettere la Murgia Barese alle aree del Pollino, aumentando il flusso turistico e lo sviluppo dell' intera Regione. Il Raddoppio Ss 7 rientra nel secondo lotto dell' Asse Murgia Pollino". Un' associazione in movimento quella del presidente Bia. 'Tempo fa abbiamo indetto una grande petizione per lo sblocco del progetto, ribadisce Leonardo Bia - sensibilizzando l' annosa questione su tutti i livelli, Ministero Infrastrutture Mit.Il 12 marzo 2019 ci fu un incontro proficuo con Il ministro Lezzi, Anas nazionale, ed ora la Regione Basilicata e tutti gli enti ed istituzioni preposti, per giungere quanto prima ad un progetto esecutivo appaltante, anche in vista dell' approvazione sblocca cantieri".Si attende il programma strategico, dove si spera venga data dal Governatore ed assessore Merra a questa importante arteria di collegamento tra l' asse adriatico e l' asse tirrenico.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Tra i porti di Taranto e Bari e la zona Zes che è creata da poco. Le probabilità e speranze che l' ente regionale possa avere orecchie vere per questo progetto al momento non appaiono quantificabili. 'Abbiamo ampia fiducia. Esortiamo la Regione Basilicata e segnatamente il Governatore Bardi, con l' assessore alle Infrastrutture Merra, in concerto dell' Assessore alle attività produttive Cupparo, - conclude Leonardio Bia - a prendere tutte le misure necessarie ed inserire nel programma strategico Infrastrutturale come prioritario il 2 tratto Ss 7 Matera Ferrandina. In questo modo si darebbe una svolta Infrastrutturale non solo per Matera ma anche per tutto il suo hinterland, collegando agevolmente anche Matera con Potenza, per uno sviluppo e la valorizzazione del nostro patrimonio culturale, paesaggistico, turistico e per facilitare flussi commerciali con interconnessione, gomma, ferro, porto, aeroporti".Su questo tema, c' è un ultima ora, quella del consigliere provinciale, Francesco Mancini che esprime la sua opinione che porterà nei prossimi giorni sui tavoli dalla Provincia di Matera: 'Vorrei capire se la S.S.7 Matera-Ferrandina rientra nel Programma strategico e nei piani infrastrutturali della Regione Basilicata. Vorrei capire se l' unica arteria che collega Matera Capitale Europea della Cultura al resto della nostra Regione sia all' attenzione di chi ci governa, fondamentale asse viario al servizio della nuova Zes appena nata, che attrarrà nuovi investimenti, ma occorre un potenziamento ed il raddoppio in strada a doppia corsia di marcia per evitare troppi colli di bottiglia, ed aumentare anche la sicurezza stradale". Ora la parola agli addetti istituzionali regionali per formulare le proprie osservazioni. Oreste Roberto Lanza.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

L' ASSESSORE CATALDINO L' ASSESSORE CATALDINO

La Zes occasione di rilancio, il Comune pronto a collaborare

«La firma del decreto che istituisce la Zes Ionica costituisce l' ennesimo tassello aggiunto al quadro di diversificazione e rilancio dell' economia tarantina che l' amministrazione Melucci sta costantemente definendo». Ad intervenire è l' assessore comunale allo Sviluppo Economico Gianni Cataldino. «La Zes farà crescere l' economia globale del nostro territorio ed i suoi livelli occupazionali attraverso un incremento degli investimenti anche esteri ed un aumento delle esportazioni, grazie alla semplificazione amministrativa, alla disponibilità di infrastrutture messe nelle aree industriali, portuali e aeroportuali, agli incentivi fiscali previsti dal decreto istitutivo e agli ulteriori incentivi regionali», dice Cataldino. Chiesta da Taranto sin dal 2010, la Zes è finalmente nata.

«L' amministrazione Melucci ritiene che, più che correre per attestarsene il merito, sia opportuno correre tutti per farla crescere. Come sempre noi saremo pronti a dare il nostro fattivo contributo a tutto ciò che è utile allo sviluppo di Taranto e dei territori circostanti con grande spirito di collaborazione con la regione Basilicata partner di questa Zes interregionale», conclude.

TARANTO CRONACA 17

CALL CENTER

«Sede di lavoro vicina a quella attuale, intatti i livelli occupazionali»

Gara Enel, la ditta vincitrice fuga i dubbi dei lavoratori

L'INTERROGAZIONE

Ma la senatrice Pd Bellanova chiede a Di Maio e Lezzi di vigilare sul caso

Manifestazione all'istituto comprensivo "Pirandello"

"La mia Patria" Ecco tutti i nomi dei ragazzi vincitori

L'ASSESSORE CATALDINO

La Zes occasione di rilancio, il Comune pronto a collaborare

MAICO
SENTI COME UN PROTAGONISTA!
NOVITÀ PER CUDITO
Il tuo udito ti sorprenderà consentendoti di tornare ad essere protagonista delle conversazioni.
PROVA GRATIS I NUOVI APPARECCHI ACUSTICI!
Taranio acustica
MAICO

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Licenziamenti al porto Al via le conciliazioni

Dopo anni di scontri giudiziari si volta pagina

Tirrenica

Licenziamenti al porto
Al via le conciliazioni
Dopo anni di scontri giudiziari si volta pagina

Gioia Tauro, sequestrato un chilo di marijuana

La "Strada della salute" resta totalmente al buio

Una petizione per l'olio della Piana

Su due ruote il tour della legalità

Il collegamento con l'autostrada è diventato un percorso a ostacoli

gioia tauro Conciliazioni vicine. La vertenza occupazionale che ha interessato negli ultimi mesi il porto di Gioia Tauro sembra definitivamente viaggiare verso la chiusura delle ostilità. Le proposte della nuova società che gestisce il terminal calabrese sembrano avere convinto la stragrande maggioranza dei lavoratori licenziati da Medcenter Container Terminal nell' estate del 2017 poi annullati dal giudice del lavoro di Palmi e quindi appellati.

Le cause pendenti a Reggio Calabria potranno ben presto essere cancellate dal ruolo perché per tutti- tranne per pochi che hanno deciso di continuare la battaglia- si profila il definitivo inserimento nella pianta organica della società che è pronta a far aumentare i traffici.

Per la fine di giugno era previsto l' arrivo dei primi mezzi ma ancora le indiscrezioni non hanno trovato conferma. Di certo, per ora, ci sono gli annunci e le buone intenzioni della società dell' armatore Gianluigi Aponte che ha rilevato il 50% di Mct. Una fase di rodaggio che è terminata e che adesso si deve trasformare in quella del rilancio perché quello che è stato trovato a Gioia Tauro è da brividi.

La società era in grossa difficoltà finanziaria con perdite milionarie a causa della contrazione dei movimenti; aveva difficoltà organizzative e problemi strutturali sia in termini di mezzi operativi che di sicurezza. Ma oltre a ciò c' era un clima pesante con gli operatori portuali che da anni ormai protestavano. Adesso ci sono le condizioni per superare questa fase turbolenta del porto di Gioia Tauro anche se il rilancio è ancora lontano.

E c' è anche da chiarire il destino di chi è rimasto nell' agenzia del lavoro portuale, rimasta di fatto solo un istituto di sussidio salariale perché fino a ora solo pochissime persone sono state ricollocate al lavoro. Questo anche perché non sono state attivate tutte le opere previste nell' accordo del 2016 (il gateway ferroviario finalmente questo mese dovrebbe essere operativo anche se non totalmente mentre il bacino di carenaggio ha tempi più lunghi). L' azienda Callipo da novembre ha in concessione uno dei capannoni nell' area portuale ma ancora materialmente non ha avviato le attività anche perché ha dovuto rimettere in sesto il sito.

a.n.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

L' Associazione Biesse pone all' attenzione "La via della Seta"

Un ulteriore tassello nel mosaico di iniziative dell' Associazione Biesse che ha promosso il dibattito pubblico su un tema di grande attualità "La via della Seta". Dopo i saluti della Presidente Bruna Siviglia che ha introdotto i lavori , a prendere la parola il Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza, Economia e Scienze Umane Prof Massimiliano Ferrara

ABOUT THE AUTHOR

Un ulteriore tassello nel mosaico di iniziative dell' Associazione Biesse che ha promosso il dibattito pubblico su un tema di grande attualità "La via della Seta". Dopo i saluti della Presidente Bruna Siviglia che ha introdotto i lavori , a prendere la parola il Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza, Economia e Scienze Umane Prof Massimiliano Ferrara , illustrando nello specifico il modello cinese, oggi protagonista di un "neocololialismo" di dimensioni mondiali a livello finanziario e politico. La Prof.ssa Caterina Capponi si è soffermata su una lucida ricostruzione storica e le origini, a partire dal dinamismo commerciale di Venezia che conferma lo splendore della serenissima passaggio obbligato per i collegamenti con il nord Europa. A concludere il Prof . Domenico D' Amico Docente di Scienze delle Finanze Università Mediterranea che pone l' attenzione sulla posizione strategica verso l' Africa dove si delinea un imminente realizzazione di un neocolonialismo da parte della Cina. Dal memorandum d' intesa della Cina accordi del sistema portuale di Trieste, emergono investimenti infrastrutturali e fenomeni di traslocazione delle rotte marittime e terrestri. Si riapre la questione stringente del porto di Gioia Tauro nell' ambito di rottemaritime silk Road. La crescente risonanza di un' economia sino-capitalista in grado di rivoluzionare accordi e alleanze tutte da approfondire. Il dibattito molto partecipato nella splendida sede di Palazzo Zani , conclude la Presidente Siviglia, rientra in quello che è lo spirito della associazione , quello di informare e sensibilizzare l' opinione pubblica rispetto a temi che ci riguardano da vicino. La Presidente - Biesse Bruna Siviglia Biesse Siviglia.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Nessun obbligo, via ai progetti per le navi "roro" e i cantieri

Senza vincoli lo scalo può rinascere

Martedì potrebbero diventare nulle le restrizioni paesaggistiche

24 Cagliari

Porto canale. Nessun obbligo, via ai progetti per le navi "roro" e i cantieri

Senza vincoli lo scalo può rinascere

Martedì potrebbero diventare nulle le restrizioni paesaggistiche

Via Rossini. Sanzioni più pesanti

Nuova operazione antidroga: circolo chiuso per trenta giorni dopo l'irruzione dei poliziotti

Tribunale. L'ordinanza in carcere per Martin Aru

«Inaffidabile, i domiciliari non bastano»

Finanza. Cinque provvedimenti per le irregolarità

Niente scontrini, negozianti nei guai

PIÙ di PRIMA

TOMASO LOCCI SINDACO

16 GIUGNO 2019

PBM

CAGLIARI

Si apre un nuovo fronte nella vicenda del Porto canale.
Martedì scadono i vincoli paesaggistici imposti dalla Sovrintendenza e, salvo sorprese, lo scalo commerciale cagliaritano non avrà più le restrizioni che ne hanno impedito lo sviluppo. Una novità attesa con trepidazione dall' Autorità portuale che potrebbe finalmente impiegare i finanziamenti milionari destinati all' ampliamento e all' infrastrutturazione delle banchine destinate alle navi merci e alla cantieristica. I progetti saranno certamente un valore aggiunto per uno scalo che tenta in tutti i modi di uscire dalle sabbie mobili della crisi e salvare i 210 lavoratori della Cict (che presto saranno licenziati), i 16 della Cts e i 6 della Mts.
Via i vincoli Sono giorni ad alta tensione per Massimo Deiana. Da una parte la crisi, i licenziamenti e il tavolo ministeriale (in programma giovedì a Roma), dall' altra, in concomitanza con l' incontro tra il prefetto Bruno Corda e i sindacati, lo sblocco delle restrizioni. «Il 31 maggio durante una conferenza di servizi ho adottato la "riedizione dei vincoli paesaggistici"», afferma il presidente dell' Authority. Se entro dieci giorni da quella data non ci dovesse essere impugnazione, il provvedimento diventerà definitivo e l' intero comparto del Porto canale sarà liberato dalle problematiche». Una svolta epocale per lo scalo commerciale.
«Abbiamo a disposizione 94 milioni di euro per la realizzazione delle infrastrutture negli avamporti a est e a ovest. Abbiamo un progetto da 60 milioni di euro per costruire i denti per le navi roro (i traghetti con i portelloni per il carico di camion e auto), e un contributo di 34 milioni per il distretto della cantieristica». Senza vincoli il Porto canale diventerebbe appetibile per gli imprenditori del settore. «Una volta modificate le limitazioni paesaggistiche sarà possibile ottenere le licenze edilizie per i capannoni a chi si vorrà insediare nella Zona franca, nella Zona economica speciale o nell' area demaniale». Inoltre, l' Authority ha a disposizione un ulteriore importante contributo per "opere di mitigazione e compensazione", da destinare alla spiaggia di Giorgino e a percorsi interni.
Lo scenario Le sorprese, però, non sono escluse. Nella conferenza di servizi il rappresentante degli enti statali coinvolti nella conferenza di servizi (il comandante della Capitaneria di porto Giuseppe Minotauro, nominato dal prefetto), ha dato parere positivo al rifacimento degli obblighi. Gli enti da lui rappresentati (Demanio, Provveditorato opere pubbliche e Sovrintendenza) hanno comunque a disposizione dieci giorni per un' eventuale opposizione, che sposterebbe la partita alla Presidenza del Consiglio dei ministri, facendo slittare i tempi per l' utilizzo dei finanziamenti. Una patata bollente della quale Roma - in periodo politico così delicato - farebbe volentieri a meno.
Andrea Artizzu.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Anche Messina nella classifica dei porti inquinati d' EuropaTitggolo

Non siamo come Venezia e Civitavecchia ma occorre in ogni caso intervenire, come già si è fatto nel Nord Europa

Messina

Anche Messina nella classifica dei porti inquinati d'Europa

Non siamo come Venezia e Civitavecchia ma occorre in ogni caso intervenire, come già si è fatto nel Nord Europa

Galleria S. Jachiddu chiusa da domani Previsti seri disagi

18/25 Giugno settimana della prevenzione del melanoma

LILT

090 3690211

SE HAI CARA LA PELLE...

Lucio D' Amico Nella classifica europea delle città di porto più inquinate dalle emissioni delle navi da crociera, Messina si colloca al trentaseiesimo posto. È un dato preoccupante anche se non come quello di Venezia (terza in graduatoria, immediatamente dietro Barcelona e Palma di Maiorca), o di Civitavecchia (quarta), di Napoli (12°), Genova (13°), La Spezia (18°) e Savona (20°). Il report di Transport&Environment, presentato nei giorni scorsi, ha disegnato un quadro fosco con cifre spaventose: 62mila tonnellate di ossidi di zolfo, 155 mila tonnellate di ossidi di azoto, 10 mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 tonnellate di Co2 sparse nell' aria delle città che accolgono i "grattacieli del mare". Sostanze nocive che, secondo lo studio redatto dall' associazione, sono state rilasciate «da 203 navi da crociera mentre si spostavano per i mari europei nel 2017, emettendo circa 20 volte più ossidi di zolfo (SOx) dei 260 milioni di automobili circolanti nell' Ue». E le compagnie che emetterebbero la maggiore quantità di inquinanti sarebbero «Costa Crociere e Msc Crociere». L' Italia sarebbe, assieme alla Spagna, il Paese europeo più colpito dalle emissioni delle grandi navi. «L' inquinamento delle città di porto deriva in gran parte dallo stazionamento delle navi da crociera ormeggiate ai moli - sostengono gli autori del report - queste città galleggianti devono tenere i motori accesi per funzionare e garantire i servizi di bordo ai passeggeri. In questo modo però vengono liberati nell' aria fumi altamente tossici che compromettono la qualità dell' aria, l' ambiente e la salute dei cittadini». I tecnici di T&E «si sono serviti del sistema di identificazione e tracciamento delle navi attraverso satellite. Sono quindi stati in grado di stimare le emissioni delle imbarcazioni per ogni punto attraversato sulla mappa, compresi gli stazionamenti in porto».

Che sia un dato su cui riflettere, è indubbio. Così come il drammatico episodio di Venezia ha anche postpo con forza il problema della sicurezza dei porti italiani che ospitano le grandi navi. Sarebbe ovviamente profondamente sbagliato trarre conclusioni del tipo «basta crocerismo a Messina», anche perché l' economia della nostra città è indissolubilmente legata al traffico croceristico, le cui prospettive sono in costante progresso, con benefici di vario genere sulla nostra città. È evidente, però, che va scongiurato il rischio relativo alla sicurezza (il nostro porto è nel cuore della città, anche se non si può paragonare la nostra situazione con quella di Venezia) e, nello stesso tempo, le compagnie internazionali devono mettersi in regola al più presto, come già si sta facendo in Nord Europa. In Norvegia - lo evidenzia lo stesso report - in pochi anni, grazie all' attivazione di misure per la creazione di sistemi portuali a zero emissioni e l' adozione di un fondo "NOx", si è riusciti a "ripulire" oltre 600 navi. I sistemi portuali da un lato, le grandi compagnie dall' altro, devono stilare un cronoprogramma che consenta di ridurre al minimo le emissioni e di fare del crocerismo solo una vera risorsa e non un grave problema.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Il rilancio del porto mamertino può arrivare dal "Milazzo Hub"

Torna in auge anche l' ipotesi autoporto, una piattaforma da innestare nella Zes che il governo regionale sta attuando

34
Milazzo
Ecco lo studio "Sentieri" Territorio da monitorare
Il rilancio del porto mamertino può arrivare dal "Milazzo Hub"
Torna in auge anche l'ipotesi autoporto, una piattaforma da innestare nella Zes che il governo regionale sta attuando
L'area individuata alle porte della città
Istituto tecnico Da Vinci Annata straordinaria
Strutture alberghiere, primi segnali promettenti

milazzo «Se vi sono degli imprenditori che vogliono investire su questa città non si chiuda loro la porta, ma si discuta. E in questo contesto il Comune di Milazzo sia parte integrante della progettualità svolta a tutela degli interessi dei cittadini».
Il "Comitato Grande porto" segue con attenzione la proposta del "Milazzo Hub" avviata dal Centro Mercantile e dal Gruppo Franza e condivisa dall' Autorità portuale, e in una nota evidenzia che comunque quella proposta non solo è da valutare ma anche da migliorare.
«Riteniamo - afferma il comandante Mario Sciotto - che le aree interessate ex Montecatini e centro Mercantile siano talmente vaste ed in particolare posizione strategica che sarebbero banalizzate se fossero destinate solo al servizio passeggeri e gommato da e per le isole Eolie. Al consiglio comunale raccomandiamo di operare dando il massimo impegno per il bene dei milazzesi. È momento di fare delle scelte perché ci sono degli armatori pronti ad investire nel nostro porto, dobbiamo agire senza condizionamenti cercando di tutelare gli interessi dei nostri operatori portuali (agenzie marittime, fornitori, lavoratori portuali, personale marittimo) interrompendo una vecchia tradizione che ha sempre fatto gli interessi di elementi estranei alla città. Qualunque sarà l' esito di questa vicenda il Comune di Milazzo dovrà essere parte integrante dell' attività che verrà svolta a tutela degli interessi dei suoi cittadini. Facciamo notare - conclude la nota - che per mantenere i tir fuori dalla città basterebbe creare un autoporto nella zona Asi senza tralasciare la necessità di costruire una bretella per collegare il porto con l' asse viario mettendo la parola fine a questa assurdità».
E l' ipotesi autoporto non è così tanto remota visto che il governo Musumeci potrebbe integrarla come opera del progetto di sviluppo.
L' idea del presidente della Regione sarebbe quella di creare un rapporto sinergico tra gli interporti di Palermo e Catania e gli autoporti di Milazzo, Vittoria e Melilli, in un' ottica di trasporto integrato. Il governo regionale è convinto che la "Società interporti siciliani" può diventare protagonista in un quadro di sviluppo delle "Zone economiche speciali" per la retroportualità dei nostri porti.
L' ipotesi Milazzo, tra l' altro, non arriva per caso. Infatti già nel 2006 l' allora giunta presieduta da Totò Cuffaro aveva approvato l' Accordo di programma quadro sul Trasporto marittimo per la progettazione di interventi sui porti inseriti nel documento di indirizzo strategico per il settore portuale. Un Piano che prevedeva la realizzazione di una serie di interventi nella logica che la Sicilia potesse diventare la piattaforma logistica dell' euro-mediterraneo. E ciò attraverso il potenziamento di 4 sistemi portuali tra i quali, appunto, anche il sistema dello Stretto di Messina, tra Messina e Milazzo. Un' idea che allora venne avversata dall' amministrazione comunale del tempo e dalle successive in quanto si riteneva l' autoporto determinasse un grave appesantimento del traffico soprattutto legato ai Tir.
r.m.

L' area individuata alle porte della città La zona individuata nel 2006 per la costruzione dell' autoporto tirrenico era l' area Asi, adiacente la Raffineria denominata "contrada Bombolo". Il terreno ha un' estensione di circa 400.000 metri quadrati, per chi percorre l' asse viario verso la città mamertina: un' area vincolata a "destinazione intermodale" nel Prg del Consorzio. In essa infatti è prevista «la creazione di strutture di confezionamento, stoccaggio e distribuzione, ai diversi sistemi infrastrutturali, di scambio delle merci». In concreto - secondo una prima analisi di settore - imprese ed autotrasportatori dovrebbero beneficiare di spazi attrezzati per la sosta, l' assistenza, lo smistamento e il deposito e le attività di scambio delle merci.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Sicilia

Catania

Il "Terzo Paradiso" al porto di Catania «Ora salviamo il mare tutti insieme»

Arte ed ecologia, lo "sbarco" dell' artista Pistoletto incanta studenti, associazioni e pescatori

primo piano

Per la prima volta sull'Etna una gara green con borracce proprie e bicchieri di cellulosa

DATI WWF

Fiume di bottiglie nel Mediterraneo il mare ne "ingoia" 33mila al minuto

Il "Terzo Paradiso" al porto di Catania «Ora salviamo il mare tutti insieme»

Arte ed ecologia, lo "sbarco" dell'artista Pistoletto incanta studenti, associazioni e pescatori

Gianluca RealeCatania. Michelangelo Pistoletto arriva dal mare sull' imbarcazione della guardia costiera. Cappello bianco a falda larga e completo nero. Sul molo lo si aspetta con il motivo sonoro "Porpoise" composto da Michele Spadaro, poi vibra il coro delle sirene delle barche, quindi il benvenuto in arabo cantato da Faisal Thaer, voce storica dei Dounia. Il maestro lo saluta con un piccolo inchino, poi sale sulla chiatta ancorata all' estremità sud del molo di levante per posare l' ultima tessera, una tanica di plastica, che chiude il segno del "Terzo Paradiso", i tre cerchi che allungano il simbolo dell' infinito matematico: da un lato la natura, dall' altro l' artificio umano, al centro l' equilibrio tra natura e progresso che significa anche responsabilità di agire per «restituire una prospettiva sulla Terra a chi verrà dopo di noi», dice Pistoletto.

Il Terzo Paradiso è il segno-manifesto che il maestro piemontese dal 2005 porta in giro per il mondo, simbolo declinato in 1.120 eventi in 49 nazioni, persino sulla stazione spaziale internazionale e con il coinvolgimento di circa tre milioni di persone. Da ieri mattina il Terzo Paradiso è ufficialmente approdato a Catania, nel mezzo del Mare Nostrum. L' opera-simbolo si chiama "Il mare e la plastica": bottiglie, taniche, bidoni, reti da pesca, parabordi, boe, cassette, tutti materiali raccolti da spiagge e fondali etnei e usati per comporre il segno dell' artista. Il messaggio è inequivocabile: «Salviamo il nostro mare» dai rifiuti plastici. E facciamolo noi. «Quest' opera - dice Pistoletto dalla chiatta che ospita l' installazione - è solo un inizio. Catania ha scelto di realizzarla e meriterebbe una medaglia, io spero che questo simbolo possa donare l' energia necessaria per proseguire dopo questo momento che ha visto tanti giovani lavorare insieme. Dobbiamo essere sempre in due per creare, da soli non si fa niente. E insieme dobbiamo usare la libertà dell' arte per farne un uso comune, andare verso una responsabilità comune». L' arte che cambia la società.

Un' opera collettiva, dunque, nata su iniziativa della Fondazione Oelle Mediterraneo antico, presieduta da Ornella Laneri. «Abbiamo voluto raccogliere e offrire l' idea di passare dal pensiero all' azione. La nostra - dice Laneri - non è un' operazione di demonizzazione della plastica, la forma scomparirà il 15 luglio, ma l' opera sarà smaltita riciclandolo questi materiali per dare loro una seconda vita».

A essere impegnati in tutte le fasi di preparazione sono stati gli studenti dell' Accademia di Belle Arti di Catania, ieri tutti vestiti di nero, quelli più piccoli della Scuola Svizzera, pescatori, cittadini, attivisti delle associazioni ambientaliste (Fondazione Cetacea, Cittadinanzattiva Sicilia, Italia Nostra Catania, Legambiente, Marevivo e Wwf). Impegno corale perché «la sostenibilità è l' unica via per trovare l' armonia nel mare, ma anche nella nostra esistenza», spiega Cesare Biasini Selvaggi, curatore dell' installazione assieme a Carmelo Nicosia, direttore della Fondazione Oelle. «La Fondazione - spiega Nicosia - non è un soggetto ambientalista, ma promuove l' arte contemporanea mettendo in campo operazioni su tematiche sociali ed etiche, altrimenti faremmo delle azioni vuote». In questa filosofia si incardina tutto il progetto "Il mare e la plastica -Terzo Paradiso" anche tra le iniziative del festival dello Sviluppo Sostenibile di Avis.

Fino al 15 luglio l' opera rimarrà in questo braccio del porto, che si incunea nel mare per circa due chilometri, anche per essere luogo di riflessione. Contemporaneamente la Fon Art Gallery del Four Points by Sheraton Catania ospiterà la mostra con bozzetti e fotografie che raccontano il making of, dalla raccolta dei rifiuti alla progettazione, sino alla realizzazione vera e propria a cui hanno lavorato oltre 40 allievi della Scuola di Scenografia dell' Accademia di Belle Arti per dare corpo e sostanza a questo ennesimo manifesto di arte e vita, il binomio che contraddistingue tutto il lavoro del maestro piemontese.

Un' idea di fondo che ha pervaso anche i giorni catanesi di Pistoletto. A 86 anni, da quando è arrivato, non si è fermato un attimo. Un concentrato di energia e di voglia di condividere.

Dalla visita a un liceo artistico di Lentini che da anni studia i suoi lavori, alle riprese per il documentario che racconterà questo Terzo Paradiso, sino all' Accademia di Belle Arti (partner del progetto con Guardia Costiera, Capitaneria di

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

porto e Autorità portuale) per la laurea honoris causa, ricevuta con grande emozione e partecipazione tra 250 studenti accorsi a tempestarlo di domande, a chiedere autografi e foto ricordo. Lui, il maestro, non si è sottratto neanche un attimo. Poi un giro sull' Etna e, al ritorno, una capatina a Librino con l' amico Antonio Presti. Ieri l' inaugurazione dell' opera-installazione al porto. Poi via a Noto.

La Repubblica

Catania

Catania

La plastica del mare per il Terzo Paradiso di Pistoletto

Il Terzo Paradiso, l' opera collettiva più famosa di Michelangelo Pistoletto, è stata eseguita per la prima volta in mare e con rifiuti plastici nel porto di Catania. È un' installazione di 30 metri per 12 allestita su un pontone galleggiante e realizzata dai cittadini che hanno raccolto la plastica dal mare per fronteggiare l' inquinamento del Mediterraneo. L' iniziativa è della Fondazione Oelle-Mediterraneo antico, presieduta da Ornella Laneri.

L' opera si compone di tre cerchi che ricordano il segno dell' infinito in matematica, ma con un anello in più. Il Terzo Paradiso è divenuto fin dalla sua presentazione alla Biennale di Venezia del 2015, un' opera partecipata con oltre 900 eventi organizzati in tutto il mondo, e un simbolo di sviluppo sostenibile.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Rep
Italia
Ottomila in piazza contro le grandi navi "Via subito dalla laguna"
Il sindaco vieta la sala per l'incontro sul libro dell'ex Br Balzerani
25 mln
300
30%
Faceva prostituire la figlia tredicenne madre arrestata
L'ambasciatore Usa "Israele può annettere parte della Cisgiordania"
La plastica del mare per il Terzo Paradiso di Pistoletto

Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania)

Augusta

La documentazione ritenuta carente

Augusta, sospesi i lavori per il ponte galleggiante

La decisione è stata presa in autotutela, ma non è detto che l' opera sfumi

Siracusa

Noto, l'assessore Cutrali: il randagismo è una priorità

Con il quinto assessorato rimodulate le rubriche

Augusta, sospesi i lavori per il ponte galleggiante

Parco archeologico affidato a Rizzuto

«Un pallone per amico» In campo la solidarietà

Noto, chiusi 6 locali in odor di mafia

Alla fine i lavori di recinzione sul terreno di proprietà privata di Bru coli, adiacente la spiaggetta del canale di Brucoli, dove dovrebbe nascere un pontile galleggiante, che avevano fatto scattare le proteste dei residenti della frazione marinara sono stati sospesi dal comune che ha avviato, in autotutela, il procedimento per l' annullamento della Ci la, la comunicazione di inizio lavori fornita dal proprietario. Alla base della decisione ci sarebbe delle carenze nella documentazione fornita, come fa sapere Enzo Parisi di Legambiente Augusta che ha seguito la vicenda e l' altro ieri mattina, insieme ai residenti, ha incontrato al comune il sindaco Cettina Di Pietro, e dagli assessori all' Urbanistica Adriana Pulvirenti e alla Cultura Giusy Sirena. «Al di là di quelle che saranno le risultanze degli accertamenti che l' amministrazione ha intenzione di fare - dice Parisi - riteniamo che quei luoghi non possano e non debbano essere modificati ma semplicemente tutelati e conservati per la loro bellezza e per il valore ambientale, storico e archeologico che possiedono". L' area, infatti, che già dal 2008 e con un decreto regionale è stata definita di "notevole interesse pubblico" e anche archeologico per la presenza di tombe antiche è anche limitrofa al sito d' importanza comunitaria (Sic) "Fondali di Brucoli-Agnone" "e il pontile e le altre opere marittime sono all' interno del Sic. Nonostante ciò, sorprendentemente - aggiunge - non è stata condotta alcuna procedura pubblica di Valutazione di incidenza ambientale (Vinca) e l' assessorato regionale al Territorio e Ambiente ha stabilito di ometterla giudicando che il progetto «sarà realizzato con nessuna incidenza sull' ambiente circostante. E tutto ciò mentre il Piano di utilizzo del demanio marittimo (Pudm) di Augusta è in attesa di essere rielaborato, esaminato ed approvato». Da qui al richiesta di Legambiente al sindaco e all' amministrazione «di impedire in ogni modo e definitivamente che si stravolga quel suggestivo tratto di costa in spregio al piano paesaggistico, alle necessità di tutelare le note e ben visibili emergenze archeologiche e naturalistiche ivi esistenti, al diritto di accesso al mare e, non ultimo, alla conservazione dei luoghi del cuore». (*CESA*)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

Prefazione

Il trasporto di merci o colli della natura più svariata da un luogo a un altro, anzi, da un continente a un altro, senza che vengano superati i costi previsti e, preferibilmente, entro tempi contenuti e rigorosamente programmati, genera una gamma sempre più ampia di effetti connessi ed interdipendenti, non ultimo quello di un positivo scambio a livello mondiale di esperienze e di informazioni utili ad ottenere servizi sempre più competitivi ed efficienti. Tutto ciò costituisce, in senso lato, ciò che, con un termine abbastanza omnicomprensivo, mutuato direttamente dal mondo militare e derivato (tanto per cambiare) dal greco classico (logikos) ovvero qualcosa che ha senso logico, si chiama oggi, appunto, logistica. Il fenomeno logistica non è certo dei nostri tempi, i Persiani e, più ancora, i Romani furono maestri. Affermatasi in chiave moderna nell'ultimo dopo guerra, l'organizzazione logistica è andata via via consolidandosi fino a divenire, più o meno negli anni ottanta del novecento, quello di cui oggi stiamo parlando e si è ormai inserita come parte essenzialmente integrante in ogni ganglio e in ogni aspetto dello spietato universo produttivo e commerciale investendo, pur in forme e misure diverse, il vivere quotidiano di ciascuno di noi al punto che, praticamente, non ce ne accorgiamo neppure. E', dunque, anche per questo e, forse, proprio per questo che oggi si guarda alla logistica come a uno dei motori più potenti, forse addirittura il primo, della crescita mondiale, un motore che le imprese italiane, spesso fra mille ostacoli burocratici e non ostante la rapacità del fisco, contribuiscono da par loro a far girare convenientemente. Gli imprenditori d'Italia - ce ne sono moltissimi meritevoli e degnissimi di essere definiti tali - forti delle loro inarrivabili maestrie, sanno ben distinguersi e farsi apprezzare, oltre che per un certo.. stile ancestrale che la globalizzazione non è ancora riuscita ad offuscare, anche per la volontà e la capacità di afferrare e valorizzare le enormi potenzialità offerte da un territorio caratterizzato da una posizione geografica unica, da una storia affascinante quanto ineguagliabile di cui sono i naturali eredi e da un'esperienza marinara che, per quanto riguarda la qualità, l'efficienza e l'indiscussa abilità tutta italica nell'inventare soluzioni, colloca il nostro Paese ai vertici del commercio e dei traffici internazionali, qualunque sia la modalità con cui vengono svolti. *** The transport of various goods or packages from one place to anotherindeed, from one continent to another, without exceeding the expected costs andpreferably, within a short time and with careful, exact planning, generates an ever wider range of connected and interdependent effects, not the least of which includes a positive exchange at a global levelan exchange of experiences and information useful for obtaining increasingly competitive and efficient services. All this constitutesin a broad sense, what, with using a fairly comprehensive term, borrowed directly from the military world and derived, (for a change), from the classical Greek logikos, or something that makes logical sense, is called todayquite understandably, logistics. The logistical phenomenon is certainly not one of our times, but rather an artistic form of which the Persians andperhaps even more so, the ancient Romans were masters. Established in a modern key moment during the last post-war period, logistical organization has gradually become consolidated and has becomemore or less starting in the 1980s, the one to which we are referring today and has now become an essential part of every ganglion and is present in every aspect of the ruthless production and commercial investing universe that is so interwovenin various ways, to each and every one of our daily lives to the degree that wefor the most part, aren't even aware of it. It is, therefore, also for this andperhaps, precisely for this reason that today we look at logistics as one of the most powerful engines, perhaps even being the primary motivator of world growth, an engine that Italian companies often amidst thousands of bureaucratic obstacles and notwithstanding the rapacity of the tax authorities, somehow manages to function better perhaps as a result of these obstacles. The entrepreneurs of Italyand there are many whom we can define as being suchwith their unparalleled mastery, they have learned how to distinguish themselves and to be appreciated. This is also true for those who have managed to maintain the same ancestral commitment to preserving their brands' stylesstyles that have managed to survive despite the ever-present threat of globalization. Usually this can be attributed to their abilities in taking advantage of the enormous potential of the unique

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

geographical position they occupy. Indeed, Italian manufacturers benefit from the strategic maritime placement of the Italian peninsula, combined with the often creative way in which Italians are able to find solutions to everyday problems, furthered by the Italian commitment to quality. These attributes help place our country at the top of international trade and commerce, which are further aided by modern approaches to business practices. ged to tarnish , also for. the will and ability to grasp and exploit the enormous potential offered by a territory characterized by a unique geographical position, by a fascinating and incomparable history of which they are the natural heirs and by a seafaring experience which, as far as quality is concerned, l efficiency and the undisputed all-Italian ability to invent solutions, places our country at the top of international trade and commerce, whatever the way in which they are carried out.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

MENO BUROCRAZIA (idem) E PIÙ INTERMODALITÀ

EDOARDO RIXI

FARE SISTEMA
(da quanto tempo se ne parla?)
MENO BUROCRAZIA (idem) E PIÙ INTERMODALITÀ
EDOARDO RIXI
Viceministro Infrastrutture e Trasporti
La ricetta, così scarna da sembrare addirittura banale, suona, come un'amara denuncia di quanto non ostante i vacui quanto roboanti proclami da parte dei diversi governi che si sono succeduti, non siamo ancora riusciti ad attuare. Chissà che le prospettive aperte dagli ultimi accordi commerciali con il colosso cinese non imprimano finalmente una spinta decisiva, non soltanto ai porti di Trieste, già proiettata verso i traffici con l'Oriente e Genova (che, però denuncia una non ottimale capacità ferroviaria), ma anche per l'intero complesso portuale italiano e al nostro sempre affannoso apparato economico.
"Non solo Trieste e Genova, ce ne sarà per tutti o quasi - ha detto il vice ministro Edoardo Rixi, durante un intervento a La Spezia in una manifestazione sulle crociere nell'Auditorium dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale - purché il processo avvenga ordinatamente e con l'opportuno controllo della mano pubblica".
"Il traffico delle crociere - ha osservato Rixi - può rivelarsi addirittura più importante del traffico logistico, se non altro per l'amplissimo indotto occupazionale che genera e non sono assolutamente da trascurare il comparto alimentare e quello turistico, un settore, quest'ultimo, che per i prossimi anni ha commissionato la costruzione di qualcosa come un centinaio di nuove navi che, una volta in linea, avranno bisogno di porti adeguatamente attrezzati in cui attraccare".
6

La ricetta, così scarna da sembrare addirittura banale, suona, come un'amara denuncia di quanto non ostante i vacui quanto roboanti proclami da parte dei diversi governi che si sono succeduti, non siamo ancora riusciti ad attuare. Chissà che le prospettive aperte dagli ultimi accordi commerciali con il colosso cinese non imprimano finalmente una spinta decisiva, non soltanto ai porti di Trieste, già proiettata verso i traffici con l'Oriente e Genova (che, però denuncia una non ottimale capacità ferroviaria), ma anche per l'intero complesso portuale italiano e al nostro sempre affannoso apparato economico. Non solo Trieste e Genova, ce ne sarà per tutti o quasi - ha detto il vice ministro Edoardo Rixi, durante un intervento a La Spezia in una manifestazione sulle crociere nell'Auditorium dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale - purché il processo avvenga ordinatamente e con l'opportuno controllo della mano pubblica. Il traffico delle crociere - ha osservato Rixi - può rivelarsi addirittura più importante del traffico logistico, se non altro per l'amplissimo indotto occupazionale che genera e non sono assolutamente da trascurare il comparto alimentare e quello turistico, un settore, quest'ultimo, che per i prossimi anni ha commissionato la costruzione di qualcosa come un centinaio di nuove navi che, una volta in linea, avranno bisogno di porti adeguatamente attrezzati in cui attraccare. *** The recipeso meager as to seem even trivial, sounds like a bitter denunciation of howdespite the vacuous and pompous proclamations by the various government administrations of recent years, we really haven't been able to do much of anything to reduce the bureaucratic quagmire that we find ourselves stuck in. We do remain optimistic, however, that the latest trade agreements with the various Chinese giants will hopefully give us the much needed boost to finally liberate ourselves, somewhat. The areas in which we find ourselves most hopeful include the Port of Trieste, a port already geared towards trade with the East, and Genoa, whichdespite its decidedly less-than-desirable railway capacity, still remains strong. Additionally, we retain a great deal of optimism with regard to the entire Italian port complex, along with a great deal of respect for our always thriving economic apparatus. Not only with regard to Trieste and Genoathere will be room for everyone or almost everyone. This was a recent comment made by Italian Deputy Minister Edoardo Rixi, during an appearance in La Spezia at a demonstration on cruises in the Auditorium of the Port System Authority of the Eastern Ligurian Sea. Mr. Rixi continued by adding that, provided the process takes place neatly and with the appropriate control of the public hand. The traffic of the cruises, Rixi observed, can be even more important than the logistic traffic, if anything for the ample employment that such endeavors generate and we absolutely must not neglect the alimentary and touristic sectors. Lastly, one must remember the somewhere near one hundred new ships thatonce they have been built, will need adequately equipped ports in which to dock.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

ELEMENTI DI SCENARIO INTERNAZIONALE E IL PUNTO SULL'ITALIA

ALESSANDRO PANARO

Il fenomeno delle Free Zone, secondo gli studi di SRM, ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi: nel 1997 il numero di ZES era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è salito a circa 4.500 e coinvolge circa 135 Paesi. Il 43% delle Free Zone nel mondo è concentrata in Asia e nella regione del Pacifico; a seguire le Americhe con il 24% ed ancora l'Europa Centro- Orientale e l'Asia Centrale che raggruppano il 19% del totale. A livello di singoli Paesi spiccano la Cina ed il Vietnam con oltre 180 Free Zone. Nella stessa Cina occupano oltre 50 milioni di persone e generano 145 milioni di dollari di interscambio. L'impatto economico totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. Secondo autorevoli stime, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40% circa del totale dell'export di un Paese. Ad esempio nelle Free Zone dei Paesi dell'area MENA si concentra oltre il 36% del totale esportato dall'area, nell'Africa Sub Sahariana tale dato arriva quasi al 50%. In termini di occupati il dato è più variegato; gli occupati delle Free Zone rappresentano a livello mondiale lo 0,2% del totale. Nell'area MENA il dato diventa dell'1,6%, nelle Americhe l'1,2% e nell'area Asiatica del 2,3%. E' importante il tema della governance ed al riguardo esistono public zone (gestite da soggetti pubblici) e private zone (gestite da soggetti privati). Prendendo ad analisi un panel di 2.301 Free Zone, il 62% sono risultate gestite da privati (negli anni '80 tale percentuale era del 25%); tuttavia esistono diversificazioni a seconda delle aree geografiche: ad esempio nelle Americhe il 73% è privato, nell'area MENA l'81% delle Zone ha natura pubblica. In Europa esistono diversi casi di Free Zone a diversi livelli di operatività (più che altro si tratta di punti franchi individuati all'interno di aree portuali); se ne contano ad esempio 10 in Danimarca, 8 in Germania, 3 in Grecia, 5 in Spagna (tra cui la famosa ZAL-Zona ad Attività Logistica di Barcellona). Uno dei casi più famosi in Europa è rappresentato dalle 14 Free Zone della Polonia che hanno creato circa 296.000 nuovi posti di lavoro; esse coprono una superficie di oltre 18mila ettari e interessano 162 città e 232 Comuni del Paese. Katowice rappresenta la realtà più importante e vanta la presenza di oltre 260 aziende con investimenti pari a 5,5 miliardi di euro e 58.000 nuovi posti di lavoro. In queste aree della Polonia è possibile ottenere importanti benefici in termini di esenzioni fiscali (su tasse analoghe alle nostre IRPEF e IRES) ed alcuni Comuni offrono anche ulteriori esenzioni per le imposte locali; gli spazi sono adeguati all'esercizio delle attività industriali e produttive, i prezzi d'affitto sono particolarmente favorevoli e si può contare sull'assistenza offerta dalle autorità locali interessate ad accogliere nuovi investitori. Le ZES in Polonia presentano anche gradi diversi di specializzazione: alcune sul settore automotive, altre su apparecchiature elettriche oppure editoria ed altro. Secondo gli ultimi dati disponibili, nelle ZES polacche sono localizzate circa 80 imprese Italiane di vari settori. Una delle Free Zone più importanti dell'area MENA è a ridosso del porto di Tanger Med in Marocco. L'area logistico portuale e l'area Franca ospitano complessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro. E' una zona fondata su ingenti investimenti nel settore automotive ma anche di altri comparti manifatturieri; le imprese possono contare sulla presenza di uno dei porti più efficienti del Mediterraneo che movimenta circa 3 milioni di container l'anno e di aziende logistiche di livello internazionale che gestiscono i terminal dello scalo. Le ZES in Italia sono state istituite con Legge 3 Agosto 2017 n. 123. Esse sono zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate situate entro i confini dello stato costituite da aree adiacenti purché presentino nesso economico funzionalee che comprendano un'area portuale. Solo le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di ZES ubicate dove siano presenti aree portuali ed al riguardo ciascuna regione del Mezzogiorno può presentare proposta di ZES o al massimo due proposte

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ove siano presenti più aree portuali. Le imprese che investiranno nelle ZES in Italia potranno avere: 1) procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l'accesso alle infrastrutture; 2) un credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati. Esse dovranno mantenere l'attività nella ZES per almeno 7 anni. Viene messa in opera quindi una politica di sviluppo istituzionale che pone il Porto al centro, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di impresa che ruota intorno ad essa. Il soggetto per l'amministrazione della ZES è identificato nel comitato di indirizzo composto dal presidente dell'Autorità portuale che lo presiede, da un rappresentante della Regione, da un rappresentante del consiglio dei Ministri e da un rappresentante del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il comitato si avvale del segretario generale dell'Autorità portuale per le funzioni amministrative. Il segretario generale del porto può stipulare accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari. *** The phenomenon of Free Zones has shown a steadily increasing trend which did not stop during the age of globalization nor the financial economic crisis of the last few years: in 1997 the number of SEZs amounted to 845 in 93 countries, while now there are about 4,500 in 135 countries. 43% of Free Zones in the world are located in Asia and in the Pacific area, 24% of them are in the Americas while only 19% are to be found in Central-Eastern Europe and Central Asia. As regards individual countries, China and Vietnam have more than 180 Free Zones. In China, these employ 50 million people and generate $ 145 million worth of exchanges. Their overall economic impact amounts to over 68.4 million direct jobs and more than $ 850 billion worth of exchanges. According to reliable estimates, Free Zones concentrate about 40% of total export of a certain country. For instance, in Free Zones of the MENA countries about 36% of exports can be found, while this figure goes up to nearly 50% in Sub Saharan Africa. In terms of employment, data are more diversified as jobs in free zones account for 0.2% of the world's total. In the MENA area this figure is 1.6%, in the Americas 1.2% and in Asia 2.3%. With regards to governance, there can be found public zones (managed by public bodies) and private zones (managed by private bodies). An analysis carried out on a sample of 2,301 free zones has revealed that 62% of these are managed by private bodies (this figure was 25% in the 1980s). Nevertheless, it is possible to find differences across geographical areas: 73% of free zones in the Americas is private while in the MENA region 81% of them is public. In Europe, there are many cases of free zones with different operational levels and these mainly show the typical features of free points within port areas. For instance, there are 10 in Denmark, 8 in Germany, 3 in Greece and 5 in Spain (amongst these the famous ZAL-Zona de Actividades Logísticas of Barcelona). One of the most successful concentrations of free zones can be found in Poland, where 296,000 jobs have been created by 14 Free zones. These cover an area of over 18,000 hectares across 162 cities and 232 municipalities of the country. Katowice is the most important and boasts the presence of 260 companies with investments totalling 5.5 billion and 58,000 jobs. In these areas of Poland, it is possible to obtain great benefits in terms of tax discounts (on taxes similar to Italian IRES and IRPEF) and some local administrations also offer further reductions of local taxes. Moreover, areas are appropriate to performing industrial and manufacturing activities, with particularly favourable rents and continuous assistance offered by local administrations which show a keen interest in attracting and welcoming new investors. Special Economic Zones in Poland also show different levels of specialization, i.e. automotive, electrical appliances, publishing and others. According to the latest statistics, approximately 80 Italian companies operate in Polish Special Economic Zones across different sectors. One of the most important free zones of the MENA area is located in the port of Tanger Med in Morocco. The port-logistic area and the free zone host approximately 600 companies of all productive sectors which produce a total export of 4 billion. This zone is based on big investments in the automotive industry and in other manufacturing sectors. Also, companies can count on one of the most efficient ports in the Mediterranean handling approximately 3 million containers per year and benefit from the services offered by international logistic companies that manage the terminals of the port. Special Economic Zones in Italy were established with Law 3rd August 2017 n. 123. In this law, free zones are defined as geographically limited and clearly identified areas located within the national territory and composed of adjacent zones provided that these have some economic functional link and that they include at least one port area'. It is only the regions of the Mezzogiorno that can request to establish a SEZ located near port areas and in this regard, each region of the Mezzogiorno can file a maximum of two proposals if two port areas are present in the region. Companies investing in Italian SEZ may have: 1) Simplified procedures for the execution of bureaucratic requirements and for access to infrastructures; 2) Tax credit in relation to investments made. Such companies will have to maintain their activity in the SEZ for at least 7 years. Therefore, the institutional development policy revolves around the port, and entrepreneurial initiatives, incentives and financial resources are generally employed to upgrade the maritime infrastructure and the whole surrounding business network. The body that is in charge of managing the SEZ is the steering committee chaired by the President of the Port Authority and composed by a representative of each of the following: a) the regional administration, b) the Council of Ministers, c) the Ministry of infrastructure. The committee avails itself of the Secretary General of the Port Authority who performs administrative functions. The Secretary General of the port can sign agreements with banks or financial intermediaries.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

TRIESTE MARINE TERMINAL

UN ANNO DA RECORD AL MOLO VII

Con una crescita vicina al 15% e quasi 626,000 Teu, Trieste Marine Terminal ha raggiunto, nel corso del 2018, il miglior risultato di sempre nella movimentazione di container al Molo VII. Allo stesso modo, un nuovo record è stato stabilito nel traffico intermodale in partenza e in arrivo dal Molo VII del porto di Trieste: più di 3.000 treni operati e un 49,75% di aumento dei volumi, sempre durante il 2018. Trieste Marine Terminal è il terminal container del porto di Trieste: situato nel Nord Italia sul mare Adriatico, con un pescaggio di 18 metri in banchina e più di 900.000 Teu di capacità, rappresenta il punto di accesso più naturale per i mercati dell'Europa centrale e orientale. L'eccezionale posizione geografica di Trieste consente alle Compagnie di navigazione e agli importatori/esportatori di risparmiare tempo e costi utilizzando le strutture e i servizi di Trieste Marine Terminal. Procedure di transito semplici e chiare facilitano la ricezione e la consegna delle merci via Trieste nel modo più rapido ed economico, anche dal punto di vista doganale. TMT è una struttura moderna che offre ai propri clienti efficienza e flessibilità nelle operazioni, una vasta gamma di connessioni intermodali e servizi al terminal competitivi in termini di spesa: le sedi servite permettono a Compagnie di navigazione, spedizionieri e operatori di collegare Trieste in modo sicuro e rapido con il cuore dell'Europa, anche grazie alla rete di uffici del Gruppo in Italia e nell'Europa centro-orientale. Le connessioni intermodali sono uno degli elementi chiave nella visione strategica del terminal. Il terminal è in grado di allestire al suo interno più di 7.000 treni all'anno: attualmente effettua 80 viaggi di andata e ritorno alla settimana, di cui 20 da/per la Germania. Il parco ferroviario all'interno del terminal container possiede, ad oggi, 5 binari ferroviari da 600 metri ciascuno, serviti da 2 gru transtrainer su rotaia dedicate in esclusva alle operazioni ferroviarie. La strategia aziendale e gli investimenti in corso mirano sia al miglioramento continuo delle attrezzature del terminal, sia allo sviluppo delle connessioni intermodali: Trieste Marine Terminal è in grado di aprire nuovi collegamenti ferroviari e mantenere collegamenti ferroviari e stradali rapidi, efficienti e competitivi. I fattori chiave per raggiungere questi obiettivi sono il mantenimento di operazioni standard di alta qualità e la formazione di personale altamente qualificato. *** With a growth close to 15% and almost 626.000 Teus, Trieste Marine Terminal established, during 2018, the best result ever in the handling of containers at Molo VII. In the same way, a new record was established in intermodal traffic departing from and arriving to Molo VII of the Port of Trieste: more than 3,000 trains operated and a 49.75% increase in volumes during 2018. Trieste Marine Terminal is the container terminal of the Port of Trieste: located in Northern Italy on the Adriatic Sea, with a draft of 18 meters at the berth and more than 900,000 teu capacity it well represents the most natural gateway for Central and Eastern European markets. The unique geographic position of Trieste allows Shipping Lines and importers/ exporters to potentially save time and costs using Trieste Marine Terminal facilities and services. Simple and clear transit procedures facilitate the receipt and delivery of goods via Trieste in the quickest and most economical way also under the customs point of view. TMT is a modern structure that provides its customers with efficiency and flexibility in operations, a wide range of intermodal connections and cost-competitive terminal services: the locations served allow Shipping Lines, Freight Forwarders and operators to safely and quickly connect Trieste with the heart of Europe, also thanks to the network of Group's offices in Italy and Central/Eastern Europe. Intermodal connections are one of the key elements in the terminal strategic vision. The Terminal is in the position to internally operate over 7.000 trains per year: it currently performs 80 roundtrips per week, of which 20 are to/from Germany. The rail park inside the container terminal has to date 5 rail tracks 600 meters each, served by 2 rail mounted gantry cranes fully dedicated to train operations. The corporate strategy and ongoing investments aim at both continuous upgrades of terminal equipment and the development of intermodal connections: Trieste Marine Terminal is in the position to open new rail links and maintain quick, efficient and cost competitive rail/road connections. Key factors to reach these targets are the maintenance of high-quality standard operations and the training of highly skilled personnel.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

MISSION FEDESPEDI

SVILUPPARE LA CULTURA DELLA LOGISTICA

Lo scacchiere geopolitico internazionale e le attuali condizioni del mercato stanno portando il commercio mondiale verso una crescente complessità. Neo-protezionismo e guerre commerciali, Brexit, Via della Seta, verticalizzazione dei carrier marittimi, gigantismo navale ed espansione dei player dell'eCommerce sono fattori che hanno ripercussioni dirette sugli operatori del settore logistico, i quali non devono più fare i conti solo con i propri competitor tradizionali. Questi nuovi trend stanno incidendo in maniera radicale sull'attività dello spedizioniere internazionale: sulle sue competenze, sugli strumenti necessari a svolgere la propria attività, sui modelli di business. Pur in un contesto in forte evoluzione, le imprese di spedizioni restano le prime garanti della qualità della supply chain agendo come riduttrici di complessità e partner delle imprese che decidono di internazionalizzare la propria attività. Lo spedizioniere, dunque, è chiamato nel breve periodo a: concepire in modo sempre più innovativo il proprio ruolo: da semplice fornitore di un servizio a consulente e facilitatore a 360°, creando valore aggiunto per le imprese che importano ed esportano; consolidare o arricchire il proprio bagaglio di competenze specialistiche, per rimanere competitivo. Laddove è sempre più completa l'integrazione tra logistics, customs and trade lo spedizioniere deve essere in grado di presidiare proattivamente tutto ciò che impatta sui flussi delle merci come il trasporto, i lead time, gli aspetti documentali e contrattuali, i termini di resa e i pagamenti internazionali. Senza dimenticare le normative doganali e fiscali, antiterrorismo e gli aspetti assicurativi. Raramente una categoria imprenditoriale fronteggia una simile ampiezza di ambiti di competenza. Proprio in questa complessità risiede il vantaggio competitivo che consente alle imprese di spedizioni di risolvere i problemi e di affrontare gli imprevisti con competenza e preparazione. investire sulle risorse umane l'asset di maggior valore per una impresa di spedizioni internazionali e sulla formazione continua, per capitalizzare il patrimonio di conoscenze ed esperienza interne all'azienda. In questo scenario, la mission di Fedespedi è proprio quella di promuovere e sostenere lo sviluppo di una cultura della logistica a partire dal capitale umano delle nostre imprese. La strada scelta è quella di investire in uno dei nostri asset principali: i servizi che offriamo quotidianamente alle imprese, come la formazione. Specializzazione, qualificazione, certificazione sono la via che offriamo alle aziende che rappresentiamo, affinché possano cogliere le opportunità di sviluppo e consolidamento della loro attività sui mercati internazionali, con una preparazione adeguata alle sfide che le attendono. *** In an increasingly complex and competitive international arena, companies operating in the logistics industry are facing multiple challenges, which are directly affecting their businesses: new protectionism and trade wars, Brexit, the Belt & Road Initiative, the impact of alliances in container shipping (i.e. market concentration, performance and vertical integration), the increase in the size of containerships and the expansion of a few dominant eCommerce players. All these new trends will have a high impact on the international freight forwarders' activities, their business models and modus operandi, as well as the adoption of innovative and crucial skills and tools. Nevertheless, the international freight forwarder will remain a strategic player as an international trade facilitator, problem solver and global forwarding partner for companies. For these reasons, I truly believe that their role in the near future will be: Developing the business activities with a new perspective, evolving from a mere service provider to an advisor for importers and exporters; Strengthening and enhancing their extraordinary know-how, in order to stay competitive. In a market where logistics, customs and trade are growing towards full integration, the freight forwarder should have a proactive approach, transport organisation, lead time, international contracts and treaties, freight terms, international payments, tax and customs laws and rules, antiterrorism, insurance and all aspects that regulate and affect imports and exports of goods. There is hardly any other business that has such a wide range of expertise. Specific knowledge is the competitive advantage that allows freight forwarding companies to solve problems and deal with an unexpected turn of events, ensuring to their partners all-around regulatory and customs compliance; Investing in human resources

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

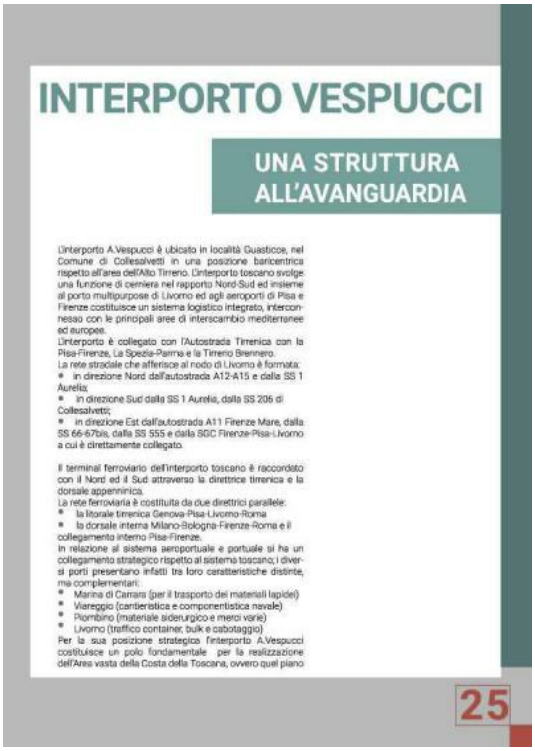
the most valuable asset for an international freight forwarder and in continuous training in order to capitalise the business know-how. In this scenario, Fedespedi's mission is to promote and support the development of a logistics culture starting from our human capital. The aim is to invest in one of our major assets among the several services that we offer on a daily-basis to the freight forwarders: training. Specialisation, qualification, and certification are the 3 routes that we offer to our member companies, so that they can seize the opportunities to develop and reinforce their businesses in the international markets with an appropriate set of skills and face the challenges lying ahead.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

INTERPORTO VESPUCCI

UNA STRUTTURA ALL'AVANGUARDIA



L'interporto A.Vespucci è ubicato in località Guasticce, nel Comune di Collesalvetti in una posizione baricentrica rispetto all'area dell'Alto Tirreno. L'interporto toscano svolge una funzione di cerniera nel rapporto Nord-Sud ed insieme al porto multipurpose di Livorno ed agli aeroporti di Pisa e Firenze costituisce un sistema logistico integrato, interconnesso con le principali aree di interscambio mediterranee ed europee. L'interporto è collegato con l'Autostrada Tirrenica con la Pisa-Firenze, La Spezia-Parma e la Tirreno Brennero. La rete stradale che afferisce al nodo di Livorno è formata: in direzione Nord dall'autostrada A12-A15 e dalla SS 1 Aurelia; in direzione Sud dalla SS 1 Aurelia, dalla SS 206 di Collesalvetti; in direzione Est dall'autostrada A11 Firenze Mare, dalla SS 66-67bis, dalla SS 555 e dalla SGC Firenze-Pisa-Livorno a cui è direttamente collegato. Il terminal ferroviario dell'interporto toscano è raccordato con il Nord ed il Sud attraverso la direttrice tirrenica e la dorsale appenninica. La rete ferroviaria è costituita da due direttrici parallele: la litorale tirrenica Genova-Pisa-Livorno-Roma la dorsale interna Milano-Bologna-Firenze-Roma e il collegamento interno Pisa-Firenze. In relazione al sistema aeroportuale e portuale si ha un collegamento strategico rispetto al sistema toscano; i diversi porti presentano infatti tra loro caratteristiche distinte, ma complementari: Marina di Carrara (per il trasporto dei materiali lapidei) Viareggio (cantieristica e componentistica navale) Piombino (materiale siderurgico e merci varie) Livorno (traffico container, bulk e cabotaggio) Per la sua posizione strategica l'interporto A.Vespucci costituisce un polo fondamentale per la realizzazione dell'Area vasta della Costa della Toscana, ovvero quel piano di sviluppo dei sistemi economici locali e delle infrastrutture delle province di Livorno, Pisa, Lucca e Massa Carrara. Area logistica L'area logistica occupa gran parte della superficie interportuale e rappresenta il cuore operativo dell'interporto in cui si svolgono le attività collegate al trasporto delle merci. Attraverso i due Gate - Gate Est e Gate Ovest - vi possono accedere gli operatori specializzati in diverse tipologie di merce: Auto Cellulosa e forestale Chimica Containers Ortofrutta Vini E' dotata di moderni magazzini specializzati nei vari settori merceologici; vaste aree per il parcheggio delle auto e lo stoccaggio dei containers, strutture all'avanguardia per garantire sicurezza e qualità del lavoro. Il tutto servito oltre che da una moderna rete stradale interna, da un razionale ed attrezzato terminal ferroviario di ampie dimensioni. Progetti L'interporto Toscano A. Vespucci sta mettendo in campo importanti progetti al fine di creare progressivamente un'area logistica energeticamente autonoma, integrando gli interventi previsti per l'intermodalità dal punto di vista energetico ed ambientale. Tali progetti prevedono la realizzazione di strutture dotate di impianti che utilizzano energia da fonti rinnovabili (eolico e solare), primo fra tutti un grande terminal frigo per la conservazione e manipolazione della merce in celle dedicate interamente coperta da pannelli solari. *** The Freight village Toscano A. Vespucci is located in Guasticce, in the municipality of Collesalvetti in the centre of northern Tuscany. The Tuscan freight village is pivotal in the North South connection. When viewed in its proximity to the multipurpose port of Livorno and Pisa and Florence airports, it becomes clear that it offers integrated logistics systems, and connects with the principle Mediterranean and European markets. The freight village is connected to the Tyrrhenian motorway, on the Pisa-Florence, the La Spezia-Parma and Tyrrhenian Brennero routes. The road network leading to the Livorno node include: northbound the A12-A15 motorway and SS 1 Aurelia state road; southbound the SS 1 Aurelia and the SS 206 Collesalvetti state roads; eastbound the A11 Florence-coastal motorway, the SS 66-67bis and SS555 state roads, and the SGC Firenze-Pisa-Livorno highway to which it is directly connected. The rail terminal at the freight village is connected to the lines running north and south on the main Tyrrhenian and Apennine networks. This network comprises two parallel lines: The Genoa-Pisa-Livorno-Rome The Milan-Bologna-Florence-Rome and the Pisa-Florence link. With regard to the airport and port systems, the freight village has strategic connections for Tuscany; the various ports have distinct but complementary characteristics that combine to satisfy the Tuscan market: Marina di Carrara (for the transportation of stone) Viareggio (with its shipyards and maritime supplies)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Piombino (for its steelworks and various goods) Livorno (container, bulk and coasting traffic,) Thanks to its strategic location the interporto A. Vespucci is pivotal for the Tuscan Coastline and its local markets and industries exploiting the excellent infrastructures running from Livorno, Pisa, Lucca e Massa Carrara. Logistics Area The logistics area takes up a large part of the freight village's surface and is the heart of all transportation operations. Operators specialising in various types of goods have access through the two gates; East and West. The range of cargo includes: : Automotive Cellulose and Forestry products Chemical Containers Fruit and Vegetables Wine It is equipped with modern warehouses specifically designed for different types of freight, huge areas for parking and the storage of containers plus avant-garde systems that guarantee safety and an efficient working environment. Projects The interporto Toscano A. Vespucci is implementing a number of important projects to gradually create a logistics area that is self sustaining with regard to energy by incorporating policies that are of benefit to energy production and environmental protection. These projects involve the construction of structures that use renewable energy sources (solar and wind power). First and foremost, is the large refrigeration Terminal for the preservation and handling of goods in dedicated cells that are entirely covered in solar panels. The roof has a photovoltaic array of over 24,000m2 capable of producing 2.5-3 MWP more than the current energy requirements of the freight village's buildings.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

CEPIM

TRA STORIA, INNOVAZIONE E FORMAZIONE

Nato nel 1974 per sviluppare l'intermodalità e l'integrazione dei servizi logistici, specializzato nella distribuzione delle merci e alla ricerca costante di sviluppo di progetti innovativi, CePIM è oggi tra i primi 10 interporti a livello europeo. Le attività come Logistic Service Provider non riguardano solo le attività logistiche e trasportistiche, ma CePIM si occupa anche dell'assistenza al cliente, la progettazione e lo sviluppo di soluzioni efficienti ed innovative - racconta l'AD e presidente Luigi Capitani L'Interporto di Parma opera a livello nazionale e internazionale, con soluzioni logistiche efficienti, ottimizzando risorse, costi, sicurezza delle merci per il rispetto dell'ambiente. CePIM offre ai propri partner servizi logistici integrati, trasporto intermodale, stoccaggio, e permette la verifica VGM dei container secondo la normativa SOLAS. Grazie alla posizione strategica, che permette di raggiungere agevolmente i porti di Ravenna e La Spezia ma anche il Nord Europa, CePIM garantisce elevate performance logistiche rispondendo ai bisogni dei clienti. Favorevole anche l'intersezione alle autostrade A1 e A15: all'Interporto di Parma accedono in media circa 1.300.000 mezzi pesanti ogni anno. Oltre al trasporto su gomma, ogni anno circa 2.700 treni merci arrivano all'Interporto di Parma: tale numero sarà sensibilmente incrementato grazie alla nuova dorsale Castelguelfo-Interporto elettrificata, che andrà a eliminare sostituire l'attuale trazione diesel. A questo va aggiunto inoltre il prossimo potenziamento terminalistico con binari a standard europei. Queste innovazioni permetteranno un notevole risparmio di tempi e costi del trasporto su ferro. L'obiettivo - prosegue Capitani è quello di potenziare le infrastrutture e consentire l'incremento della capacità di offerta di trasporto intermodale e movimentazione delle merci. CePIM è anche formazione e innovazione: nel 2018, insieme all'Università di Parma (SITEIA.PARMA) ha realizzato un prototipo di container a scarico bilaterale a gravità per il trasporto di cereali sfusi, ottenendo il sostegno economico del Bando per progetti collaborativi di ricerca e sviluppo delle imprese della Regione Emilia-Romagna sul fondo strutturale europeo. Inoltre, CePIM è anche partner fondatore di ER.I.C. il cluster intermodale della Regione Emilia-Romagna che raggruppa i principali hub logistici e trasportistici della regione. Insieme hanno progettato due corsi di formazione specialistici per il settore della logistica integrata e sviluppano costantemente progetti innovativi. La rete e la condivisione per noi sono capisaldi fondamentali, insieme si possono realizzare grandi progetti e proseguire nello sviluppo delle nostre realtà conclude l'Ing. Capitani. *** CePIM was born in 1974 to develop intermodal transport and the integration of logistics services, specialized in the distribution of goods and the constant research for the development of innovative projects, indeed CePIM is in the top ten of European Freight Village. "Activities such as Logistic Service Provider do not only concern logistics and transport activities, but CePIM also takes care of customer service, design and development of efficient and innovative solutions" - says CEO and President Luigi Capitani Parma's Freight Village operates nationally and internationally level, with efficient logistics solutions, optimizing resources, costs and safety of goods for the respect of the environment ". CePIM offers its partners integrated logistics services, intermodal transport, storage and VGM verification of containers according to SOLAS regulations. Thanks to his strategic position, which allows easy access to Ravenna and La Spezia ports, but also to Northern Europe, CePIM guarantees high logistic performance in response to the needs of customers. The intersection with the A1 and A15 motorways is also favorable: on average, around 1,300,000 trucks access in freight village every year. In addition to road transport, about 2,700 freight trains arrive at the Parma freight terminal each year: this number will be significantly increased with the new Castelguelfo-Interporto electrified backbone, which will remove the current diesel traction. Added to this is also the next terminal development with European standard railway tracks. These innovations will allow a considerable saving of time and costs on rail transport. "The objective - says Capitani - is to strengthen the infrastructures and allow the increase in the capacity to offer intermodal transport and goods handling". CePIM is Training and Innovation: in 2018, together with Parma's University (SITEIA.PARMA), it created a prototype bilateral gravity unloading container for the transport of

cereals, obtaining the financial support of the Call for collaborative projects of research and development of enterprises of the Emilia-Romagna Region on the European structural fund. CePIM is also founding partner of ER.I.C., the intermodal cluster of the Emilia-Romagna Region, which brings together the main logistics and transport hubs of the region. The cluster have designed two specialized training courses for the integrated logistics sector and constantly develop innovative projects. "Networking and sharing are fundamental for us, together we can realize great projects and continue developing our realities" concludes Mr. Capitani

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

GRIMALDI, PRIMO ARMATORE ITALIANO

E PRIMO OPERATORE AL MONDO PER TRASPORTO ROTABILI

Fondato nel 1947, il Gruppo Grimaldi è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Comprende sei compagnie di navigazione: Grimaldi Deep Sea, che opera nel trasporto di merci rotabili e container sulle rotte atlantiche e tra il Mediterraneo e l'Africa occidentale; Grimaldi Euromed, specializzata nel trasporto ro-ro dell'area euromediterranea e sulle Autostrade del Mare, e nel trasporto di passeggeri nel Mediterraneo con il brand Grimaldi Lines; Atlantic Container Line, che gestisce collegamenti merci (container e ro-ro) tra Nord America e Nord Europa; Malta Motorways of the Sea, compagnia di navigazione che opera collegamenti ro-ro tra Malta e i principali porti del Mediterraneo; Minoan Lines, che gestisce servizi di cabotaggio greco per merci e passeggeri; Finnlines, che opera nel trasporto di merci e passeggeri nel Mar Baltico e nel Mare del Nord. Il Gruppo, con sede a Napoli, fa capo alla famiglia Grimaldi e impiega circa 15.000 persone in tutto il mondo. Con la sua flotta moderna composta da oltre 120 navi, 30 delle quali costruite negli ultimi 5 anni, serve oltre 120 porti in 50 paesi nel Mediterraneo, nel Nord Europa, nell'Africa Occidentale, nel Nord e Sud America. In più, 18 nuove navi sempre più efficienti entreranno a far parte della flotta nei prossimi anni; parallelamente, il Gruppo ha implementato una strategia finalizzata a massimizzare la capacità di trasporto delle unità già operative, così da raggiungere economie di scala e di scopo e, al tempo stesso, massimizzare i benefici in termini ambientali. D'altra parte, obiettivo principale del Gruppo è rafforzare ed espandere la sua rete logistica internazionale secondo una strategia che dà la massima priorità alla sostenibilità ambientale e al raggiungimento di elevati standard qualitativi che soddisfino appieno le aspettative dei clienti. Tutto ciò è reso possibile dall'applicazione di tecnologie all'avanguardia in ogni ambito del proprio business, dall'impiego di una delle flotte più giovani, moderne e rispettose dell'ambiente a livello mondiale, nonché da un costante e significativo investimento in formazione e innovazione. Il Gruppo Grimaldi è oggi il primo armatore italiano e il primo operatore al mondo per il trasporto marittimo di carichi rotabili, e per la qualità dei servizi offerti continua ad essere scelto e premiato dai principali produttori di veicoli a livello mondiale. La fitta rete di collegamenti marittimi operati garantisce, infatti, servizi puntuali tra i principali porti di quattro continenti. Il fiore all'occhiello del Gruppo Grimaldi è l'estesa rete di Autostrade del Mare, che conta ben 120 collegamenti nel Mar Mediterraneo, nel Mar Baltico e in Nord Europa. Con la creazione del Network Short Sea, il Gruppo si è fatto interprete e pioniere di una precisa istanza dell'UE, volta a ridurre al minimo l'impatto ambientale del trasporto merci via terra, promuovendo il trasporto via mare e contenendo in questo modo le emissioni di CO_2. Con la sua vasta rete di collegamenti marittimi, offerti con i marchi Grimaldi Lines, Finnlines e Minoan Lines, nel bacino del Mediterraneo, nei Mari Baltico e del Nord, il Gruppo partenopeo è leader europeo nelle Autostrade del Mare. I suoi servizi di trasporto via mare rappresentano un'alternativa sostenibile ed efficiente al tutto strada: permettono, infatti, di evitare congestioni e incidenti stradali, ritardi nelle consegne e costi di carburante eccessivi, offrendo allo stesso tempo la possibilità di consegne puntuali e soprattutto regolari tra i più importanti porti d'Europa. In aggiunta, negli ultimi anni il Gruppo ha dato il via ad un piano d'espansione mirato ad integrare verticalmente i servizi logistici offerti secondo il modello door-to-door. I 21 terminal portuali attualmente di proprietà/gestiti dal Gruppo Grimaldi sono dislocati in 11 paesi tra il Nord Europa, il Mediterraneo e l'Africa Occidentale, e si estendono su una superficie totale di oltre 6 milioni di metri quadri. Il Gruppo ha inoltre creato centri di stoccaggio attrezzati per le operazioni di pre-consegna delle autovetture, e società di trasporto in vari paesi europei e mediterranei. Oltre che per la qualità ed efficienza dei servizi offerti, il Gruppo Grimaldi si distingue per la forte attenzione verso le tematiche ambientali, che si è tradotta negli ultimi anni in importanti investimenti finalizzati alla riduzione delle emissioni nocive. Il Gruppo partenopeo è stato infatti tra le prime compagnie di navigazione a scegliere di installare, a bordo delle sue navi, gli scrubber per la depurazione dei gas di scarico e mega batterie al litio, capaci di alimentare le navi durante la sosta in porto,

raggiungendo così l'obiettivo di zero emissioni in porto. Il Gruppo, inoltre, si impegna attivamente per sostenere l'implementazione delle nuove normative dell'IMO in materia di emissioni di zolfo, in qualità di membro fondatore della Clean Shipping Alliance. *** Established in 1947, the Grimaldi Group is a fully integrated multinational logistics company, specialized in the operation of roll-on/roll-off vessels, car carriers and ferries. It includes six shipping companies: Grimaldi Deep Sea, which operates in the transport of rolling cargo and containers on the Atlantic routes and between the Mediterranean and West Africa; Grimaldi Euromed, specialized in ro-ro transport in the Euro-Mediterranean area and on the Motorways of the Sea, and in the transport of passengers in the Mediterranean under the Grimaldi Lines brand; Atlantic Container Line, which manages container and ro-ro services between North America and Northern Europe; Malta Motorways of the Sea, a shipping company that operates ro-ro connections between Malta and the main Mediterranean ports; Minoan Lines, operating Greek cabotage services for freight and passengers; Finnlines, which operates in the transport of freight and passengers in the Baltic and North Sea. Based in Naples, the Group is wholly owned by the Grimaldi family and employs around 15,000 people worldwide. With a modern fleet of over 120 ships, 30 of which were built in the last 5 years, it serves over 120 ports in 50 countries in the Mediterranean area, in Northern Europe, in West Africa, in North and South America. In addition, 18 new, highly efficient ships will join the fleet in the next years; meanwhile, the Group has implemented a strategy aimed at maximizing the transport capacity of the already operational units, so as to achieve economies of scale and scope and, at the same time, maximize the benefits in environmental terms. As a matter of fact, the main objective of the Group is to strengthen and expand its international logistics network according to a strategy that gives the highest priority to environmental sustainability and to the achievement of high quality standards that fully meet customer expectations. All this is made possible through the application of cutting-edge technologies in every field of its business, and thanks to one of the youngest, most modern and environmentally friendly fleets in the world, while substantial resources are invested in training and innovation. The Grimaldi Group is today the first Italian shipowner and the first operator in the world for maritime transport of rolling freight; thanks to the quality of its services, the main vehicle manufacturers worldwide keep choosing and awarding the Group. Its dense network of maritime connections guarantees, in fact, punctual services between the main ports of four continents. The Grimaldi Group's flagship is the extensive network of Motorways of the Sea, which counts as many as 120 connections in the Mediterranean Sea, in the Baltic Sea and in Northern Europe. With the creation of the Short Sea Network, the Group was a pioneer in implementing a precise EU plan, aimed at minimizing the environmental impact of freight transported by road by promoting sea transport, thus reducing CO2 emissions. With its extensive network of maritime connections, offered under the Grimaldi Lines, Finnlines and Minoan Lines brands in the Mediterranean basin, in the Baltic and North Seas, the Neapolitan Group is the European leader in the Motorways of the Sea. Its shipping services represent a sustainable and efficient alternative to pure road transport: in fact, they avoid road congestion and accidents, delays in delivery and excessive fuel costs, offering at the same time regular, timely deliveries among the most important ports in Europe. Moreover, over the last years the Group has launched an expansion plan aimed at vertically integrating the logistics services offered according to the door-to-door model. The 21 port terminals currently owned/managed by the Grimaldi Group are located in 11 countries in Northern Europe, in the Mediterranean basin and in West Africa, and cover a total surface area of over 6 million square meters. The Group has also created storage centres equipped for the pre-delivery inspection of vehicles, as well as transport companies in several European and Mediterranean countries. In addition to the quality and efficiency of its services, the Grimaldi Group stands out for its strong focus on environmental issues, which in recent years has resulted in important investments aimed at reducing harmful emissions. The Neapolitan Group was, in fact, among the first shipping companies to choose to install, on board its vessels, scrubbers for the purification of exhaust gases and mega lithium batteries capable of powering ships during stops in ports, thus reaching the goal of "zero emissions in port". Furthermore, as a founding member of the Clean Shipping Alliance, the Group is actively committed to supporting the implementation of the new IMO regulations on sulphur emissions.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

TERMINALE OLT INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE

UN CONTRIBUTO ALLA SICUREZZA DEL SISTEMA NAZIONALE DEL GAS

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". L'impianto, entrato in funzione nel Dicembre 2013, è il risultato della sintesi tra esperienza e competenze tecniche di alto livello, due aspetti fondamentali di un'infrastruttura che unisce innovazione tecnologica, massima affidabilità sulla sicurezza e sulla sostenibilità ambientale. Tali standard di funzionamento sono inoltre attestati dalle Istituzioni di riferimento, nazionali e locali, deputate al monitoraggio periodico dell'impianto. Il Terminale OLT è stato definito dal ministero dello Sviluppo Economico un'infrastruttura essenziale e indispensabile per fornire un contributo alla sicurezza del Sistema Nazionale del Gas. L'approvvigionamento di gas naturale liquefatto, attraverso gli impianti di rigassificazione, è di fondamentale importanza per ridurre la dipendenza del sistema energetico del Paese dai gasdotti e garantire, al contempo, sicurezza, flessibilità e diversificazione degli approvvigionamenti. FSRU Toscana, dall'inizio delle operazioni commerciali, ha ricevuto carichi provenienti dai maggiori paesi esportatori di GNL quali: Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Perù, Qatar, Trinidad e Tobago e Stati Uniti, oltre ad una serie di carichi provenienti da altri terminali europei (Spagnoli e Olandesi). La principale attività del Terminale è la rigassificazione. OLT mette annualmente a disposizione una capacità di rigassificazione pari a 6.356.250 mc liquidi che viene offerta, a partire dal 2018, su base d'asta. Tale procedura consente al Terminale di intercettare in modo più efficace le richieste del mercato, rendendo la sua operatività più efficiente, fino quasi alla massima capacità di utilizzo. "FSRU Toscana", inoltre, grazie alla flessibilità dell'impianto e alla localizzazione di assoluta centralità nel cuore del Mediterraneo, potrà ricoprire un ruolo cruciale per l'avvio del servizio di Small Scale LNG. Un'attività che potrà rivelarsi di fondamentale importanza per l'affermazione dell'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre in ottemperanza alle indicazioni espresse dalla UE rispetto all'utilizzo di carburanti sempre più sostenibili, e per l'approvvigionamento di metano per le reti isolate. *** OLT Offshore LNG Toscana is the company which manages the floating storage and regasification unit FSRU Toscana. The Terminal, which became operational in December 2013, is the successful combination of expertise and high-level competence, two paramount aspects of an infrastructure where innovative technology meets maximum reliability on safety and environmental sustainability. These functional standards are certified by competent national and local Authorities, which periodically monitor the plant. The Terminal was defined by the Ministry of Economic Development as a key infrastructure to contribute to the Security of the Gas National System. The supply of LNG, through regasification plants, is essential to reduce dependence on gas pipelines and, at the same time, to guarantee security, flexibility and diversification of supply. FSRU Toscana, from the beginning of commercial operations, has received cargoes from the major LNG exporting countries, such as Algeria, Cameroon, Egypt, Equatorial Guinea, Nigeria, Norway, Peru, Qatar, Trinidad and Tobago, United States, as well as LNG from other European terminals (Spanish and Dutch). The main activity of the Terminal is regasification. OLT offers annually a regasification capacity equal to 6,356,250 liquid cu.m.; from 2018, such capacity is offered via auctions. This new mechanism allows to intercept the market demand, especially in the short period, boosting the commercial activities of the plant. Moreover, OLT's Terminal, thanks to the flexibility of the plant and to its central position in the heart of Mediterranean, could have a crucial role in starting the Small Scale LNG service, which could become a fundamental service to boost the use of LNG as a fuel in maritime and inland transport, and to supply methane to isolated grid, following the recommendations given by the European Union on the energy transition to sustainable fuels.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

SULLA NUOVA VIA DELLA SETA

IL BICCHIERE È MEZZO PIENO O MEZZO VUOTO?

Abbiamo chiesto a Riccardo Fuochi, presidente del Propeller club di Milano, la sua opinione: "Il vantaggio sarà l'aumento dei flussi commerciali, non tanto per i beni prodotti in Cina, ma per gli scambi con Paesi distribuiti lungo l'intero percorso. Basti pensare che il porto secco di Khorgos, al confine tra Cina e Kazakistan, è destinato a diventare la nuova Dubai. Il sistema economico dei Paesi interessati andrà a beneficio e questo è positivo sia per i prodotti italiani che per le imprese italiane attive nella costruzione di infrastrutture. Tuttavia, l'Italia deve anche superare le lacune infrastrutturali. "La priorità è il TAV - il collegamento tra Torino e Lione con il treno ad alta velocità - una questione di cui si parla molto, ma che ovviamente è stata malriposta dal punto di vista dei media, non è nata" solo "per collegare Torino con Lione, è invece un anello del Corridoio mediterraneo che unisce l'Europa occidentale e orientale e si collega agli altri tre corridoi europei che attraversano l'Italia ed è fondamentale per l'intero sistema europeo". La sfida, secondo Fuochi, è "rendere l'Italia la piattaforma logistica per la distribuzione di beni europei, in concorrenza con i Paesi del nord Europa". Insomma, il bicchiere è decisamente mezzo pieno! Vogliamo andarci a fondo? Sicuramente il collegamento tra la Cina e l'Europa è importante e svilupperà un vantaggio reciproco. Ma dovrebbe essere negoziato tra Europa e Cina. Lasciare la negoziazione ad un singolo Paese (sia esso Italia, Francia o Germania ... o altro) creerà solo competizione tra i "piccoli" Paesi europei (sicuramente piccoli se paragonati alla grande Cina). Il bisogno di un'Europa forte è d'obbligo. E gli ultimi sviluppi politici in cui le divisioni tra i vari Paesi europei stanno aumentando, non sono sicuramente buoni per noi (ma sicuramente buoni per i nostri partner cinesi!) L'Italia è in un'ottima posizione "geografica" (essendo uno dei primi Paesi europei in cui le navi possono essere scaricate dopo aver superato Suez), ma le infrastrutture sono molto povere. Manca il collegamento tra Gioia Tauro (il grande porto meridionale d'Italia) e Milano e poi con il resto dell'Europa. Collegamenti da farsi col TRENO (alcuni anni fa c'era un collegamento ferroviario giornaliero tra Gioia Tauro e Milano, invece di rinforzarlo, il collegamento ferroviario è stato chiuso!). Il collegamento ferroviario tra Genova e Rotterdam è stato "fermato" (per lo stesso incredibile motivo di "arresto" della Torino-Lione). Mi sembra che l'Italia stia combattendo contro se stessa, evitando di cogliere le opportunità offerte dalla sua posizione geografica. Se i cinesi firmeranno accordi con l'Italia per "costruire" infrastrutture reali, questo può essere un risultato "positivo" dei colloqui (dato che l'Italia otterrà le infrastrutture mancanti!) ma anche un risultato "negativo" poiché sarà come dare la chiavi di casa nostra ad un'autorità straniera. *** "The Chinese project of New Silk Road is a great opportunity for Italy, which must be met with all the caution, but it is important to get involved," says Riccardo Fuochi, president of the Propeller Club of Milan. The initiative was launched in Beijing since 2013 and aims to connect China with the European market through the development of rail, port and road infrastructures. The cost of the project is estimated at one thousand billion dollars. This is a decidedly commercial initiative to encourage the export of Chinese goods, but the European Union and the United States fear that there will also be an ambition of political hegemony on the part of Beijing. This is why the agreement between China and Italy has also attracted the attention of the Washington government. Italy is one of the nodes of the Chinese network. The Cosco (Chinese state owned shipping line) company has already invested in the Vado Ligure container terminal, while other Beijing state-owned companies have said they are interested in projects in the ports of Genoa, Venice and Trieste. For Italy the problem is not only political. In fact, the Country suffers from an infrastructural gap that already pushes many Chinese goods to reach the Po valley passing through the northern European ports. If therefore China must convince the Rome government of its good intentions, Rome in turn must promote the convenience of its ports in China. "Despite all the necessary political caution - argues Fuochi - the government must understand that Italy is in a position of strength and has no need to sell off strategic assets. His participation in the initiative will allow us to understand the dynamics that govern it". What are the advantages? "The

benefit will be the increase in trade flows, not so much for Chinese-produced goods, but for trade with Countries distributed along the entire route. Just think that the dry port of Khorgos, on the border between China and Kazakhstan, is destined to become the new Dubai. The economic system of the Countries concerned will benefit and this is good both for Italian products and for Italian companies active in the construction of infrastructures". However, Italy must also overcome its infrastructure gaps. "The priority is the TAV - the connection between Turin and Lyon by high speed train - a question that is talked about a lot, but which has obviously been misplaced by a media point of view. It is not born "only" to connect Turin with Lyon. It is instead a ring of the Mediterranean Corridor that unites Western and Eastern Europe and connects to the other three European corridors that cross Italy. It is crucial for the whole European system ". The challenge, according to Fuochi, is "to make Italy the logistics platform for the distribution of European goods, as opposed to the Countries of northern Europe". After this clear statement from Fuochi, let me try to add my opinion: - surely the connection between China and Europe is important and will be developing mutual benefit. But it should be negotiated between Europe and China. Leaving the negotiation to each single Country (Italy, France, Germany ... and so on) will only create competition among the "small" European Countries (surely small if compared to the big China). The needing of a strong Europe is a must. And the latest political developments where divisions among various European Countries are increasing, is surely not a good news for us (but definitely very good for our Chinese partners!) - Italy is in a very good "geographical" position (being one of the first European Country where vessels can be discharging after passing Suez), but infrastructures are very poor. The connection between Gioia Tauro (the southern port of Italy) and Milan and then all the rest of Europe by TRAIN is missing (a few years ago there was a daily rail connection between Gioia Tauro and Milan. Instead of reinforcing it, the rail connection has been closed down!). The connection between Genoa and Rotterdam by rail has been "stopped" (for the same unbelievable reason as the "stopping" of the Turin-Lyon). It seems to me that Italy is fighting against herself, avoiding to catch the opportunities granted by her Geographical position. - if the Chinese will sign agreements with Italy to "build" real infrastructures this can be a "positive" result of the talks (as Italy will be getting the missing infrastructures!) but also a "negative" result as we will be turning the key of our home to a foreign authority.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

L'INTERMODALITÀ A SERVIZIO DELLA CRESCITA

I PORTI SONO INFRASTRUTTURE FONDAMENTALI

PINO MUSOLINO

Gli scali portuali mediterranei sono sempre più centrali nello scenario degli scambi commerciali internazionali che connettono Europa, Africa e Asia e rimangono infrastrutture fondamentali per i traffici continentali e inter-continentali. In questo contesto, il porto di Venezia è un nodo portuale prioritario all'incrocio di due dei principali corridoi europei: quello Mediterraneo che collega la Penisola iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste e il corridoio Baltico-Adriatico, che collega il porto di Venezia, all'Austria, alla Germania e ai mercati del Nord Europa. Osservando la composizione dei suoi traffici, si rileva come la vocazione dello scalo veneziano sia fondamentalmente al servizio della manifattura. Venezia serve da gateway per le industrie della Pianura Padana e dell'Europa Centrale che importano materie prime ed esportano manufatti ad alto valore aggiunto, soprattutto verso i mercati asiatici e africani. Il ruolo dello scalo lagunare è riconosciuto anche dagli operatori del Far East e in particolare da quelli cinesi che, nel contesto della Belt and Road Initiative, hanno confermato in più occasioni l'interesse concreto per un rafforzamento dei traffici da e verso Venezia. Consapevoli dell'importanza dello snodo veneziano nella catena logistica che collega stabilmente tre continenti e delle previsioni di aumento dei traffici attraverso le nostre infrastrutture, abbiamo scelto di potenziare sensibilmente la rete ferroviaria sia sul fronte delle strutture sia dal punto di vista dei servizi. A due anni dal nuovo impulso in questa direzione, i risultati sembrano confermare la bontà di un progetto che vuole rendere sempre più efficiente lo smistamento delle merci, migliorando la sostenibilità ambientale e liberando le strade dal traffico pesante. Il 2018 si è chiuso, infatti, con una serie di record storici per la movimentazione delle merci nel porto di Venezia. I traffici sono complessivamente aumentati del 5,4% sull'anno precedente, passando dalle 25.134.624 tonnellate alle 26.495.278 tonnellate. I container sono cresciuti del +3,4% in un anno e il 100% dei 632.250 Teu movimentati provengono da o sono destinati alle imprese del bacino di riferimento, non un solo container viene infatti movimentato in transhipment. Altri indicatori fondamentali dell'importanza dello scalo veneziano per il tessuto industriale sono il traffico project cargo, che ha registrato la movimentazione di 800 pezzi unici ad altissimo valore aggiunto, e la crescita a doppia cifra (+20,8% nel 2018 sull'anno precedente) delle merci trasportate via traghetto, a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Gli ottimi risultati di traffico vanno, dunque, di pari passo con lo sviluppo intermodale del porto di Venezia. L'anno passato ha visto, infatti, anche un record storico sul fronte del traffico ferroviario: sono stati 100.754 i carri movimentati (+11,3% rispetto al 2017) per 2.596.742,96 tonnellate (+11,2%) pari a 5.543 treni/anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Questi risultati eccezionali sono stati conseguiti senza congestionare la rete ferroviaria, grazie a nuove politiche di tariffazione che hanno consentito di trasportare molti più carri e più tonnellate di merci praticamente a parità di traffico. Le innovazioni introdotte comprendono anche l'introduzione di sconti premiali per favorire la concentrazione della merce e il numero di carri movimentati e l'estensione dell'operatività h24 della manovra ferroviaria. L'incremento sensibile del traffico ferroviario conferma, dunque, la buona risposta del mercato all'implementazione condotta sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo della modalità ferroviaria, che raggiunge oggi destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia, ma anche Francoforte, Rostock e Duisburg in Germania attraverso il Brennero e il Tarvisio. Proprio il collegamento con Duisburg rappresenta l'ultimo tassello del mosaico della cura del ferro e si concretizza in un servizio che connette il terminal di Fusina con l'interporto di Duisburg Krefeld-Uerdingen via Tarvisio in sole 29 ore, operando tre viaggi alla settimana. Il nuovo servizio gestito da Rail Cargo Group consente di movimentare semirimorchi, container e casse mobili, tra il Nord Europa, la Grecia e il Sud Italia, attraverso i collegamenti regolari offerti da Grimaldi Lines, aprendo

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

una serie di interessanti collegamenti sulla dorsale scandinavo-mediterranea. La strategia di sviluppo dell'intermodalità portuale-ferroviaria è, dunque, fondamentale per dare nuovo impulso all'arrivo e all'inoltro delle merci, perché permette di eliminare i colli di bottiglia che frenano la distribuzione del cargo, con l'obiettivo di rafforzare i nostri scali, affinché siano sempre più dei pivot logistici a servizio dell'economia del Paese. *** Mediterranean ports of call are increasingly central to the scenario of international trade that connects Europe, Africa and Asia and keep on being key infrastructures for continental and inter-continental traffics. In this context, the port of Venice is a first layer port node at the intersection of two of the main European corridors: the Mediterranean that connects the Iberian Peninsula to the border of Eastern Europe via the Italian Turin-Trieste ridge; and the Baltic-Adriatic corridor, which connects the port of Venice to Austria, Germany and the markets of Northern Europe. Taking a look at the composition of its traffic, it is clear that the vocation of the Venetian port is basically at the service of manufacturing. Venice plays the role of the gateway for the industries of Pianura Padana and Central Europe, which import raw materials and export high value-added products, mostly to Asian and African markets. The role of the port is also valued by operators in the Far East and in particular by those in China who, in the context of the Belt and Road Initiative, have confirmed on several occasions their firm interest for a strengthening of traffic to and from Venice. Aware of the importance of the Venetian hub in the logistic chain that links three continents permanently and of the forecasts of the boostering of traffic through our infrastructures, we have chosen to significantly enhance the rail network in terms of both facilities and services. Two years after the new thrust in this direction, the results seem to confirm the value of a project which is willing to make the sorting of goods more efficient, improving environmental sustainability and freeing the roads from heavy traffic. In fact, stats of year 2018 recorded a series of historical results for the handling of goods at the port of Venice. Traffic increased overall by 5.4% on the previous year, from 25.134.624 tons to 26.495.278 tons. The containers have grown by + 3.4% in one year and 100% of the 632,250 TEUs come from or are destined for the companies in the local economic district: not a single container is in fact handled in transhipment. Other key indicators of the importance of the Venetian port for the industrial settlements are project cargo traffic which recorded the movement of 800 unique pieces with very high added value, and a double-digit growth (+ 20.8% in 2018 over the year previous) of the goods transported by ferry, confirming the excellent market response to the new Fusina terminal dedicated exclusively to ro/ro and ro/pax traffic. Therefore, the excellent traffic results go hand in hand with the intermodal development of the port of Venice. In fact, last year recorded an historical result in terms of railway traffic: 100,754 wagons were operated (+ 11.3% compared to 2017) for 2,596,742.96 tons (+ 11.2%) corresponding to 5,543 trains/year managed at the Marghera Scalo station. These exceptional results have been achieved without congesting the railway network, thanks to new pricing policies that have allowed us to transport many more wagons and more tons of goods with the same amount of traffic. The innovations also include the introduction of discounts in order to facilitate the concentration of the goods and the number of wagons moved and the extension of the 24-hour operation of the railway manoeuvre. Therefore, the significant increase of rail traffic confirms the market's good response to the implementation carried out both from an infrastructural standpoint and from an operational point of view of the railway mode, which now reaches medium and long-haul destinations such as, for example, Cremona, Verona and Rho in Italy, but also Frankfurt, Rostock and Duisburg in Germany through Brenner and Tarvisio. The connection with Duisburg itself represents the last piece of the mosaic of iron care and takes the form of a service that connects Fusina Terminal to Duisburg Krefeld-Uerdingen Terminal via Tarvisio in just 29 hours, operating three trips a week. The new service managed by Rail Cargo Group allows the movement of semi-trailers, containers and swap bodies between Northern Europe, Greece and Southern Italy, utilizing the regular connections offered by Grimaldi Lines, creating a series of interesting links on the Scandinavian-Mediterranean ridge. The development strategy of the port-railway intermodality is, therefore, fundamental to give new impulse to the arrival and the forwarding of the goods, because it allows eliminating the bottlenecks that limit the distribution of the cargo, with the aim of strengthening our ports of call, so that they could increasingly become logistical pivots to serve the national economy.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

LOGWIN

BELT AND ROAD INITIATIVE

LOGWIN

BELT AND ROAD INITIATIVE

Riccardo Fuochi, vice presidente nazionale dell'International Propeller Clubs e presidente del Club di Milano, noto imprenditore ed uno dei massimi esperti dell'economia dell'area asiatica e cinese, oltre che della Belt and Road Initiative, ha risposto ad alcune nostre domande, in merito al trasporto di merci su ferrovia tra l'Europa e la Cina.

Il trasporto su rotaia su questa relazione commerciale è una modalità in uso ormai da diversi anni e consente di risparmiare circa il 50% del tempo rispetto al trasporto marittimo. In effetti un contenitore trasportato via ferrovia può percorrere l'intero itinerario in un tempo che va dai 14 ai 18 giorni, a seconda delle località di carico e arrivo della merce. In termini di tempo, quindi questa modalità è molto più celere del trasporto marittimo tradizionale. A livello di costi, però, è decisamente superiore, nonostante gli incentivi che il governo cinese, attraverso le varie provincie, concede agli operatori ferroviari, quindi abbiamo ancora un rapporto di costi del 40-50% superiore rispetto alla spedizione via nave. C'è da dire, però, che mano a mano che le produzioni si spostano ad Ovest della Cina e la destinazione è all'interno dell'Europa, questo gap diminuisce.

Quali sono le principali località di carico?
Le località di carico sono circa 20 in tutta la Cina, quindi in pratica quasi tutto il territorio è coperto dalle varie stazioni impegnate dal servizio.

Considerando i maggiori costi, quali sono le merci che vengono trasportate, appartengono a settori di nicchia?
Vengono trasportati prodotti, anche se magari non di particolare pregio, ma per i quali il tempo di trasporto è particolarmente importante. Pensiamo, ad esempio, ai prodotti venduti da piattaforme e-commerce, poichè la velocità diventa un fattore determinante. C'è anche da dire che il trasporto ferroviario non si può considerare in competizione con il trasporto marittimo, bensì è una modalità che va ad integrare quella aerea, per la sua velocità, con quella via nave.

55

Riccardo Fuochi, vice presidente nazionale dell'International Propeller Clubs e presidente del Club di Milano, noto imprenditore ed uno dei massimi esperti dell'economia dell'area asiatica e cinese, oltre che della Belt and Road Initiative, ha risposto ad alcune nostre domande, in merito al trasporto di merci su ferrovia tra l'Europa e la Cina. Il trasporto su rotaia su questa relazione commerciale è una modalità in uso ormai da diversi anni e consente di risparmiare circa il 50% del tempo rispetto al trasporto marittimo. In effetti un contenitore trasportato via ferrovia può percorrere l'intero itinerario in un tempo che va dai 14 ai 18 giorni, a seconda delle località di carico e arrivo della merce. In termini di tempo, quindi questa modalità è molto più celere del trasporto marittimo tradizionale. A livello di costi, però, è decisamente superiore, nonostante gli incentivi che il governo cinese, attraverso le varie provincie, concede agli operatori ferroviari, quindi abbiamo ancora un rapporto di costi del 40-50% superiore rispetto alla spedizione via nave. C'è da dire, però, che mano a mano che le produzioni si spostano ad Ovest della Cina e la destinazione è all'interno dell'Europa, questo gap diminuisce. Quali sono le principali località di carico? Le località di carico sono circa 20 in tutta la Cina, quindi in pratica quasi tutto il territorio è coperto dalle varie stazioni impegnate dal servizio. Considerando i maggiori costi, quali sono le merci che vengono trasportate, appartengono a settori di nicchia? Vengono trasportati prodotti, anche se magari non di particolare pregio, ma per i quali il tempo di trasporto è particolarmente importante. Pensiamo, ad esempio, ai prodotti venduti da piattaforme e-commerce, poichè la velocità diventa un fattore determinante. C'è anche da dire che il trasporto ferroviario non si può considerare in competizione con il trasporto marittimo, bensì è una modalità che va ad integrare quella aerea, per la sua velocità, con quella via nave. Ma vengono trasportate anche merci di pregio? Sì, recentemente Porsche ha dichiarato che spedirà circa il 11% della sua produzione verso la Cina via ferrovia. La Volvo la sta già utilizzando per le auto prodotte in Cina e vendute in Europa. L'automotive è in generale uno dei settori che preferiscono tale modalità, ma ci sono anche altri prodotti, quali abbigliamento, elettronica, prodotti chimici e di varia natura che privilegiano la velocità rispetto ad altri mezzi di trasporto. Questo vale nei due sensi, anche per i prodotti asiatici destinati al mercato europeo? Certamente sì. Il numero dei contenitori è relativamente basso, parliamo di 350 mila feu movimentati nel 2018 che arriveranno quest'anno a 400-450 mila, per arrivare nel 2020 a 500mila. In pratica la capacità è abbastanza limitata rispetto alle merci complessivamente movimentate su questa relazione commerciale. Però questo comporta il grosso vantaggio per paesi come la Polonia o il porto di Duisburg per l'afflusso di merci che vengono gestite all'interno del ciclo logistico. In termini di valore aggiunto sulla mobilità delle merci ha un impatto piuttosto importante. Quale influenza avrà la così detta guerra dei dazi tra Usa e Cina sugli scambi tra Europa e Cina? Attualmente la guerra dei dazi tra Usa e Cina è in una fase di negoziato, per cui penso che arriveranno necessariamente ad un compromesso. Nel frattempo, la Cina non potendo esportare gli stessi quantitativi negli Stati Uniti si rivolgerà ad altri paesi e questo anche tramite la Belt and Road Initiative. Non potendo esportare verso gli Usa, la Cina si è rivolta ad altri mercati e questo potrebbe andare a vantaggio dell'Unione europea. Infine, Riccardo Fuochi tiene a fare una precisazione in merito alla Belt and Road: Ne parliamo molto, ma prevalentemente da un punto di vista portuale e logistico. Bisognerebbe cominciare a guardare un po' alle zone interne, a vedere queste economie che necessitano di infrastrutture e che verranno realizzate in parte con finanziamenti cinesi, ma che in effetti, potrebbero essere finanziati anche dall'Europa. Come ad esempio i paesi della Caspian Region (Uzbekistan, Kazakhstan, ecc...) tutti paesi che hanno aderito alla Belt and Road, i quali stanno sviluppando un sistema di infrastrutture che potrebbero essere realizzate anche con il contributo delle imprese italiane. Cominciamo a guardare all'interno dimenticando per un attimo dei punti di arrivo e partenza che sono i porti. Vediamo anche il vantaggio che, tornando al mondo ferroviario, una volta che saranno completate le reti di trasporto regionali, queste consentiranno alle nostre merci di essere distribuite

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

in paesi (tipo Mongolia o Kazakhstan) con tempi e costi decisamente inferiori agli attuali, quindi un grande vantaggio competitivo per le nostre aziende. *** Riccardo Fuochi, national vice president of the International Propeller Clubs, as well as president of the Milan Club, a well-known entrepreneur and one of the leading experts in the Asian and Chinese economy, in addition to being involved in the Belt and Road Initiative, responded to some of our questions regarding the transport of goods by rail between Europe and China. Rail transport to support this business relationship has been in use for several years now and saves about 50% of the time that is needed for maritime transport. In fact, a container transported by rail can travel the entire itinerary in a time that can range from 14 to 18 days, depending on the place of loading and the arrival of the goods. In terms of time, therefore, this mode of transport is much faster than traditional maritime transport, but in terms of cost, it is certainly higher, despite the various incentives that the Chinese government, throughout its various provinces, grants to railway operators, so we still end up with a cost ratio that is 40-50% higher than shipping by sea routes. It should be duly noted at any rate that as production moves on to the west of China andwith destinations being within Europe, this gap decreases. Which are the main places of loading? There are about 20 cargo locations throughout China, so in practice, almost the entire territory is covered by the various stations engaged by the service. Considering the higher costs, which of the goods transported are those belonging to niche sectors? Products are transported, although perhaps not particularly valuable, but for which transport time is particularly importantthose which are sold through e-commerce platforms, for example, in which speed becomes a determining factor. It's not to say that rail transport cannot be considered to be in competition with maritime transport, but rather that it is a method which integrates also air transport, due to its speed, with transport via water passage. But are valuable goods also transported? Yes, recently Porsche has declared that it will ship around 11% of its production to China by rail. Volvo is already using it for cars manufactured in China and sold in Europe. The automotive industry is generally one of the sectors in which they prefer this method, but there are also other products, such as clothing, electronics and chemical products of various kinds that favor speed over other means of transport. Does this apply in both directionseven for Asian products destined for the European market? Certainly, yes. The number of containers is relatively lowwe are talking about 350,000 handled in 2018, and this number will reach 400-500,000 this year, reaching also 500,000 in 2020. In practice, the capacity is quite limited compared to the total amount of goods moved through this business relationship, but this creates a big advantage for countries like Poland or the Port of Duisburg, due to the influx of goods that are managed within the logistics cycle. In terms of added value on the mobility of goods, it has a rather important impact. What influence will the so-called customs war of duties between the USA and China have on trade between Europe and China? Currently, the war of duties between the US and China is in a negotiating phase, so I think they will most likely come to a compromise. Meanwhile, Chinaunable to export the same quantities to the United States, will turn to other countries and this also will play a part in the Belt and Road Initiative. Not being able to export to the USA, China has turned to other markets and this could benefit the European Union. Finally, Riccardo Fuochi is keen to make a clarification regarding the Belt and Road: We talk about it a lot, but mainly from a port and logistical point of view. We should begin to look a little at the inland areas, to see these economies that need infrastructures and that will be realized in part with Chinese funding, butin fact, they could also be financed by Europe, such as the countries of the Caspian Region, (Uzbekistan, Kazakhstan, etc.), all countries which have joined the Belt and Road, which are developing an infrastructure system that could also be implemented with the contribution of Italian companies. We are now starting to look inward, forgetting for a moment the points of arrival and departure which are the ports, and we can also see the advantages thatreturning to the railway world, once the regional transport networks are completed, these will allow our goods to be distributed in countries, (such as Mongolia or Kazakhstan), with times and costs decidedly lower than the current ones, so a great competitive advantage for our companies.

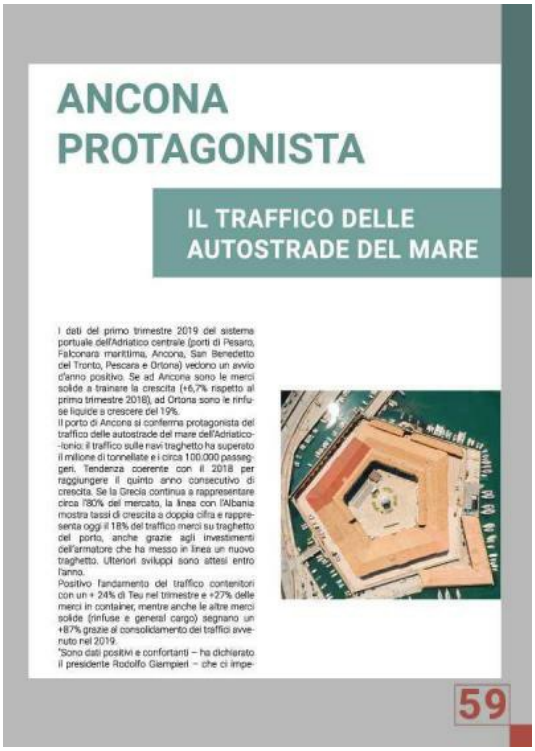
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

ANCONA PROTAGONISTA

IL TRAFFICO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE



I dati del primo trimestre 2019 del sistema portuale dell'Adriatico centrale (porti di Pesaro, Falconara marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) vedono un avvio d'anno positivo. Se ad Ancona sono le merci solide a trainare la crescita (+6,7% rispetto al primo trimestre 2018), ad Ortona sono le rinfuse liquide a crescere del 19%. Il porto di Ancona si conferma protagonista del traffico delle autostrade del mare dell'Adriatico- -Ionio: il traffico sulle navi traghetto ha superato il milione di tonnellate e i circa 100.000 passeggeri. Tendenza coerente con il 2018 per raggiungere il quinto anno consecutivo di crescita. Se la Grecia continua a rappresentare circa l'80% del mercato, la linea con l'Albania mostra tassi di crescita a doppia cifra e rappresenta oggi il 18% del traffico merci su traghetto del porto, anche grazie agli investimenti dell'armatore che ha messo in linea un nuovo traghetto. Ulteriori sviluppi sono attesi entro l'anno. Positivo l'andamento del traffico contenitori con un + 24% di Teu nel trimestre e +27% delle merci in container, mentre anche le altre merci solide (rinfuse e general cargo) segnano un +87% grazie al consolidamento dei traffici avvenuto nel 2019. Sono dati positivi e confortanti ha dichiarato il presidente Rodolfo Giampieri che ci impegnano nella strategia di sviluppo dello scalo. Mentre siamo in attesa della conclusione degli iter amministrativi per i dragaggi e il secondo stralcio della Banchina rettilinea, entro il 2019 abbiamo l'obiettivo di disporre di ulteriori 45.000 mq di piazzali e delle banchine del Molo sud (620 metri in totale) operative nella nuova configurazione a seguito della demolizione dei due blocchi silos cereali e del completamento dei lavori per il potenziamento della banchina 22. Spazi più efficienti a servizio dei traffici del principale porto dell'Adriatico centrale. Ai dati in crescita si affianca l'annuncio del co-finanziamento di 541.000 Euro del progetto SMART-C, Scalo MARotti virTual Corridor per la realizzazione nel porto di Ancona di un progetto innovativo per il monitoraggio tramite un sistema di intelligenza artificiale del traffico merci in imbarco e sbarco dai traghetti internazionali. Il finanziamento è stato erogato dal bando CEF2018 della Commissione Europea. Il progetto, frutto della collaborazione tra AdSp mare Adriatico centrale, l'Agenzia delle Dogane e Monopoli e Comando Provinciale della Guardia di Finanza, è stato avviato nel Maggio del 2018 ed è attualmente nella fase di prova di un innovativo sistema di intelligenza artificiale per il tracciamento in tempo reale dei mezzi in imbarco e sbarco nel porto di Ancona. Lo spiega il segretario generale dell'Autorità portuale, avv. Matteo Paroli: Di norma i mezzi che devono effettuare dogana, prima di poter lasciare il porto devono effettuare le pratiche doganali che autorizzano l'importazione o l'esportazione. Queste pratiche possono essere completate solo con il mezzo in sosta in una zona doganale collegata alle banchine dei traghetti. Grazie a questo sistema di controllo in tempo reale diviene possibile utilizzare aree logistiche esterne al porto senza dover installare alcun dispositivo sui mezzi in transito, elemento di forte innovazione rispetto alle precedenti esperienze nei porti nazionali. Ulteriori evoluzioni consentiranno anche la gestione in tempo reale dei flussi di imbarco e sbarco, con benefici effetti sulle tempistiche e la riduzione delle code. *** The data for the first quarter of 2019 of the Central Adriatic Ports Authority (ports of Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara and Ortona) see a positive start to the year. If solid goods are driving the growth in Ancona (+ 6.7% compared to the first quarter of 2018), in Ortona the liquid bulk is growing by 19%. The port of Ancona is confirmed as a key node of the international ferry traffic in the Adriatic-Ionian region: the ferry traffic throughput exceeded in fact one million tons and about 100,000 passengers, showing a trend consistent with 2018 and rising expectations to reach the fifth consecutive year of growth. If Greece still represents roughly 80% of the market, the Ancona-Durres line shows double-digit growth rates and today represents 18% of the ferry cargo traffic of the port. The year 2018 saw a new ferry entering into service, while further developments are expected within the year. Container traffic was positive with +24% TEUs in the quarter and +27% of containerized goods, while other solid goods (bulk and general cargo) also showed a +87% thanks to the consolidation of traffic in 2019. "The statistics of the ports give an overall positive and dynamic picture, with particular

reference to Ancona - stated President Rodolfo Giampieri. We are engaged in achieving our development goals by increasing and optimizing the infrastructures: while we are waiting for the conclusion of the administrative procedures for the dredging works and the second section of the Marche Dock, by 2019 we have the objective of making available an additional 45,000 square meters of aprons on the South Pier and 620 meters of refurbished quays. The demolition of the silos blocks and the completion of the work to upgrade the quay 22 are well progressing so we are confident to be able to achieve this goal. More efficient spaces serving the freight traffic of the main central Adriatic port." The positive news about the traffic data and the infrastructure developments were accompanied in March by the announcement of the co-financing of 541,000 euros for the "SMART-C, Scalo MARotti virTual Corridor" project for the monitoring of the road traffic related to international ferries by an artificial intelligence system in the port of Ancona. The funding was provided by the CEF2018 call of the European Commission. The project, jointly developed by the Central Adriatic Ports Authority, the Customs and Monopolies Agency and the Provincial Headquarters of the Financial Police, was started in May 2018 and is currently in the test phase of an artificial intelligence system for the real-time tracking of the vehicles. The Secretary General of the Port Authority, Matteo Paroli, explains the innovative project as follows: "All vehicles that carry out customs procedures must stay inside a customs area connected to the ferry docks. Thanks to this real-time control system, it is possible to move the vehicles in logistics areas outside the port without installing any device on the vehicles in transit, an element of strong innovation compared to previous experiences in national ports." Further developments will also allow real-time management of embarkation and disembarkation flows, with positive effects on the timing and reduction of queues.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

LA SPEZIA SECONDO PORTO ITALIANO PER TRAFFICO TEU

SVILUPPO DELLE CROCIERE CON MARINA DI CARRARA

Grazie ad una posizione geografica particolarmente strategica La Spezia è uno dei più importanti porti mercantili del Mediterraneo, con collegamenti settimanali verso tutti i continenti. Con 1,5 milioni di Teu movimentati annualmente La Spezia è diventato il secondo porto italiano per importanza nel traffico contenitori (al netto del trasbordo), con eccellenti indici di produttività europei. Collegato ai principali hub intermodali del nord Italia La Spezia serve i propri mercati industriali domestici raggiungendo anche destinazioni del centro-sud Europa attraverso i principali corridoi logistici. La Spezia è anche caratterizzato da un elevato uso del trasporto ferroviario (oltre il 30%) e dalla disponibilità di vaste aree logistiche nelle immediate vicinanze come S. Stefano Magra. Rilevanti investimenti privati sono previsti nei prossimi anni per lo sviluppo del porto: in particolare, tra opere ed infrastrutture, LSCT - Contship Italia Group investirà circa 300 milioni di euro, mentre il Terminal del Golfo - TARROS ne investirà circa 105 milioni. Con il nuovo porto di Marina di Carrara il mar Ligure orientale può offrire un'ulteriore specializzazione dei servizi marittimi con possibilità di operare con efficienza project cargos, servizi ro-ro e prodotti del marmo destinati a tutti i mercati internazionali. La stagione in corso sta confermando il ruolo della Spezia quale uno dei più importanti porti crociere del Mediterraneo con nuove opportunità future anche per il porto di Marina di Carrara. Nel corso del 2019 il traffico crocieristico alla Spezia è previsto attestarsi intorno a 700mila passeggeri e 157 scali nave con incrementi di oltre il 40% rispetto al 2018. Il settore delle crociere sta assumendo sempre maggiore valore per il porto della Spezia e il suo territorio di riferimento. Obiettivo strategico della nuova Autorità di Sistema del mar Ligure orientale, che riunisce i porti della Spezia e di Marina di Carrara, è quindi quello di consolidare e sviluppare l'attività crocieristica, realizzando le opere previste dal Piano regolatore portuale con il nuovo molo su calata Paita e la nuova stazione crocieristica, progetto quest'ultimo che sarà realizzato attraverso un nuovo project financing con la partnership di Royal Caribbean, MSC Cruises e Costa Crociere che investiranno 41 milioni di euro. L'Autorità di Sistema sta lavorando per implementare il settore anche nel porto di Marina di Carrara, con importanti ricadute economiche al suo territorio e dove sono previsti nel 2019 oltre 20mila passeggeri in transito. *** Thanks to its strategic geographical location, La Spezia is one of the most important merchant ports in the Med Sea, with weekly maritime connections to all the continents. With 1.5 million TEU handled in the last years, La Spezia became the second container handling Italian port (net of transshipment), with absolute European excellence productivity performances. Linked to the main North Italian intermodal hub, La Spezia serves industrial domestic market and reaches Central and Southern Europe destinations via the main freight corridors. La Spezia port is also characterized by a high use of rail mode (more than 30% of container traffic via rail) and the availability of an immediate hinterland logistics area in S. Stefano Magra. Relevant investment in the next years are foreseen in port development, infrastructures and equipment: in particular the port operator LSCT - Contship Italia Group - will invest up to 300M, while TDG -TARROS will invest about 105M. With the new merged port of Marina di Carrara, the Eastern Ligurian Sea can also offer a further important specialization in project cargos, marble products and Ro-ro services destined to the international markets. The current season confirms the role of La Spezia as the emerging cruise port in the Mediterranean sea with new future opportunities also for the port of Marina di Carrara. During 2019 La Spezia is expecting to reach around 700,000 passengers e 157 cruise calls with an increase of around 40% compared to 2018. The cruise sector is becoming even more important for the Port of La Spezia and its territory. The strategic challenge for the new Port Authority of the Eastern Ligurian sea, which has merged the ports of La Spezia and Marina di Carrara, is to consolidate and develop the cruising activities, realising the port master plan with a new cruise pier at Paita wharf and a new cruise terminal that will be realised through a project financing with the partnership of Royal Caribbean, MSC Cruises and Costa Crociere that will invest 41 million euro. The new Port Authority of the Eastern Ligurian Sea is working out also to implement the

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

cruise sector in the port of Marina di Carrara, providing relevant economic benefits to its territory.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

IL SALONE ITALIANO DOVE LA LOGISTICA INCONTRA L'IMPRESA

APPUNTAMENTO NEL 2020

E' in piena attività la macchina organizzativa della seconda edizione di Green Logistics Expo, il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile, che si svolge alla Fiera di Padova e già arrivano le prime adesioni e dichiarazioni d'interesse. L'appuntamento biennale con la logistica al servizio dell'impresa è infatti fissato a Marzo del 2020, in tre giorni, da mercoledì 18 a venerdì 20. Sono ormai definiti gli obiettivi della nuova edizione, dopo i positivi riconoscimenti ricevuti dall'edizione d'esordio, che si è svolta a Marzo dello scorso anno. Un successo certificato dagli operatori e dalle imprese che hanno riconosciuto Green Logistics Expo come il nuovo punto di riferimento che colloca l'Italia su un piano di parità con i principali Paesi europei. Un evento B2B, dove si danno appuntamento clienti e colleghi per confrontarsi sui mercati europei e globali, che prima mancava in Italia. La formula, apprezzata da espositori e visitatori professionali, rimane invariata. Il salone è diviso in quattro macrosettori: Intermodalità e Trasporti, Logistica Industriale e Real Estate Logistico, ECommerce, City&Logistics e Mobilità Urbana pronti ad accogliere i leader dell'intermodalità ferroviaria e del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e dei servizi per la città del domani. Un'attenzione particolare sarà dedicata all'Intralogistica e ai profondi mutamenti che, per effetto della rivoluzione digitale, dell'industria 4.0 e degli obiettivi green stanno cambiando in profondità il magazzino. I nuovi Design urbani" e il cittadino onlife, soprattutto per i temi riferiti al trasporto e alla mobilità, saranno al centro dell'esposizione dedicata alla Logistica Urbana, mentre i nuovi modi dello shopping, saranno affrontati negli spazi dell'E-commerce, un ambito dove la logistica deve confrontarsi con sfide sempre più audaci: dall'ultimo miglio alla domanda green, dall'internet delle cose alle difficoltà della blockchain. Green Logistics Expo, come nella prima edizione, svilupperà anche un articolato programma di convegni, incontri e workshop ideali luoghi di incontro e confronto per rappresentanti istituzionali, amministratori pubblici, ricercatori e studiosi dei trasporti e della pianificazione urbana. Il programma sarà costruito a stretto contatto con i protagonisti dell'evento e crescerà, giorno dopo giorno, supportato da una adeguata campagna di comunicazione verso tutto il mondo della logistica italiana ed europea. *** The organization of the second edition of Green Logistics Expo, the International Exhibition of Sustainable Logistics, which will take place at Padua Exhibition Center, is in full action and the first enrollments and expressions of interest have already arrived. The biennial appointment with logistics at the service of the industry is set for March 2020, in three days, from Wednesday 18 to Friday 20. The new edition objectives are already defined, following the positive acknowledgements of the first edition, which took place in March last year. A success certified by operators and companies that have recognized Green Logistics Expo as the new international reference point for logistics, putting Italy on an equal footing with the leading European countries. A B2B event, missing in Italy until now, where customers and colleagues can meet and discuss the markets within and outside Europe. The exhibition formula, appreciated by exhibitors and professional visitors, will remain unchanged. The exhibition is divided into four macro-sectors: Intermodality and Transport, Industrial Logistics and Real Estate Logistics, E-Commerce, City & Logistics and Urban Mobility ready to welcome the leaders in intermodal rail and freight transport, in industrial and port logistics, in e-commerce and urban governance. Special attention will be given to Intralogistics and to the profound changes that, as a result of the digital revolution, the 4.0 industry and green objectives, are profoundly transforming the warehouse. The new "urban design" and the "onlife citizen", especially for the themes related to transport and mobility, will be at the center of the section dedicated to Urban Logistics, while the new ways of shopping will be addressed in E-Commerce area, a sector where logistics have to deal with increasingly bold challenges: from the last mile to green demand, from the Internet of things to the blockchain difficulties. Green Logistics Expo, as in the first edition, will also develop an articulated program of conferences, meetings and workshops, ideal meeting places for institutional representatives, public administrators, researchers and transport and urban planning academics. The program will be

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

create in close contact with the event leaders and will grow, day after day, supported by an appropriate communication campaign addressed to the whole Italian and European logistics community.

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

SAIMARE AL VERTICE

OPERATORE PRIMARIO NEL SETTORE SPEDIZIONI E TRASPORTI

Presente in via diretta o attraverso società controllate negli scali marittimi di Genova, La Spezia e Livorno, oltre che in quelli di Napoli, Taranto, Cagliari, Gioia Tauro e Venezia, Saimare spa, operatrice primaria nel settore delle spedizioni e dei trasporti marittimi, offre qualificati servizi portuali e di assistenza ai passeggeri, alle navi, alle merci e agli equipaggi. I servizi Saimare, attivi sugli scenari dei servizi marittimi internazionali fin dal 1924, sono assicurati da una forza di centosessanta addetti, novantacinque dei quali sono accreditati per le operazioni doganali, l'azienda, inoltre, grazie all'esperienza maturata in diversi decenni al fianco dei massimi operatori dello shipping e della logistica integrata, è stata preferita dall'Amministrazione Doganale come partner nella sperimentazione di progetti innovativi avviati in tutta Italia. Saimare ha adottato il Modello di organizzazione, di gestione e controllo conforme al Dlgs 231/2001, agisce costantemente con mezzi e strutture proprie o attraverso società fiduciarie della massima affidabilità, sia in Italia che all'estero, con autorizzazione AEO Ce e con certificazione UNI EN ISO 9001:2015. L'operatività Saimare si raccomanda da sola e mantiene nel settore una posizione di autentica leadership, oltre che per la precisione e l'efficienza, anche per l'adozione di sistemi informatici e telematici di vera avanguardia che rendono l'azienda capace di assicurare servizi sempre più qualificati e dinamici agevolati da un rapporto di solida e funzionale collaborazione con le Autorità di Sistema portuale, con le autorità marittime e con quelle della amministrazione finanziaria. Saimare si avvale di un sistema informatico all'avanguardia che garantisce un servizio di controllo e di consultazione in tempo reale di tutti i dati relativi alle pratiche doganali grazie al quale è possibile superare il sistema di comunicazione via e mail con vantaggio considerevole per la connettività con la clientela. La soluzione Disaster Recovery, infine, assicura la continuità di funzionamento del sistema informatico anche in presenza di eventi che potrebbero comportare un'indisponibilità del servizio. *** As a leading company in maritime shipments and transport operating in the ports of Genoa, La Spezia and Livorno, as well as Naples, Taranto, Cagliari, Gioia Tauro and Venice, directly or through subsidiaries, SAIMARE S.p.A. offers qualified port services and assistance to passengers, ships, goods and crews. Its services, which have been available in the international maritime scenario since 1924, are ensured by a staff of 160 direct and indirect professionally qualified employees, of which 95 are accredited customs operators. Besides, thanks to several decades of experience in shipping and integrated logistics, Saimare has been the selected partner in the experimentation of innovative projects launched by Customs Administration at national level. Saimare has adopted the organization, management and control Model in compliance with the Legislative Decree no. 231 of 2001; constantly operates with own means and facilities or through trust companies of the utmost reliability, both in Italy and abroad, with its AEO CE authorization and UNI EN ISO 9001: 2015 certification. Saimare operation does not need recommendations. The company holds a real leading position in the area due to its accuracy and efficiency as well as the adoption of state-of-the-art computer and electronic systems, which make it able to guarantee more and more qualified and dynamic services. A solid and functional cooperation with Harbour, Maritime and Financial Administrative Authorities facilitates its activities. Saimare makes use of a modern and efficient computer system, which ensures a real-time control and consultation of all the data relevant to customs formalities, thus giving the possibility of replacing the e-mail system and considerably improving the connection with the clientele. Finally, the solution DISASTER RECOVER ensures continuity of operation even with events that may result in the service being unavailable.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo Magazine

Focus

KICK OFF MEETING VENETO INTERMODAL

OTTIMIZZARE LO SVILUPPO DEL TRAFFICO INTERMODALE LUNGO I PRINCIPALI NODI LOGISTICI VENETI CON UN APPROCCIO CONGIUNTO E GLOBALE TRAMITE IL PIANO REGIONALE DEL TRASPORTO MERCI

La regione Veneto è interconnessa da tre Corridoi europei Ten-T: Scandinavo-Mediterraneo (Asse del Brennero), Mediterraneo (Asse Est-Ovest) e Adriatico Baltico (Valico del Tarvisio). Tale strategica localizzazione geografica ne fa uno snodo fondamentale per il traffico merci sulla direttrice Nord-Sud attraverso il transito del Brennero e del Tarvisio, ma è anche una macro area fondamentale per i collegamenti Est-Ovest lungo il Corridoio Mediterraneo, asse potenziale di sviluppo dei traffici delle imprese italiane che esportano nell'Est Europa. Al bando 2018 del Programma CEF è stato approvato il progetto VENETO INTERMODAL promosso e coordinato da Interporto Quadrante Europa di Verona, che coinvolge come partner Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana e Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale. L'importo complessivo del progetto è di 4.032.760, co-finanziati al 50%. L'evento di lancio del progetto si è tenuto a Verona il 7 maggio presso la sede di Confindustria, un Workshop incentrato sul trasporto intermodale a livello regionale, diviso in 2 sessioni: la prima inerente la presentazione del progetto, in cui i quattro partner di progetto hanno presentato le attività previste per lo sviluppo dell'ultimo miglio ferroviario nei nodi regionali e una seconda con la discussione sul mercato del trasporto intermodale e le prospettive regionali, con interventi di Confindustria Verona, Mercitalia, Grimaldi, Codognotto. *** Three European Corridors of the Ten-T network interconnect the Veneto Region: Scandinavian-Mediterranean Corridor (Brenner Axis), Mediterranean Corridor (East-West Axis) and Baltic Adriatic Corridor (the Tarvis Pass). The strategic geographical location makes the region a focal point for freight transport along the North-South axis crossing the Brenner and Tarvis Pass, but it is also a fundamental macro area for East-West connections along the Mediterranean Corridor and a potential axis for the development of the Italian companies' traffics to East Europe. The 2018 CEF Program call for proposals approved the VENETO INTERMODAL project promoted and coordinated by Interporto Quadrante Europa of Verona, which involves the Veneto Region, the Italian Railway Network and the North Adriatic Sea Port Authority as partners. The total budget of the project is 4.032.760, 50% co-financed. The project kick-off meeting took place in Verona on 7 May 2019 at Confindustria Verona headquarters and consisted of a workshop focused on intermodal transport at regional level. It was divided into 2 sessions: the first one concerned the presentation of the project. The four project partners presented the activities planned for the development of the last railway mile in the regional nodes. The second session, instead, was about the intermodal transport market and regional prospects with speeches by Confindustria Verona, Mercitalia, Grimaldi, and Codognotto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019