



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 11 giugno 2019**



Prime Pagine

11/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 11/06/2019	9
11/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 11/06/2019	10
11/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 11/06/2019	11
11/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 11/06/2019	12
11/06/2019	Il Manifesto Prima pagina del 11/06/2019	13
11/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 11/06/2019	14
11/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 11/06/2019	15
11/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 11/06/2019	16
11/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 11/06/2019	17
11/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 11/06/2019	18
11/06/2019	Italia Oggi Prima pagina del 11/06/2019	19
11/06/2019	La Nazione Prima pagina del 11/06/2019	20
11/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 11/06/2019	21
11/06/2019	La Stampa Prima pagina del 11/06/2019	22
11/06/2019	MF Prima pagina del 11/06/2019	23

Trieste

11/06/2019	Il Piccolo Pagina 14 La sfida europea del Porto: un patto con le Ferrovie	24
10/06/2019	Ferrovie Accordo RFI-AdSPMAO per incrementare le merci su ferro nel porto di Trieste	25
11/06/2019	Il Piccolo Pagina 18 «Lo sviluppo passerà per Porto vecchio Intanto puntiamo sull' impresa sociale»	26
10/06/2019	Corriere Marittimo Incidente di Venezia, due navi da crociera spostate a Trieste	28

Venezia

11/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 13	29
	«Con le grandi navi a Marghera rischieremmo un' altra Seveso»	
11/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 14	31
	In arrivo i nuovi vincoli per le navi Msc, schianto per lo stop ai motori	
11/06/2019	Il Gazzettino Pagina 28	32
	Navi, venerdì arriva Toninelli Tour in barca e in elicottero	
11/06/2019	Il Gazzettino Pagina 30	33
	Mose, processo d' appello La parola alle difese attesa per la sentenza	
11/06/2019	Il Manifesto Pagina 10	34
	Come a Venezia: per le grandi navi è «Nein»	
11/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15	35
	Grandi navi, nodo inestricabile e conseguenze sempre negative	
11/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	37
	Grandi navi, ipotesi approdi "diffusi" Toninelli: «Disposto a collaborare»	
11/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	38
	La laguna non è un optional, ora la politica deve decidere	
11/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	39
	«Crociere incompatibili con una città fragile e rilanciare il Porto con il terminal di Fusina»	
11/06/2019	La Tribuna di Treviso Pagina 12	40
	Grandi navi, rebus a Venezia Spunta l'ipotesi approdi diffusi	
10/06/2019	Pressmare	41
	Traghetti,crociere,infrastrutture: pregi e criticità del porto di Venezia	
10/06/2019	Il Nautilus	43
	Dall'indagine del Propeller Club al Transport&Logistic di Monaco di Baviera: Traghetti,crociere,infrastrutture : pregi e criticità del porto di Venezia	
10/06/2019	Sea Reporter	45
	Transport & Logistic - Monaco - Indagine conoscitiva sulle potenzialità e criticità del porto di Venezia	
10/06/2019	Informare	47
	Sondaggio del Propeller Club di Venezia sulle potenzialità e criticità del porto lagunare	

Savona, Vado

11/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 14	49
	Le rinfuse trainano il porto di Savona	
10/06/2019	Informare	50
	Lieve crescita del traffico delle merci nel porto di Savona Vado nel primo trimestre	
11/06/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 56	51
	La nuova Via della Seta passa dalla Liguria	
10/06/2019	Savona News	52
	La nuova via della seta: opportunità di business per Genova e per l' Italia	
11/06/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	54
	I colossi della mobilità azzoppati da una ferrovia vecchia	
11/06/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 57	55
	Vado Gateway in vetrina al meeting di Monaco	

Genova, Voltri

11/06/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 7	56
	La Valpolcevera come cuore della logistica collegata al porto	
11/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 12	57
	L' eco-riciclo delle navi: la nuova sfida degli armatori	
11/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 16	58
	Fascia di rispetto di Pra', nuovo patto di trent' anni fra Comune e Associazione	

10/06/2019	Genova Post	Porto di Genova, torna per il secondo anno la nave da crociera della Disney	59
10/06/2019	Informazioni Marittime	Genova, un altro mese nero per il traffico container	60
10/06/2019	The Medi Telegraph	Gli armatori e la sfida sulla eco-demolizione delle navi	61

Ravenna

11/06/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 19 F2i sui porti di Ravenna, Savona e Monfalcone	62
11/06/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 47 Berkan B e gli enti competenti	63

Livorno

11/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 54 I porti e l' hub della Toscana	64
11/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 54 Un gestore unico per la ferrovia del porto e Calambrone	65
10/06/2019	Corriere Marittimo	Livorno, concessione servizio ferroviario in porto pubblicato il bando	66
10/06/2019	Informare	Bando di gara per la concessione del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Livorno	67
10/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Vezio Benetti</i> Bando di gara per gestione del servizio Fs nel porto labronico	68
10/06/2019	Corriere Marittimo	Livorno, Asamar assemblea annuale - Bonistalli: porto-traffici e sviluppi futuri	69
10/06/2019	FerPress	GRRinPORT in tour per la gestione sostenibile dei rifiuti e dei reflui nei porti	71

Piombino, Isola d' Elba

11/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 16 In arrivo domani alle 8 la Marella Discovery	73
10/06/2019	FerPress	Avanti tutta su Piombino. Via libera a due decisioni sul futuro dello scalo marittimo	74
10/06/2019	Il Nautilus	<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i> Nuovi orizzonti per Piombino	76
10/06/2019	Sea Reporter	Pietro Verna vede positivo sul futuro del porto di Piombino	78

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/06/2019	Corriere Adriatico	Pagina 2 Si spezza il cavo della nave La frustata uccide un papà	80
11/06/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3 «Luca? Era come un fratello potevo essere io al suo posto»	82
11/06/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3 Il comandante del porto: «Assurdo»	83
11/06/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3 Oggi un' ora di sciopero «La somma alla famiglia»	84
11/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 41 UN TRAGICO RITORNELLO	85

11/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	86
La cima si spezza e uccide agente marittimo		
11/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	87
S' indaga per omicidio colposo		
11/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	88
Sit-in e sciopero di un' ora, i sindacati alzano la voce: «Non si può morire così»		
11/06/2019	La Repubblica Pagina 25	89
Incidente sul lavoro ad Ancona Cavo uccide operaio. "Sciopero in tutti i porti"		
10/06/2019	Ancona Today	90
Tragedia in porto, il commento del sindaco Valeria Mancinelli		
10/06/2019	Ancona Today	91
Tragedia in porto, insorgono i sindacati: sit-in davanti all' Autorità portuale		
11/06/2019	Ancona Today	92
Tragedia in porto, l' ammiraglio Moretti: «Siamo sgomenti, scopriremo la verità»		
10/06/2019	Ansa	93
Porti: Ancona, Cavo si spezza e colpisce addetto, morto 33enne		
10/06/2019	Corriere Marittimo	94
Ancona, agente marittimo muore in porto colpito dalla rottura di un cavo		
10/06/2019	Dire	95
Tragedia al porto di Ancona, operaio muore colpito da un cavo di ormeggio		
10/06/2019	Informare	96
Incidente mortale nel porto di Ancona		
10/06/2019	Messaggero Marittimo	97
Comunità portuale dorica sconvolta dalla morte di un lavoratore		<i>Veziò Benetti</i>

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 49	98
Gasolio in mare, prosegue la bonifica mentre la Procura apre un' inchiesta		
10/06/2019	FerPress	99
Di Majo (AdSP): "Il porto di Civitavecchia rispetta i limiti in materia ambientale e proseguirà nella sua attività di promozione dei traffici green"		
11/06/2019	FreshPlaza	100
Porto di Civitavecchia: accordo per la logistica		
10/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	101
Inquinamento navale, Di Gennaro sollecita più controlli		
10/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	102
Traffici green: Civitavecchia in prima linea		
10/06/2019	Messaggero Marittimo	103
Civitavecchia rispetta i limiti in materia ambientale		<i>Veziò Benetti</i>
10/06/2019	Roma Today	104
Civitavecchia: sversamento di idrocarburi in porto		

Napoli

10/06/2019	Stylo 24	105
Nasce a Napoli la Fondazione Osservatorio del mare e del litorale costiero		
10/06/2019	Stylo 24	106
Porto, le «precauzioni» dell' ex segretario generale: dopo distruggi le carte		<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>

Brindisi

11/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	108
Blackout sulle banchine di Costa Morena I crocieristi della Msc si imbarcano al buio		<i>LUCIA PEZZUTO</i>

Taranto

11/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Basilicata) Pagina 34		
	Buoni presupposti per rilanciare l' economia della zona basentana		109
11/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Basilicata) Pagina 35		
	La «Zes» sfuggita al sindaco		110
10/06/2019	FerPress		
	ZES Jonica, il ministro per il Sud ha firmato il decreto. Lezzi, sarà uno strumento di crescita		111

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

10/06/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	
	Gioia Tauro, chiusura positiva del Bilancio consuntivo 2018		112

Olbia Golfo Aranci

11/06/2019	La Nuova Sardegna Pagina 15	<i>DARIO BUDRONI</i>	
	Negozi, servizi e parcheggi: una rivoluzione al porto		113
11/06/2019	La Nuova Sardegna Pagina 33		
	È il primo scalo in Italia per numero di passeggeri		114
11/06/2019	L'Unione Sarda Pagina 17		
	Il porto di Olbia sui mercati internazionali		115
10/06/2019	Ansa		
	Rivoluzione al porto di Olbia		116
10/06/2019	Ansa		
	Rivoluzione al porto di Olbia, ecco il project financing		117
10/06/2019	Il Nautilus		
	Pubblicato l'avviso esplorativo internazionale per il futuro gestore della Stazione Marittima di Olbia		118
10/06/2019	Informare		
	Avviso esplorativo per il futuro gestore della Stazione Marittima di Olbia		120
10/06/2019	Informazioni Marittime		
	Nuova stazione marittima di Olbia, il porto cerca finanziatori		121
10/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	
	Gara per la Stazione marittima di Olbia		122
11/06/2019	Olbia Notizie		
	Svolta per il futuro del porto di Olbia: pubblicato avviso esplorativo per il nuovo gestore		124
10/06/2019	Sassari Notizie		
	Pubblicato l' avviso esplorativo internazionale per la gestione della Stazione Marittima di Olbia		125
10/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	
	Olbia, va in gara la gestione della Stazione Marittima		127

Cagliari

10/06/2019	FerPress		
	Porto Cagliari: Filt Cgil, serve tavolo di crisi con Governo. Pieno sostegno a ragioni vertenza		128
10/06/2019	FerPress		
	Porto di Cagliari: Uiltrasporti, basta lasciare i porti abbandonati a se stessi		129
10/06/2019	Il Nautilus		
	Porto di Cagliari, Uiltrasporti: basta lasciare i porti abbandonati a se stessi		130
10/06/2019	Informare		
	Tarlazzi (Uiltrasporti): la governance del sistema portuale italiano non può essere abbandonata a se stessa		131

10/06/2019	Informazioni Marittime		132
<hr/>			
10/06/2019	Informazioni Marittime		133
<hr/>			
10/06/2019	Pressmare		134
<hr/>			
10/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	135
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

11/06/2019	Gazzetta del Sud Pagina 25		136
<hr/>			
10/06/2019	TempoStretto	<i>MARCO IPSALE</i>	137
<hr/>			
10/06/2019	Messina Ora		138
<hr/>			

Catania

10/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	139
<hr/>			

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/1)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 11 GIUGNO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 159 | **QN** Anno 20 - Numero 159 | www.lanazione.it



VIOLENZA A VIAREGGIO. APPELLO DELLA PRESIDE: CHI SA PARLI

Gatta lanciata dalla finestra Era il «simbolo» dell'istituto

DEL CHICCA ■ A pagina 25



La gattina Alice



I NOSTRI GIOVANI NON SI CHIAMA GOLIARDIA

di MARCO BUTICCHI

LUNGA VITA al gatto! Siccome il gatto di vite ne ha sette, sopravvive anche alla peggiore goliardia. E poi chiamarla goliardia è riduttivo: butiare un povero gatto dai piani alti di una scuola è un gesto criminale. La scuola è finita, viva Dio! Adesso non voglio sembrarvi bacchettoni, ma noi ci limitavamo a lanciare gavettoni che facevano persino piacere.

■ A pagina 25

GIUSTO O NO?

IL REGALO ALLA MAESTRA

di VIVIANA PONCHIA

L FENOMENO poco spontaneo del regalo devzionale si manifesta in tutta la sua ipocrisia dentro le ceste di frutta tropicale spedite al primario, che alla fine se non gli arriva il pacco a Natale ci rimane male. Ma la tradizione avviluppa i custodi dei palazzi, gli agenti delle assicurazioni, i politici e, dicono, anche i giornalisti. Una busta per le feste. Una penna, un fermacarte. Due righe di stima.

■ A pagina 9

Conte, ultimatum ai vicepremier

«Con la Ue tratto io». Scudo del Colle ma è pronto a lasciare | COPPARI e COLOMBO ■ Alle pagine 2 e 3



NON C'È NIENTE DA RIDER

MARIO MARINO FERRARA, 51 ANNI, È MORTO IN MOTO: CONSEGNAVA UNA PIZZA I FATTORINI LAVORANO ANCORA SENZA UNA LEGGE

TEMPERA e ZANICHELLI ■ A pagina 10

«Corri, papà ha fatto male a mamma»

Delitto a Latina La piccola di 10 anni telefona allo zio. In casa un lago di sangue | FARRUGGIA ■ A p. 21

COSÌ NEI BALLOTTAGGI

Elettori grillini per l'astensione o il voto al Pd

CARBUTTI ■ A pagina 4

IL VATICANO ACCUSA



«Teoria gender Gli studenti bombardati»

FABRIZIO ■ A pagina 17

BEFFA PER GLI EDITORI

Google guadagna miliardi dalle news E non paga nulla

DE ROBERTIS ■ A pagina 28

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



FINITA LA SCUOLA



I nostri figli tra campus e oratorio

MISALE e STRAMBI ■ A p. 8

CALCIO MONDIALE



Boom in tv Innamorati delle azzurre

Servizi ■ Alle pagine 12 e 13

Barcellona

Da Firenze ogni settimana 21 voli con Vueling
Da Pisa ogni settimana 6 voli con Ryanair 4 voli con Vueling

Si va, si vola

Dalla Toscana si gira il mondo

Toscana Aeroporti
toscana-aeroporti.com



Riciclo Crisi economica e ambientale fanno impennare le vendite dell'usato

MARIA BERLINGUER — P. 18

Tv Il Beethoven di Ezio Bosso incanta un milione di spettatori

ALESSANDRA COMAZZI — P. 28



Tuttosalute Chirurghi e robot studiano insieme all'accademia

MARIA ROSA TOMASELLO — P. 35



LA STAMPA



MARTEDÌ 11 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 158 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB - TO || www.lastampa.it **G.N.**

AD APRILE CALA LA PRODUZIONE INDUSTRIALE. DI MAIO RILANCIAMO IL SALARIO MINIMO A NOVE EURO L'ORA

Europa, Conte vuole carta bianca

Il premier chiede di archiviare l'idea dei minibot. Salvini: non tiro in lungo per uno zero virgola. Il giorno dopo i ballottaggi la Lega esulta: sindaci raddoppiati. Ma il Pd resiste anche in Veneto

IL GIOCO DELLE ALLEANZE

ZINGARETTI, IL DIFFICILE COMINCIA ORA

FEDERICO GEREMICCA

Su un piatto della bilancia ci sono le ferite, sanguinose, di Ferrara, Forlì e Piombino. Sull'altro, la riconquista di Livorno e la tenuta a Prato e in qualche significativo centro del profondo Nord. Per il Pd e il centrosinistra, dunque, il bilancio dei ballottaggi di domenica non può essere positivo (nei Comuni sopra i 15 mila abitanti sono state perse 40 amministrazioni su 150) ma poteva essere peggiore. Ed è così, in fondo, che lo ha accolto e commentato Nicola Zingaretti.

Non c'è da stupirsi, se si pensa alle condizioni in cui tre mesi fa ha ereditato il Pd e si rileggono i risultati ottenuti alle Europee e nella doppia tornata amministrativa. Il neo-segretario, infatti, era ansiosamente atteso al varco di nuove sconfitte che permettessero l'ennesimo e inutile regolamento di conti interno al partito. Il tracollo non c'è stato e l'assalto al quartier generale, dunque, dovrà essere forse rinviato e condotto in maniera meno plateale. Proprio questa prospettiva, però, dovrebbe spingere Zingaretti a mettere subito in chiaro la rotta che intende seguire: sfuggendo, ove possibile, ad analisi monche o consolatorie.

CONTINUA A PAGINA 29

REPORTAGE

Il leghista col codino che ha preso Ferrara "È la fine dei gulag"

NICCOLÒ ZANCAN — P. 6

Conte a Salvini e Di Maio: «Voglio carta bianca per trattare in Europa ed evitare la procedura di infrazione che sarebbe devastante per gli italiani». E chiede di archiviare i minibot. La Lega festeggia i risultati dei ballottaggi. BARONI, BERTINI, GUARDUCCI, LA MATTINA, MAGRI, MATTIOLI, NEGRI, SCHIANCHI E SORGI — PP. 2-7

Intervista a Bini Smaghi

ALESSANDRO BARBERA — P. 2

"Se l'Italia vuole avere un maggiore spazio di manovra fiscale

deve presentare un piano credibile all'Ue: lo scontro non conviene"

Brooklyn, una mostra per celebrare gli eroi di quartiere



L'inaugurazione della mostra «Community Heroes» a Fort Greene Park, Brooklyn

NADIA FERRIGO
NEW YORK

Anche solo l'idea di buttare una cartaccia nei meravigliosi parchi di Brooklyn pare una bestemmia. Non

solo perché, fuor di metafora, non c'è un filo d'erba in disordine. Come in una galleria d'arte a cielo aperto, stanno esposti nel verde i ritratti e le storie dei «Community Heroes». Tradotto, gli «eroi della comunità». — P. 13

BUONGIORNO

Michail Gorbaciov impiegò diciotto giorni per comunicare al suo Paese il disastro della centrale nucleare Lenin di Chernobyl. L'esplosione avvenne all'1.25 del 26 aprile. Ci vollero 36 ore perché i 43 mila abitanti di Prypiat, la città più vicina, fossero evacuati. La sera del 28 la tv diede un'asettica notizia in dieci secondi. Il primo maggio gli abitanti della zona furono incoraggiati a partecipare ai cortei della festa patriottica dei lavoratori, ed esposti alle radiazioni: tutto sotto controllo, aveva scritto la Pravda in un trafiletto. Il mondo già sapeva dei livelli anomali di radioattività registrati in Svezia e provenienti dall'Urss. Soldati, ingegneri, minatori, a migliaia vennero mandati allo sbaraglio a Chernobyl per metterci una pezza, dietro la promessa d'essere dichiarati eroi nazionali. Morirono

La glasnost, oggi

MATTIA FELTRI

quasi tutti. Quando satelliti spia fotografarono la centrale danneggiata, finalmente Gorbaciov parlò, il 14 maggio. Fra l'altro, accusò la stampa occidentale d'aver ingigantito le conseguenze «per diffamare l'Unione sovietica». Non so se la serie Chernobyl, la cui prima puntata è andata in onda ieri su Sky, parli di quei diciotto giorni, politicamente i più interessanti del disastro. Non so se si metta in risalto la buona e curiosa fama di cui Gorbaciov e la sua glasnost (trasparenza) continuano a godere in Europa. Si sa però che a Mosca è pronta una serie alternativa, siccome questa è «propaganda per diffamare la Russia», in cui la colpa del guasto ricade sulla Cia. Orgoglio nazionalistico, occultamento o ricostruzione farragosa dei fatti, individuazione del nemico: meraviglioso che siamo ancora lì.

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA



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

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

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

ENERGY

LOADING

A. MARCHIONI

Il Piccolo

Trieste

intesa siglata a roma

La sfida europea del Porto: un patto con le Ferrovie

Accordo fra il numero uno dell' Authority D' Agostino e l' ad di Rfi Gentile La capacità dello scalo triestino salirà a 25 mila treni all' anno entro il 2025

TRIESTE. Patto di ferro fra il porto di Trieste e le Ferrovie italiane per aumentare la capacità dello scalo a 25 mila treni movimentati l' anno entro il 2025. Un efficiente **sistema** integrato tra lo scalo e la rete ferroviaria rappresenta uno dei principali motivi che stanno alla base della crescita del porto guidato dal presidente Zeno D' Agostino che continua a tessere le fila di una serie di accordi con i big delle ferrovie.

Il numero uno dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale ha aggiunto ieri a Roma un altro tassello alla sua strategia di espansione rinnovando il patto con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) guidata da Maurizio Gentile. Una sfida lanciata ai rivali Amburgo e Rotterdam. «Vogliamo migliorare la connessione del porto di Trieste con l' infrastruttura ferroviaria nazionale per incrementare la quota di traffico ferroviario a servizio dello scalo», hanno annunciato ieri i vertici di Rfi dopo al firma dell' accordo quadro con il numero uno del porto triestino.

L' annuncio arriva dopo l' accordo di Monaco con l' operatore tedesco Kombiverkehr che rafforza la strategia dello scalo giuliano nella creazione di corridoi di collegamento con l' Europa centrale. Dopo aver incassato tre diversi accordi al Transport Logistic, ora c' è anche l' intesa con Rfi, che aggiorna un documento siglato nel 2016, permetterà di «incrementare l' efficienza e l' operatività dei moli riducendo le manovre, i tempi di percorrenza e l' allocazione delle stazioni quanto più possibile in prossimità delle aree di carico e scarico». Il piano è destinato a valorizzare la Stazione di Trieste Campo Marzio definito da Rfi «lo snodo più importante al servizio del porto». Il porto di Trieste ha chiuso il 2018 movimentando circa 10 mila treni (+12%, con 210 mila camion tolti dalla strada).

Nel dettaglio già il nuovo piano regolatore del porto (Prp) di Trieste individua importanti opere infrastrutturali: si tratta della realizzazione di interventi anche tecnologici, tra cui un nuovo assetto nel piano d' armamento **portuale** che creerà una migliore connessione con i moli Quinto, Sesto e Settimo, l' ampliamento del punto franco doganale e l' eliminazione del muro di delimitazione che attualmente non consente lo sviluppo dell' area per i binari di arrivo e partenza: «Il beneficio principale -sottolinea Rfi- consisterà nella riduzione delle operazioni di manovra per i treni in arrivo e in partenza a cui consegue un significativo incremento della capacità produttiva dell' impianto».

Inoltre l' accordo conferma gli interventi di potenziamento già previsti da Rfi sugli impianti e linee che ricadono sulla stazione di Campo Marzio lungo la dorsale **portuale** Servola-Aquilina e quelli che riguardano le stazioni di Cervignano Smistamento e Villa Opicina, che - come previsto nel progetto Trihub - assieme a Trieste costituiscono un unico **sistema** di gestione del trasporto ferroviario delle merci provenienti dal porto: «L' obiettivo condiviso è quello di realizzare una fase significativa del Piano Regolatore **Portuale** entro il 2023», si sottolinea ancora nella nota di Rfi che annuncia l' intesa. -- pcf BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper page with the headline "La sfida europea del Porto: un patto con le Ferrovie". The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several smaller sections: "ECONOMIA" at the top, "NUMISMATICA FACOLETTI" in a red box, and "L'OSPEDALE" with the sub-headline "Consegne in giornata: alleanza Poste-Amazon". There is also a small image of a train and a table with financial data.



Ferrovie

Trieste

Accordo RFI-AdSPMAO per incrementare le merci su ferro nel porto di Trieste

Migliorare la connessione del **porto** di **Trieste** con l'infrastruttura ferroviaria nazionale per incrementare la quota di traffico ferroviario a servizio dello scalo. Questo il principale obiettivo dell' Accordo siglato oggi da Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e Zeno D' Agostino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO). Questo accordo, che rappresenta un aggiornamento del documento siglato nel 2016, permetterà di incrementare l' efficienza e l' operatività dei moli con riduzione delle manovre, dei tempi di percorrenza e l' allocazione delle stazioni quanto più possibile in prossimità delle aree di carico e scarico. La Stazione di **Trieste** Campo Marzio sarà lo snodo più importante a servizio del **porto**. Nel dettaglio il nuovo Piano Regolatore del **Porto** (PRP) di **Trieste** prevede la realizzazione di importanti interventi infrastrutturali e tecnologici, tra cui un nuovo assetto nel piano d' armamento portuale che creerà una migliore connessione con i moli V, VI e VII, l' ampliamento del Punto Franco Doganale e l' eliminazione del muro di delimitazione che non consente lo sviluppo dell' area per i binari di arrivo e partenza. Il beneficio principale consisterà nella riduzione delle operazioni di manovra per i treni in arrivo e in partenza a cui consegue un significativo incremento della capacità produttiva dell' impianto. Inoltre l' accordo richiama i potenziamenti già previsti da RFI sugli impianti e linee afferenti alla stazione di Campo Marzio (dorsale portuale Servola - Aquilinia) e interventi che riguardano le stazioni di Cervignano Smistamento e Villa Opicina, che - come previsto nel progetto Trihub - assieme a **Trieste** costituiscono un unico sistema di gestione del trasporto ferroviario delle merci provenienti dal **porto**. L' obiettivo condiviso è quello di realizzare una fase significativa del Piano Regolatore Portuale entro il 2023. Comunicato stampa Gruppo FS - 10 giugno 2019.

Il Piccolo

Trieste

L'INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELLA CNA

«Lo sviluppo passerà per Porto vecchio Intanto puntiamo sull' impresa sociale»

Giancarlo Carena*Il dibattito sulla crisi occupazionale promosso lo scorso 6 maggio in Consiglio comunale è stato l' occasione per sviluppare alcune riflessioni. In premessa, ritengo scontate alcune considerazioni di fondo relative all' identità culturale di Trieste, ovvero il suo essere area di confine e luogo di incroci, che ne hanno fatto una città multiculturale e laica caratterizzata dalla presenza di diverse comunità linguistiche e religiose. Un dato quest' ultimo, non di rado utilizzato per vendere il prodotto Trieste, che rischia di scivolare nel mito e che chiede di essere costantemente confermato: qualche settimana fa, infatti, è bastato un annuncio maldestro, in odore di strumentalizzazione, per polverizzare in meno di ventiquattr' ore il grande sforzo fatto da soggetti pubblici e privati per promuovere il territorio (il riferimento è alle polemiche, diventate mondiali e virali, legate al Trieste Running Festival). Indubbiamente Trieste deve a mio avviso smetterla di fare affidamento solo sulle narrazioni mitologiche e ricollocarsi all' interno dei profondi cambiamenti che la stanno interessando, immaginando un nuovo spazio di rappresentazione.

In questo contesto in evoluzione almeno quattro sono i motori di potenziale sviluppo unanimemente condivisi che personalmente sposo e mi permetto qui di ricordare: il **porto**, come snodo dei grandi corridoi logistici globali tra Asia ed Europa del nord; un turismo diversificato, collegato a cultura e territorio; la ricerca scientifica internazionale come potenziale driver di innovazione industriale e sociale; nicchie dell' agroalimentare di qualità del retroterra del Carso. Tutti punti di forza a cui secondo alcuni - è ad esempio l' opinione espressa anche dal presidente delle Generali in un convegno di qualche anno fa - è mancata un' occasione che li facesse dialogare, trasformandoli in una benzina capace di far decollare la città. Che possa essere la rigenerazione del **Porto** vecchio quest' occasione? In molti lo pensano e io sono tra questi. In attesa, tuttavia, della rinascita di questa parte di città ritengo che ci sia già un ulteriore punto di forza, un quinto asse che potrebbe generare sviluppo se riuscisse a connettersi col resto dell' economia: è il mondo dell' impresa sociale. Un ambito capace di rispondere ai nuovi bisogni trascurati dall' impresa tradizionale, bisogni che a Trieste si chiamano invecchiamento demografico, patrimonio immobiliare inutilizzato, inclusione di soggetti svantaggiati e più di recente espulsione dal mondo del lavoro di un numero crescente di persone appartenenti a fasce non classiche, che con il suo know-how fatto di servizi ad alto contenuto relazionale e di capacità di fare rete potrebbe offrire a settori più tradizionali opportunità nuove di crescita e di sviluppo. Commercio, scienza, turismo e agroalimentare, interconnessi e in grado di coinvolgere portatori di interesse a vari livelli (dalle imprese ai cittadini), potrebbero finalmente prendere velocità senza tuttavia lasciare indietro nessuno e senza venire a compromessi sui diritti delle persone. Trieste potrebbe diventare un laboratorio in cui si sperimenta la capacità di rispondere a problemi sociali in termini non assistenziali, la capacità di creare una comunità per tutti e non per pochi, dove settori emergenti e potenzialmente creativi e inclusivi come la scienza e il turismo ma nondimeno l' agricoltura sociale rappresentano un terreno per rilanciare l' occupazione, strada che genera impresa e valore economico ma anche dignità sociale, come ci ricorda l' articolo 1 della Costituzione.

Trieste potrebbe dunque diventare un luogo a cui si guarda per attingere modelli virtuosi e attraenti. E una città attrae non solo per le bellezze a disposizione, ma anche per i modelli di convivenza. Modelli dove welfare e sviluppo economico non sono settori incompatibili ma facce della stessa medaglia, attori degli stessi processi; dove i percorsi d' inclusione sono anche e in primo luogo investimenti occupazionali frutto di strategie condivise. Strategie che proprio sui tavoli promossi dalla Regione potrebbero nascere. In questo senso la nascita della nuova Agenzia regionale, che si propone di mettere in sinergia investimenti e politiche attive del lavoro, della formazione e della



professionalizzazione, mi pare rappresenti un elemento di novità e auspicio che al suo interno possa svilupparsi un ruolo attivo delle associazioni di categoria. Così come auspicio che si rafforzi il ruolo dell' amministrazione comunale nel controllo del lavoro irregolare, elemento che inevitabilmente inquina il contesto e indebolisce il mercato. Perché solo il fattivo coinvolgimento delle istituzioni può garantire un vero cambiamento, che duri nel tempo e si radichi nel territorio. --* Presidente Cna Trieste.

Incidente di Venezia, due navi da crociera spostate a Trieste

TRIESTE - Sabato 8 giugno due approdi straordinari al porto di Trieste, dove le navi da crociera Costa Luminosa e MSC Musica hanno fatto scalo a Trieste Terminal Passeggeri. Il recente incidente avvenuto a Venezia, nel canale della Giudecca, dove la nave Msc Opera ha urtato un battello causando il ferimento di 4 persone, ha fatto sì che le due compagnie decidessero di dirottare, sul vicino scalo giuliano. gli approdi delle due unità con un totale di 9540 passeggeri in transito. Inizialmente le compagnie avevano previsto di fare scalo sulle sponde lagunari di Venezia, ma in seguito hanno optato per la sosta alla Stazione marittima triestina, lungo le Rive. Un fine settimana intenso per lo scalo giuliano che ha visto, inoltre nella giornata di ieri, l'approdo di un'altra nave da crociera, la Horizon, della compagnia Pullmantur. Lo ha fatto sapere in un comunicato la Trieste Terminal Passeggeri, l'amministratore delegato Claudio Aldo Rigo ha dichiarato: " Il reparto operativo della società ha organizzato, con l'usuale professionalità, tutti i servizi richiesti dalle navi. Ancora una volta Trieste si è dimostrata pronta, con brevissimo preavviso, a gestire una situazione straordinaria. La Costa Luminosa sbarcherà a Trieste circa 1.900 passeggeri, ne imbarcherà 2.080 e ne avrà in transito 610, mentre la MSC Musica sbarcherà circa 2.300 passeggeri, ne imbarcherà altrettanti e ne avrà 350 in transito. Il weekend crocieristico vedrà inoltre presente a Trieste domenica 9 giugno la M/N Horizon della compagnia Pullmantur, in questo caso però si tratta di una presenza calendarizzata da tempo. Rigo sottolinea inoltre quanto sia ormai radicata la crocieristica in città e quanto questo settore contribuisca a trainare lo sviluppo turistico di Trieste, auspicando che, con uno sforzo congiunto pubblico - privato, si possano realizzare gli auspicati investimenti infrastrutturali, primo tra tutti l'allungamento dell'attuale Stazione Marittima del Molo Bersaglieri, che potranno consentire la definitiva consacrazione del comparto crociere".

Incidente di Venezia, due navi da crociera spostate a Trieste
 © 10 Jun, 2019

TRIESTE - Sabato 8 giugno due approdi straordinari al porto di Trieste, dove le navi da crociera Costa Luminosa e MSC Musica hanno fatto scalo al Trieste Terminal Passeggeri. Il recente incidente avvenuto a Venezia, nel canale della Giudecca, dove la nave Msc Opera ha urtato un battello causando il ferimento di 4 persone, ha fatto sì che le due compagnie decidessero di dirottare, sul vicino scalo giuliano. gli approdi delle due unità con un totale di 9540 passeggeri in transito.

Inizialmente le compagnie avevano previsto di fare scalo sulle sponde lagunari di Venezia, ma in seguito hanno optato per la sosta alla Stazione marittima triestina, lungo le Rive. Un fine settimana intenso per lo scalo giuliano che ha visto, inoltre nella giornata di ieri, l'approdo di un'altra nave da crociera, la Horizon, della compagnia Pullmantur.

Lo ha fatto sapere in un comunicato la Trieste Terminal Passeggeri, l'amministratore delegato Claudio Aldo Rigo ha dichiarato: " Il reparto operativo della società ha organizzato, con l'usuale professionalità, tutti i servizi richiesti dalle navi. Ancora una volta Trieste si è dimostrata pronta, con brevissimo preavviso, a gestire una situazione straordinaria. La Costa Luminosa sbarcherà a Trieste circa 1.900 passeggeri, ne imbarcherà 2.080 e ne avrà in transito 610, mentre la MSC Musica sbarcherà circa 2.300 passeggeri, ne imbarcherà altrettanti e ne avrà 350 in transito. Il weekend crocieristico vedrà inoltre presente a Trieste domenica 9 giugno la M/N Horizon della compagnia Pullmantur, in questo caso però si tratta di una presenza calendarizzata da tempo. Rigo sottolinea inoltre quanto sia ormai

Toremare
 AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
 Telefono - 0586 248111
 Fax 0586 248200

CTN
 COMPAGNIE TRAVELMARE DEL NAVIGATORE
 www.ctn.it

Video
 Your browser does not currently recognize any of the video formats.

«Con le grandi navi a Marghera rischieremmo un'altra Seveso»

Il titolare del Mit venerdì sarà in laguna con i tecnici per valutare le ipotesi: «Se sarà Chioggia, via il gpl» Stoccate su Tav e Pedemontana e messaggi a Zaia

Ministro Toninelli, ha annunciato che sarà a Venezia questa settimana ma non vedrà né il sindaco Brugnaro né il governatore Zaia...

«Sì, salvo il voto finale dello Sbloccacantieri alla Camera, venerdì farò un sopralluogo tecnico sui siti interessati dalle ipotesi di soluzione per il problema Grandi navi, non solo i due siti interessati dagli studi di fattibilità. Vengo soprattutto per ascoltare i veneziani, per capire da loro, dai tecnici da chi ha vissuto questa situazione negli anni quali siano le esigenze sul territorio. Sarò accompagnato dall' **autorità portuale**, dalla capitaneria di porto e dal provveditorato. Poi apriremo il dibattito alle **autorità** e alla cittadinanza» Torniamo all' ipotesi di spostamento delle navi da crociera a Chioggia, ci sarebbe compatibilità con il deposito di Gpl?

«Esiste una commissione Mise-Mit che valuta l' incompatibilità eventuale tra l' impianto e il porto.

Penso che se ragionassimo sulle navi a Chioggia quella incompatibilità diventerebbe gigantesca».

Si potrebbe spostare il deposito Gpl?

«Si potrebbe, anzi, si dovrebbe» Esclude a priori l' ipotesi Vittorio Emanuele?

«È impattante sull' ambiente: fra canale dei Petroli e Vittorio Emanuele ci sono tra i 3 e i 5 milioni di metri cubi di fanghi da piazzare non si sa dove. E traslando l' incidente di due domeniche fa in canale della Giudecca all' interno del sito industriale io qualche "enorme preoccupazione" per l' incolumità pubblica ce l' ho. È una zona a rischio Seveso».

Per un porto off shore si parla di 10 anni, un miliardo di spesa, forse altri problemi ambientali?

«Le analisi tecniche dovranno dare risposta» Come si porterebbero poi i turisti in città?

«Ne dobbiamo discutere con le compagnie crocieristiche. Venezia è Venezia. Appetibile per tutti ed è normale che chi vuole fare attività commerciale lì debba anche cacciare dei denari».

Zaia dice che lei si pone come "controparte" del governo territoriale alla luce di un pregiudizio di fondo per cui "dove c' è una carriola ci sarebbe sempre un ladro", è così?

«Basta polemiche e basta offese. In tutta sincerità io le offese le ho solo subite. Quanto alla collaborazione, mi permetterei con molta umiltà di dire che alcuni risultati per i veneti li abbiamo portati a casa: A22 e A4 a gestione totalmente pubblica, cioè utili e investimenti per il territorio. E poi il Mose, il commissariamento per completarlo è una vittoria di questo ministero e del sottoscritto.

Dirò di più, siccome ho voluto ascoltare interamente il territorio sull' emendamento Mose l' ho presentata in Parlamento esattamente identico a come l' ha fatto pervenire a questo ministero l' ufficio di Zaia. L' unica parte bocciata è la sua, mentre quella sul commissariamento e sul finanziamento dei soldi per i comuni della laguna, cioè la mia, sono state approvate quindi non mi venisse detto che non collaboro, tutt' altro, lo faccio con spirito positivo perché i veneti pagano tante tasse e devono tornare in servizi ed efficienza».

Com' è andata la faccenda della famosa riunione sulle grandi navi, l' assessore regionale Elisa De Berti ha usato parole come "situazione patetica e imbarazzante".

«Sono toni offensivi impropri per chi ha ruoli istituzionali, spero tornino a un approccio costruttivo e istituzionale come sta facendo il sottoscritto. Secondo lei è normale non partecipare a una riunione convocata per tempo dal ministro su una questione di interesse diretto del governatore? In quella sede si è annunciato quali erano i tre progetti su cui si



sarebbero fatti gli studi di fattibilità tecnico-economica, cosa che non si era mai fatto prima, non esisteva alcuno studio di fattibilità su alcuna delle 13 idee per le Grandi navi. Quella era una riunione fondamentale, secondo me non parteciparvi è stato un grosso errore politico, le illazioni le lascio alla De Berti. Se Zaia fosse venuto magari avrebbe condiviso la responsabilità. Chi partecipa decide, chi non partecipa lascia agli altri la decisione».

All' inaugurazione del primo tratto di Pedemontana non c' è andato, perché?

«Stavo lavorando su Sbloccacantieri, Grandi navi e Mose. Magari parteciperò all' inaugurazione di un tratto più ampio o a quella definitiva. E spero che l' opera non gravi, una volta terminata, sulle spalle di chi la usa e dei veneti. Questa è la preoccupazione del mio ministero. Se i flussi di traffico fossero inferiori a quelli previsti dal Piano Economico Finanziario, le compensazioni le pagherebbero i veneti con le loro tasse».

Analisi costi benefici Tav Brescia-Padova, la vedremo mai pubblicata?

«La Brescia-Padova è un cantiere che va avanti indipendentemente dall' analisi costi-benefici che servirà a migliorarlo, magari a creare le condizioni perché venga usato anche per i pendolari. La pubblicheremo a strettissimo giro. Se i lavori vanno a rilento dipende dalla gestione precedente del dossier».

Si dice che Rfi sia in imbarazzo, nonostante non ci sia alcuno stop formale, a procedere sugli espropri...

«Totalmente falso perché abbiamo già reso pubblico l' indirizzo del M5s e cioè che quest' opera sarà fatta. Ma fatta meglio».

Cioè si abbandona il quadruplicamento per passare al potenziamento della linea storica?

«Dobbiamo fare l' opera che serve. Utilizzare al meglio i soldi pubblici. E farla utilizzare anche ai pendolari» De Berti dice che con il quadruplicamento la linea storica sarebbe dedicata appunto ai pendolari.

«Non è esclusa alcuna ipotesi».

Di conseguenza dovremo costruire un progetto migliore sulla base dell' analisi costi-benefici ma intanto i cantieri procedono».

Lei che ha letto l' analisi, ci anticipa l' esito?

«Non l' ho ancora letta, non nella versione definitiva. L' analisi costi-benefici è un istituto giuridico e deve rispettare tutti i crismi, quindi deve avere le validazioni del Mit».

Quindi il Mit riapre una procedura di valutazione chiusa da tempo per rivalutare il tutto, è corretto?

«Sì ma senza bloccare ciò che sta andando avanti. Nel caso in cui, ma è un se ipotetico, ci fosse la possibilità di migliorare, penso si andrà avanti con delle modifiche. Siccome oggi non ho tutte le carte, dico "andiamo avanti e se si creeranno le condizioni la miglioreremo". Senza rallentare, anzi accelerando» La Zes veneziana resta al palo per ora.

«Se oggi si parla di Zes solo per il Mezzogiorno è perché esiste un decreto del governo precedente che l' ha focalizzato sul Mezzogiorno. Il ministro Lezzi ha dato mandato al Mise e a Confindustria di fare dei monitoraggi sui territori tra cui Marghera. Per le risorse si chiede al Mef. Parliamo di un finanziamento da inserire nella prossima legge di bilancio».

Ovviamente lavoreremo perché ciò avvenga» Come la chiudiamo con Zaia?

Un caffè, magari venerdì?

«Io Zaia lo vedo volentierissimo ma quello che non è possibile in politica e soprattutto fra forze che stanno governando è offendere. Le offese personali sembrano proprie di chi non riesce a contestare nel merito e quindi cerca di screditare la persona. Mai fatto e mai lo farò. Né con Zaia né con nessun' altro».

In arrivo i nuovi vincoli per le navi Msc, schianto per lo stop ai motori

Ieri riunione al Mit, oggi l'incontro in Capitaneria. Vicino il dissequestro dell'Opera

Alberto Zorzi

VENEZIA Ieri una riunione di oltre due ore al ministero delle Infrastrutture, oggi l'incontro in Capitaneria del gruppo di lavoro che stabilirà nuove misure che vadano incontro all'«urgente necessità di mitigare ulteriormente i rischi connessi al transito delle citate unità navali», per dirla con il Mit. Il ministro Danilo Toninelli guarda al futuro e punta su Chioggia (vedi l'intervista a pagina 9, ndr), ma lui stesso ha spiegato che non solo i progetti futuri di ricollocazione del terminal, ma anche le ipotesi di vie di navigazione alternative (cioè il Vittorio Emanuele), hanno «tempistiche incompatibili» con l'urgenza di cui sopra. Ecco dunque che soprattutto la riunione di oggi, che si potrebbe concludere già con alcune decisioni da tradurre poi in provvedimenti, è fondamentale. D'altra parte il «gruppo di lavoro» è lo stesso che ha varato un anno fa l'ordinanza che creò un «algoritmo» per stabilire quali navi potevano entrare in laguna e quali no, prendendo come base di partenza il cosiddetto «modulo di armamento» (legato principalmente alla dimensione della nave), attenuandola con alcune variabili relative all'uso di combustibili meno inquinanti: per il 2018 era stato stabilito un valore massimo della formula di 6600, calato poi a 6300 quest'anno.

Ora da Roma, dopo l'incidente della Msc Opera che domenica mattina si è schiantata contro il pontile di San Basilio e il battello fluviale River Countess, arriva l'input di un'ulteriore riduzione e sarà da vedere se questo riguarderà la dimensione (per esempio con un aggravamento dell'algoritmo) o il numero delle navi, oppure entrambi. Ieri al Mit Toninelli e i suoi tecnici hanno incontrato per la seconda volta in una settimana il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, il provvidore alle opere pubbliche Roberto Linetti e il comandante della Capitaneria di Porto Pietro Pellizzari. Si è parlato ancora delle alternative progettuali di lungo periodo, dal punto di vista tecnico.

Venerdì Toninelli verrà anche a Venezia in sopralluogo per vedere dal vivo con il suo staff i luoghi potenziali del terminal del futuro. Musolino ha anche ribadito l'importanza di aggiornare il protocollo fanghi secondo le indicazioni della commissione guidata da Pier Francesco Ghetti, che dovrebbe rendere più facile il riuso dei sedimenti scavati sulla base di nuovi criteri di valutazione, e sempre venerdì ci sarà un incontro tecnico a Venezia su questo aspetto. Nel frattempo ieri i consulenti dei pm Giorgio Gava e Andrea Petroni e dei sette indagati sono tornati a bordo della Msc Opera per estrapolare i dati della «scatola nera» e analizzare i moduli elettrici in plancia di comando. L'ipotesi di partenza, contenuta nello stesso quesito peritale, è che i moduli abbiano avuto un malfunzionamento che ha «causato un'interruzione di potenza elettrica ai motori propulsori azimutali»: cioè a quei motori che nelle navi di ultima generazione fungono da timone, che non esiste più nella versione «classica». Oggi gli accertamenti dei dodici periti dovrebbero concludersi e la Msc sarà dissequestrata dalla magistratura, pronta per ripartire venerdì. Inizieranno anche le analisi sulla River Countess, per stimare i danni e verificare la possibilità di naufragio. Anche la speranza dell'armatore di quest'ultima è un rapido dissequestro, anche se la stagione estiva sarebbe ormai compromessa.



Navi, venerdì arriva Toninelli Tour in barca e in elicottero

Il ministro 5stelle vuole rendersi conto di persona delle soluzioni per le crociere Ieri incontro con Porto, Capitaneria, Provveditorato per esaminare i progetti

ROBERTA BRUNETTI

LA VISITA VENEZIA Verrà a vedere di persona i luoghi dove far attraccare, in futuro, le grandi navi. Per capire meglio, pare che il ministro Danilo Toninelli si farà portare anche in elicottero a sorvolare la laguna. Di certo andrà in barca a Chioggia e al Lido, le soluzioni al momento preferite. Insomma un tour approfondito, quello che il ministro sta organizzando per venerdì prossimo, sempre che l' iter del decreto sblocca-cantieri glielo consenta. Ieri intanto ha convocato a Roma un nuovo incontro tecnico, a nove giorni dall' incidente che ha impresso un carattere d' urgenza all' annosa questione dell' allontanamento delle mega navi da San Marco.

IL TAVOLO Attorno al tavolo ministeriale si sono ritrovati il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino, il comandante della Capitaneria di porto, l' ammiraglio Piero Pellizzari (stavolta non in videoconferenza, ma di persona).

Toninelli si è presentato con uno staff allargato, con alti funzionari del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del ministero dei Beni culturali. Oltre due ore di confronto che pare sia entrato nei dettagli delle proposte in campo, con relative problematiche.

LE SOLUZIONI Toninelli ha bocciato l' ipotesi Malamocco, vista la necessità di smantellare la piattaforma del Mose. E resta contrario alla soluzione di Marghera - Marittima, con il passaggio per il canale Vittorio Emanuele, anche come ipotesi provvisoria. Visto che comunque anche per questo intervento ci vorrebbe del tempo, per il ministro è meglio puntare su una soluzione definitiva, condivisa e risolutiva. Per ulteriori approfondimenti tecnici Musolino resterà a Roma anche oggi. Il presidente del Porto ha poi chiesto una soluzione per il protocollo fanghi, per cui si terrà un' altra riunione.

L' URGENZA A Venezia, stamattina, si riunirà invece in Capitaneria il gruppo di lavoro che dovrà studiare le soluzioni urgenti per evitare che si possano verificare altri incidenti. Tra le ipotesi in campo, una riduzione della velocità e l' utilizzo di un numero maggiore di rimorchiatori.

SBLOCCA CANTIERI Ieri a Roma ha ripreso il suo iter alla Camera il decreto sblocca-cantieri. In attesa che il Governo, con ogni probabilità, metta la fiducia sul testo uscito dal Senato, sono stati presentati gli emendamenti. Tra questi quelli del deputato Pd Nicola Pellicani che è tornato alla carica sui temi veneziani di Mose e Legge speciale: «Daremo battaglia per difendere i dipendenti di Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar, e per costringere il governo a riunire il Comitato per l' assegnazione dei fondi di Legge speciale. Venezia non può essere governata per decreto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, processo d' appello La parola alle difese attesa per la sentenza

IL PROCESSO VENEZIA Parola alla difesa al processo d' appello per lo scandalo Mose. L' appuntamento è fissato per questa mattina, di fronte alla seconda sezione della Corte d' appello di Venezia, presieduta da Carlo Citterio.

In programma vi sono le arringhe degli ultimi legali: l' avvocato padovano Emanuele Fragasso, difensore dell' ex presidente del Magistrato alle acque di Venezia, Maria Giovanna Piva (accusata di corruzione e uscita con una dichiarazione di prescrizione dal processo di primo grado); gli avvocati Marco Vassallo di Venezia e Pietro Pomanti di Roma per l' imprenditore romano Erasmo Cinque (condannato dal Tribunale a 4 anni di reclusione per corruzione e al risarcimento di 9 milioni e mezzo di euro in relazione ai lavori di disinquinamento di Porto Marghera, affidati alla sua impresa, la Socostramo senza alcuna gara) e per finire l' avvocato romano Pierpaolo Dell' Anno per l' imprenditore veneziano Nicola Falconi, la cui condanna per corruzione inflitta in primo grado (2 anni e 2 mesi) è finita prescritta lo scorso aprile per il troppo tempo trascorso.

ULTIME ARRINGHE Le arringhe dei difensori dell' ex sindaco Giorgio Orsoni (finanziamento illecito, accusa dichiarata prescritta dal Tribunale), dell' avvocato romano Corrado Crialesi (condannato in primo grado per millantato credito) e dell' ex ministro all' Ambiente, Altero Matetoli (deceduto dopo essere stato condannato di primo grado a 4 anni di reclusione per lo stesso episodio di corruzione di Cinque) si sono già svolte nel corso della precedente udienza, dopo la requisitoria della pubblica accusa, che sostanzialmente ha chiesto al conferma della sentenza di primo grado, con qualche ulteriore prescrizione.

La sentenza potrebbe arrivare già in serata, se la discussione degli avvocati non dovesse proseguire a lungo. In caso contrario è probabile che la Corte decida di rinviare per eventuali repliche e quindi per la camera di consiglio. (gla) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, processo d'appello La parola alle difese attesa per la sentenza

IL PROCESSO
Le arringhe dei difensori di Maria Giovanna Piva, ex presidente del Magistrato alle acque di Venezia, si sono svolte questa mattina di fronte alla seconda sezione della Corte d' appello di Venezia, presieduta da Carlo Citterio. Piva è accusata di corruzione e uscita con una dichiarazione di prescrizione dal processo di primo grado. Gli avvocati difensori sono Marco Vassallo di Venezia e Pietro Pomanti di Roma. Piva è difesa anche da Emanuele Fragasso, avvocato padovano. La sentenza è attesa per questa sera.

IL PROCESSO
L'ingegnere di Porto Marghera Erasmo Cinque è difeso da Marco Vassallo e Pietro Pomanti. Cinque è stato condannato in primo grado a 4 anni di reclusione per corruzione e al risarcimento di 9 milioni e mezzo di euro. La sentenza è attesa per questa sera.

IL PROCESSO
L'ingegnere di Porto Marghera Nicola Falconi è difeso da Pierpaolo Dell' Anno. Falconi è stato condannato in primo grado a 2 anni e 2 mesi di reclusione per corruzione. La sentenza è attesa per questa sera.

IL PROCESSO
L'ingegnere di Porto Marghera Nicola Falconi è difeso da Pierpaolo Dell' Anno. Falconi è stato condannato in primo grado a 2 anni e 2 mesi di reclusione per corruzione. La sentenza è attesa per questa sera.

L'ENERGIA DELLA TUA CASA È INTELLIGENTE?

Attiva OPEN METER, l'innovativa soluzione di gestione intelligente dell'energia per la tua casa. Con un unico sistema di gestione intelligente dell'energia, puoi controllare e ottimizzare il tuo consumo energetico in tempo reale, con un unico sistema di gestione intelligente dell'energia.

g-distribuzione

Il Manifesto

Venezia

Come a Venezia: per le grandi navi è «Nein»

Berlino «Nein» alle grandi navi, esattamente come a Venezia.

Con la stessa manifestazione di indisponibilità ad attendere la soluzione «alternativa» che anche qui sembra non arrivare mai. Succede a Kiel, capitale dello Schleswig-Holstein, il porto dove la cinquantina di attivisti della rete Smash Cruise Shit domenica è riuscita a bloccare la «Zuiderdam»: uno dei mostri di proprietà di «Holland America Line», ovvero del Gruppo americano «Carnival».

A BORDO DI GOMMONI, canoe, barche a vela, per ben sei ore hanno ritardato la partenza della nave che muove 3.000 passeggeri, insieme alle emissioni equivalenti al traffico di diecimila auto che ogni giorno vengono scaricate addosso ai 246 mila residenti.

È il «destino» di Kiel, affacciata sul fiume Eider, la «porta» della Sassonia sul Baltico: che però qui nessuno è più disposto ad accettare in nome della storica legge degli armatori. La misura ormai è colma. Almeno quanto l'imbocco della baia dove transita il naviglio mercantile e militare oltre alla flotta di linea. Impossibili da fermare i primi, tra le navi da crociera la scelta è caduta sulla «Zuiderdam» ferma sulla banchina, prossima a mollare gli ormeggi per il porto di Copenhagen.

Bloccata tra gli sbuffi di fumo dal camino, illuminata a giorno dai generatori di bordo, con i passeggeri sbarrati a salutare «la Città dell' Holstein sul fardo» per un giorno poco corrispondente all'immagine sul depliant Carnival. È potuta ripartire per la Danimarca solo alle 22 circa, dopo che la polizia portuale è riuscita a forzare il blocco navale. «Non ci fermiamo qui. Siamo solo all'inizio e pronti a replicare l'azione in qualsiasi momento. Non ci saranno porti sicuri per chi inquina il pianeta» scandiscono i portavoce di Smash Cruise Shit. Chiedono la «fine dell'industria delle crociere» e del relativo indotto che su Kiel, peraltro, ricade assai poco data la preferenza dei tour-operator ad allocare i turisti «business oriented» nella vicina Lubeca.

Così da queste parti rimane l'inquinamento a livelli stratosferici e le inconfondibili infrastrutture del porto che segnano la città anseatica. A partire dall'enorme gru scalata domenica dai cinque manifestanti ora accusati di resistenza e violazione di proprietà per avere denunciato, in parallelo, «il clamoroso sfruttamento a bordo delle Grandi Navi, con il personale pagato anche due euro l'ora».

FA IL PAIO CON LA PROTESTA per le emissioni da record «che si depositano sugli iceberg dell'Artico dimezzando i tempi di scioglimento del ghiaccio» come spiegano gli attivisti. Come a Venezia, anche a Kiel resta «scientificamente provato che la fuliggine rilasciata a ogni crociera contribuisce considerevolmente a riscaldare il pianeta».

Solo negli ultimi dodici mesi sono stati più di 2 milioni e 230 mila i tedeschi che hanno prenotato una vacanza a bordo dei «giganti del mare»: il 3% in più dell'anno precedente.

GERMANIA
Come a Venezia: per le grandi navi è «Nein»

FRANCIA
IL DEPUTATO AMBITO Golinov è ai domiciliari Demolite le accuse

Londra
Sono in dieci per il dopo-May: nei Tories è già guerra

L'AVVOCATO Kazakhstan del delitto di Nazzabayev

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, nodo inestricabile e conseguenze sempre negative

La Nuova Venezia di domenica 9 giugno ha dato ampio resoconto del successo della manifestazione svoltasi pacificamente il giorno prima sotto la cui insegna No Grandi Navi tutto il mondo ha facilità di condividere l'obiettivo e di riconoscersi in esso. Accanto a tale notizia la Nuova riportava, tuttavia, una serie di opinioni che, pur nel loro esiguo numero, illustrano esaurientemente sia l'incapacità di proporre soluzioni condivise o la frammentazione di svariate soluzioni le une contro l'altre armate, la cui unica convergenza è quella che, o di qua o di là, le navi grandi o piccole devono in ogni modo arrivare a Venezia con il loro carico di "ricchezza" turistica, più o meno equamente distribuita, a scapito decisamente del fragile contenitore e del suo ecosistema su cui la città basa la sua sopravvivenza. Cose su cui si dibatte da tempo, con la sorprendente novità di tardivi pentimenti come quello dell'ex sindaco Palo Costa che si dichiara incompetente sul giudizio dello scavo del più modesto canale Vittorio Emanuele, ma che a suo tempo era strenuo e agguerrito fautore dello scavo del più rilevante canale Contorta.

L'inestricabile bandolo della matassa parte dalla contraddizione di un assioma in cui ciascuno desidera l'irrinunciabile arrivo a Venezia delle grandi navi volendolo combinare, contemporaneamente, con l'altrettanto irrinunciabile salvaguardia (ma si può leggere anche stupro) dell'ecosistema lagunare. Assunto posto a fondamento anche fin dall'inizio dalle possibili scelte del ministro Toninelli, cosa che dovrebbe far inorridire e tremare chiunque nel pensare che il futuro di Venezia possa dipendere da Toninelli, sulla cui competenza si è espresso lapidariamente Arrigo Cipriani.

A esaminare le varie proposte sul tappeto non c'è via di scampo. Da qualsiasi parte si mettano le grandi navi vi sono delle inevitabili conseguenze negative che si riversano sulla città e sul suo habitat lagunare. Il progetto Duferco-De Piccoli è obbligato a scavare 2.300.000 metri cubi di fondale alle bocche del porto di Lido all'interno della laguna. Strana contraddizione del sostegno che tale progetto ha da parte del comitato No Grandi Navi o Ambiente Venezia. Idem per quello di Boato e associati che non scava, ma si attacca al Mose ed è costretto, come il precedente, a intasare il percorso fino alla Marittima di catamarani per il trasporto di turisti, bagagli e rifornimenti.

Progetti invisibili entrambi all'associazione internazionale dell'industria crocieristica (Cia) e le compagnie ad essa aderenti che gestiscono le crociere poiché tali progetti, oltretutto, riducono numero e stazze delle navi proiettate sempre di più ad un gigantismo senza limiti. Non da meno è l'ipotesi al di là della diga di San Nicoletto che appare fantascienza a chi conosce un poco la zona, il suo habitat e i suoi fondali. Posizionamenti tutti nel contesto di una fiorente attività turistica (Lido, Punta Sabbioni, Cavallino, Treporti) che li vede come il fumo negli occhi. Segue la soluzione Marghera con passaggio per il canale dei Petroli con previsione di ulteriore scavo vicino ad industrie petrolchimiche, o l'arrivo diretto in Martittima con lo scavo finale del canale Vittorio Emanuele, caro alla società crocieristica Vtp, alla Regione suo socio, al sindaco Brugnaro per la tutela dell'indotto e per la tutela di un sicuro bacino elettorale, fino ad arrivare in fondo al negozietto di souvenir dalle parti di S. Basilio o a qualche ristorante cittadino. In subordine, ma altrettanto deleterio, prevale il sentimento di spostare il disagio da un'altra parte, meno visibile e in un contesto più debole a difendersi dai colossi del mare e della politica.

Tutti interessi in verità legittimi ma che mettono in secondo piano, nella visione del guadagno immediato, l'interesse immateriale della salvaguardia di Venezia e la sua conservazione per quanto possibile per le generazioni, gli anni o i secoli a venire.

Quando malauguratamente si verificasse un altro incidente ben più rilevante dell'ultimo occorso, il rammarico, se non il rimorso dei vari protagonisti, correrebbe al pensiero che tutto ciò è successo per far fare, alla fine, un giro in giostra con la visione panoramica di Venezia a dei turisti ignari e incolpevoli.

Chi scrive sarebbe per la soluzione di indirizzare le grandi navi verso città che hanno il porto all'esterno e non come Venezia che ce l'ha al suo interno. Questo è stata la sua salvezza nel corso della sua storia millenaria, ora potrebbe essere la sua distruzione.



Se è compito della politica trovare soluzioni, Trieste potrebbe essere un' ipotesi da programmare progressivamente nel tempo fino a trovare un equilibrio tra le varie istanze di interessi privati e collettivi e la salvaguardia della laguna. Marghera dagli anni '70 in poi ha dato un esempio di riconversione non proprio indolore.

Tra le varie competenze che si sono espresse a tale riguardo l' ipotesi Trieste sarebbe fattibile dal punto di vista delle sue infrastrutture già in essere, ma contemporaneamente nei vari messaggi arrivati al comitato No Grandi Navi è arrivato anche l' appello di un cittadino che si lamenta che Trieste è già abbondantemente inquinata dalla presenza del suo **porto** commerciale.

Come si vede, rispunta il va bene tutto "meno che nel mio giardino" e che un disagio lo si risolve, ma non lo si sposta. Difficile trovare il bandolo di una matassa così intricata.

* Regista teatrale, Venezia BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, ipotesi approdi "diffusi" Toninelli: «Disposto a collaborare»

Ieri a Roma nuovo vertice con Linetti e Musolino, stamattina vertice in Capitaneria. Il ministro a Zaia: «Basta offese»

Alberto Vitucci «Disposti a collaborare. Ma basta con gli attacchi personali».

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli risponde alla Lega, e al presidente della Regione Veneto Luca Zaia. Toninelli è stato al centro di attacchi bypartizan negli ultimi giorni, sui temi del Mose e delle grandi navi. Lo davano già per dimissionato, sacrificato all'alleato leghista con il possibile rimpasto. Ma lui ostenta sicurezza. Ieri pomeriggio a Roma ha convocato un'altra riunione tecnica per esaminare ipotesi e soluzioni con il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, il presidente dell'**Autorità portuale** Pino Musolino, il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Piero Pellizzari. Ma anche il Consiglio superiore dei Lavori pubblici e la Struttura Tecnica di missione. Venerdì sarà a Venezia in sopralluogo e poi - entro giugno - comunicherà la soluzione definitiva scelta dal Ministero. Che non sarà quella del nuovo terminal a Marghera. Come scelto dal ministro Delrio nel novembre del 2017. «Di quella soluzione», ha detto il ministro, «non abbiamo mai visto un progetto. Solo due paginette generiche». Il ministro punta sulle grandi navi «fuori dalla laguna». E sta valutando dal punto di vista della fattibilità le ipotesi di Chioggia, Lido lato spiaggia e Santa Maria del Mare.

Intanto risponde al presidente Zaia. «A Zaia dico che noi siamo sempre stati per il metodo della collaborazione istituzionale», attacca Toninelli, «ma chiediamo uno stop agli attacchi personali».

Del resto è stato proprio Zaia a saltare due riunioni qui al Ministero, una su grandi navi e una sul Mose». Nonostante questo, precisa Toninelli con una punta polemica, «siamo sempre disponibili a interloquire. Tanto che il passaggio dell'emendamento Mose sulla Struttura di gestione, poi bocciata dal Ministero dell'Economia e Finanze, era quello che lui aveva caldeggiato e il Mit accolto».

Il messaggio insomma è che le proposte di Zaia - per quanto riguarda il Mose condivise dal sindaco Brugnarò e dal Comune - «trovano accoglienza» al Ministero. Nel caso specifico si trattava di istituire oltre al commissario previsto dal decreto Sblocca cantieri per «velocizzare la conclusione del Mose», anche una nuova Struttura di gestione. Nel testo proposto si parlava di rappresentanti dei ministeri (Infrastrutture, Agricoltura, Beni culturali ed Economia ma non l'Ambiente). Proposta poi sparita per il veto del ministro Tria e la mancata copertura finanziaria. Sulle navi la rotta del Ministero non è per il momento condivisa da Zaia, né dal Comune. E nemmeno da buona parte del Pd, Forza Italia e gli Industriali. Che chiedono di mettere le grandi navi a Marghera e di scavare subito il Vittorio Emanuele per farle arrivare alla Stazione Marittima. Non è un caso che tutti o quasi abbiano chiesto le dimissioni del ministro «che non decide».

Con l'ennesimo vertice convocato ieri a Roma e l'annuncio di una sua visita "tecnica" con un sopralluogo nelle possibili aree delle alternative, probabilmente venerdì prossimo, il ministro vuole dimostrare il contrario.

Convocati anche i vertici della Clia, l'associazione europea degli armatori delle crociere. Per chiedere loro la disponibilità a rivedere i limiti massimi delle navi che arrivano in laguna e una diversa calendarizzazione delle crociere. Oggi concentrate tutte nel fine settimana. E domattina in Capitaneria una nuova riunione tecnica.

«La soluzione», dicono al Ministero, «sarà condivisa con il territorio. Potrebbe anche essere una soluzione diffusa. Che tenga conto cioè di ipotesi progettuali diverse».

Come la disponibilità di Chioggia ad accogliere una-due grandi navi da crociera, come peraltro già successo di recente. La manutenzione del Vittorio Emanuele per arrivare alla Marittima con navi di tonnellaggio minore. E a lungo termine il progetto per mettere le navi in mare, fuori della laguna. Settimana decisiva.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



IL COMUNISTO
La laguna non è un optional, ora la politica deve decidere

V

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La laguna non è un optional, ora la politica deve decidere

Voltare pagina. Quello che forse la politica e qualche armatore ancora non hanno capito è che il 2 giugno, Festa della Repubblica e della Sensa, giorno dello Sposalizio di Venezia con il mare, qualcosa di epocale si è consumato. Non è stato il «solito incidente». Ma la dimostrazione che il guasto può succedere. Ovunque. Anche davanti a San Marco e su navi di ultima generazione. Tutto il contrario di quanto ci avevano sempre detto. «Non succederà mai, Venezia è il porto più sicuro del mondo...»

»La Disgrazia e la Fortuna si sono incontrate nello stesso istante. Se la grande nave avesse centrato un vaporetto invece del battello fluviale, il bilancio sarebbe stato tragico. Se fosse successo un po' prima, nella curva verso San Giorgio, la città del Mondo sarebbe stata ferita a morte. Se quel coraggioso capitano non avesse mollato gli ormeggi, l'enorme prua della Msc Opera avrebbe aperto il battello come una scatolaletta.

C'è stata sabato una manifestazione imponente. Almeno 8 mila persone hanno chiesto di togliere quelle navi dalla laguna. E stavolta non sono soli. C'è in questi giorni un comune sentire che pervade la città e non soltanto coloro che da sempre sono contrari alle grandi navi: «Adesso basta». La politica decida. Sapendo che la laguna non è un optional. E che quei passaggi, anche cambiando canale la stanno distruggendo.

L'ultima goccia è stato il passaggio domenica mattina, di una grande nave in Bacino. Poco prima della partenza della Vogalonga, quando già le barche a remi stavano affollando il canale dalla Giudecca e San Marco. I vaporetti erano già fermi, bloccati dall'ordinanza. La grande nave è passata lo stesso.

«Una provocazione», l'hanno definita in tanti. Fermi i vaporetti con i veneziani costretti ad andare a piedi. Libera la nave di passare facendo lo slalom tra le barchette.

Serve una risposta. Perché l'incidente di domenica non si può archiviare. Quelle immagini hanno fatto il giro del mondo. Nelle grandi capitali europee le navi attraccano lontano, nelle ex zone industriali. I turisti arrivano in centro con il pullman. Così a San Pietroburgo, Stoccolma, Atene. Qui no, perché «è bello vedere la città dall'alto», Perdendo ogni scala e ogni percezione della città antica.

Soluzioni non mancano. E cominciano a capirle anche gli armatori più illuminati.

Le navi «troppo grandi» in laguna non potranno più entrare. Quelle di dimensione accettabile potranno essere distribuite, come si comincia a proporre in queste ore, tra Chioggia, l'attuale Marittima per il Vittorio Emanuele.

Occorrono scelte non dettate dagli interessi (legittimi) di parte. O dalla miopia. E sicuramente non basta a rassicurare il mondo aver aggiunto un rimorchiatore per scortare le navi a San Marco.

--

VENEZIA
Lo schianto a San Basilio / Il dibattito

Grandi navi, ipotesi approdi "diffusi" Toninelli: «Disposto a collaborare»

letta Roma nuovo vertice con Linetti e Musolino, stannutino vertice in Capitaneria il ministro a Zala «Basta offese»

Alberto Vignati
«Disposti a collaborare»: Ma l'idea di un approdo diffuso in laguna è ancora un'ipotesi. Il ministro della Cultura, Dario Franceschini, ha detto che è pronto a collaborare con i veneziani per trovare una soluzione. Ma la laguna è un patrimonio culturale e ambientale che non può essere sacrificato. È necessario trovare una soluzione che non comprometta l'unicità della laguna e della città di Venezia. Il ministro ha detto che è pronto a collaborare con i veneziani per trovare una soluzione. Ma la laguna è un patrimonio culturale e ambientale che non può essere sacrificato. È necessario trovare una soluzione che non comprometta l'unicità della laguna e della città di Venezia.

Il Provveditore dell'autorità portuale
La nave più in vista alla partenza della Vogalonga, la Msc Opera, è stata fermata in Bacino. Il Provveditore dell'autorità portuale, Roberto Zala, ha detto che è pronto a collaborare con i veneziani per trovare una soluzione. Ma la laguna è un patrimonio culturale e ambientale che non può essere sacrificato. È necessario trovare una soluzione che non comprometta l'unicità della laguna e della città di Venezia.

IL COMMENTO
La laguna non è un optional, ora la politica deve decidere

Alberto Vignati

«Disposti a collaborare»: Ma l'idea di un approdo diffuso in laguna è ancora un'ipotesi. Il ministro della Cultura, Dario Franceschini, ha detto che è pronto a collaborare con i veneziani per trovare una soluzione. Ma la laguna è un patrimonio culturale e ambientale che non può essere sacrificato. È necessario trovare una soluzione che non comprometta l'unicità della laguna e della città di Venezia.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Ecco cosa pensano i maggiori player internazionali di trasporto navale riuniti a Monaco di Baviera sulle questione che riguardano la laguna

«Crociere incompatibili con una città fragile e rilanciare il Porto con il terminal di Fusina»

L'INDAGINE Grandi navi da crociera «incompatibili» con la delicatezza di Venezia. E per lo sviluppo del porto commerciale è urgente il potenziamento dello scalo di Fusina, e anche nuove infrastrutture e aree a terra.

È questa l'opinione delle maggiori società del trasporto mondiale sulle navi in laguna. Indagine condotta dal Propeller club durante il «Transport & Logistic» che si è appena concluso a Monaco di Baviera, a cui erano presenti decine di operatori qualificati del trasporto navale mondiale.

«È emerso», sintetizza il presidente di Propeller Massimo Bernardo, «come sia stato devastante per la città e il porto il recente incidente della nave da crociera Msc Opera, e come l'inadeguatezza delle infrastrutture penalizzino lo sviluppo della portualità a favore di altri scali».

«Molti operatori», aggiunge, «collegano il porto al turismo più che alla sua funzione commerciale e industriale». Tre le domande poste agli operatori per l'indagine conoscitiva sulle potenzialità e criticità del porto di Venezia.

La prima: «Qual è la percezione in merito alla crocieristica su Venezia anche a seguito dell'incidente accaduto nei giorni scorsi?». Le risposte, con rarissime eccezioni, non lasciano spazio a dubbi. «Difficile che le crociere rimangano a Venezia, perché è troppo pericoloso per la città», il verdetto ad esempio dell'ungherese Simply Cargo. Più dura ancora l'analisi della francese Cargo handling: «Non è normale che una nave passi in bacino San Marco: è pericoloso e crea pollution (inquinamento)». La brasiliana Asia shipping punta il dito sulle «dimensioni» del porto di Venezia. «Rappresentano un problema». La cinese Cdirs «non crede che le grandi navi in centro città vadano bene».

La Anek, società di traghetti, rilancia le potenzialità di Fusina. «Quel terminal è moderno, offre molte facilities: da qui possono partire navi più piccole che possono portare i turisti a Venezia». Anche la croata Bandic maritime sottolinea la «delicatezza» della città. «Sarebbe opportuno spostare il porto fuori dal centro storico», scrivono, «per rendere meno pericoloso il traffico delle grandi navi». Secondo Hamburg Sud «il traffico delle grandi navi è incompatibile con una città come Venezia».

È una città storica che dovrebbe essere raggiunta solamente con mezzi meno impattanti e non inquinanti. Così la K.Line, l'olandese Burger Ferry. «Venezia è città fragile, non in grado di sopportare traffico crocieristico così elevato». E la Finn lines: «Le navi inquinano, hanno un impatto ambientale molto forte sulla città storica». C'è anche qualche voce favorevole a mantenere le navi. Come la Thailandese Cosco. «Da noi incidenti del genere capitano spesso...» o la Ukrainian railway («No grandi navi a Venezia è impossibile») e la tedesca M.Container transport Dienst. «Le navi devono passare per il canale della Giudecca perché Venezia è un'attrattiva unica al mondo e i crocieristi scelgono Venezia proprio per lo spettacolo che si vede in partenza e all'arrivo». Sul porto commerciale, infine, gli operatori chiedono a gran voce spazi e infrastrutture adeguate. E un rilancio anche qui del terminal di Fusina. I francesi di Cargo handling preferiscono Trieste: «È vicina, ed è da preferire come porto».

—A.V.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Grandi navi, rebus a Venezia Spunta l'ipotesi approdi diffusi

VENEZIA. «Disposti a collaborare. Ma basta con gli attacchi personali». Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli risponde alla Lega, e al presidente della Regione Veneto Luca Zaia. Toninelli è stato al centro di attacchi bipartizan negli ultimi giorni, sui temi del Mose e delle grandi navi. Lo davano già per dimissionato, sacrificato all' alleato leghista con il possibile rimpasto. Ma lui ostenta sicurezza. Ieri pomeriggio a Roma ha convocato un' altra riunione tecnica per esaminare ipotesi e soluzioni con il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Piero Pellizzari. Ma anche il Consiglio superiore dei Lavori pubblici e la Struttura Tecnica di missione. Venerdì sarà a Venezia in sopralluogo e poi - entro giugno - comunicherà la soluzione definitiva scelta dal Ministero. Che non sarà quella del nuovo terminal a Marghera. Come scelto dal ministro Delrio nel novembre del 2017. «Di quella soluzione», ha detto il ministro, «non abbiamo mai visto un progetto. Solo due paginette generiche». Il ministro punta sulle grandi navi «fuori dalla laguna». E sta valutando dal punto di vista della fattibilità le ipotesi di Chioggia, Lido lato spiaggia e Santa Maria del Mare.

E risponde al presidente Zaia. «A Zaia dico che noi siamo sempre stati per il metodo della collaborazione istituzionale», attacca Toninelli, «ma chiediamo uno stop agli attacchi personali. Del resto è stato Zaia a saltare due riunioni qui al Ministero, una su grandi navi e una sul Mose».

Nonostante questo, precisa Toninelli con una punta polemica, «siamo sempre disponibili a interloquire. Tanto che il passaggio dell' emendamento Mose sulla Struttura di gestione, poi bocciata dal Ministero dell' Economia e Finanze, era quello che lui aveva caldeggiato e il Mit accolto». Il messaggio è che le proposte di Zaia - per quanto riguarda il Mose condivise dal sindaco Brugnaro e dal Comune - «trovano accoglienza» al Ministero.

Sulle navi la rotta del Ministero non è per il momento condivisa da Zaia, né dal Comune. E nemmeno da buona parte del Pd, Forza Italia e gli Industriali. Che chiedono di mettere le grandi navi a Marghera e di scavare subito il Vittorio Emanuele per farle arrivare alla Stazione Marittima. Non è un caso che tutti o quasi abbiano chiesto le dimissioni del ministro «che non decide».

«La soluzione», dicono al Ministero, «sarà condivisa con il territorio. Potrebbe anche essere una soluzione diffusa. Che tenga conto cioè di ipotesi progettuali diverse». Come la disponibilità di Chioggia ad accogliere una-due grandi navi da crociera, come già successo di recente. La manutenzione del Vittorio Emanuele per arrivare alla Marittima con navi di tonnellaggio minore. E a lungo termine il progetto per mettere le navi fuori della laguna. A.V.



La sala delle Procuratie Vecchie in piazza San Marco in attesa di essere restaurata da un progetto dell'architetto Chipperfield e degli storici dell'arte. A destra: una veduta aerea della piazza

Procuratie Vecchie ecco il progetto di Chipperfield rispettando la storia

La sfida dell'archistar e delle Generali: rendere alla moda un abito d'epoca, senza tradire "disegno" e materiali

Il restauro delle Procuratie Vecchie in piazza San Marco è un progetto dell'architetto Chipperfield e degli storici dell'arte. A destra: una veduta aerea della piazza. Il progetto prevede il restauro delle Procuratie Vecchie, un abito d'epoca che deve essere reso alla moda senza tradire il disegno e i materiali. Il progetto è stato commissionato alle Generali e sarà realizzato in collaborazione con il Comune di Venezia.

Il restauro delle Procuratie Vecchie in piazza San Marco è un progetto dell'architetto Chipperfield e degli storici dell'arte. A destra: una veduta aerea della piazza. Il progetto prevede il restauro delle Procuratie Vecchie, un abito d'epoca che deve essere reso alla moda senza tradire il disegno e i materiali. Il progetto è stato commissionato alle Generali e sarà realizzato in collaborazione con il Comune di Venezia.

Il restauro delle Procuratie Vecchie in piazza San Marco è un progetto dell'architetto Chipperfield e degli storici dell'arte. A destra: una veduta aerea della piazza. Il progetto prevede il restauro delle Procuratie Vecchie, un abito d'epoca che deve essere reso alla moda senza tradire il disegno e i materiali. Il progetto è stato commissionato alle Generali e sarà realizzato in collaborazione con il Comune di Venezia.

Grandi navi, rebus a Venezia Spunta l'ipotesi approdi diffusi

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli risponde alla Lega, e al presidente della Regione Veneto Luca Zaia. Toninelli è stato al centro di attacchi bipartizan negli ultimi giorni, sui temi del Mose e delle grandi navi. Lo davano già per dimissionato, sacrificato all' alleato leghista con il possibile rimpasto. Ma lui ostenta sicurezza. Ieri pomeriggio a Roma ha convocato un' altra riunione tecnica per esaminare ipotesi e soluzioni con il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Piero Pellizzari. Ma anche il Consiglio superiore dei Lavori pubblici e la Struttura Tecnica di missione. Venerdì sarà a Venezia in sopralluogo e poi - entro giugno - comunicherà la soluzione definitiva scelta dal Ministero. Che non sarà quella del nuovo terminal a Marghera. Come scelto dal ministro Delrio nel novembre del 2017. «Di quella soluzione», ha detto il ministro, «non abbiamo mai visto un progetto. Solo due paginette generiche». Il ministro punta sulle grandi navi «fuori dalla laguna». E sta valutando dal punto di vista della fattibilità le ipotesi di Chioggia, Lido lato spiaggia e Santa Maria del Mare.

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli risponde alla Lega, e al presidente della Regione Veneto Luca Zaia. Toninelli è stato al centro di attacchi bipartizan negli ultimi giorni, sui temi del Mose e delle grandi navi. Lo davano già per dimissionato, sacrificato all' alleato leghista con il possibile rimpasto. Ma lui ostenta sicurezza. Ieri pomeriggio a Roma ha convocato un' altra riunione tecnica per esaminare ipotesi e soluzioni con il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Piero Pellizzari. Ma anche il Consiglio superiore dei Lavori pubblici e la Struttura Tecnica di missione. Venerdì sarà a Venezia in sopralluogo e poi - entro giugno - comunicherà la soluzione definitiva scelta dal Ministero. Che non sarà quella del nuovo terminal a Marghera. Come scelto dal ministro Delrio nel novembre del 2017. «Di quella soluzione», ha detto il ministro, «non abbiamo mai visto un progetto. Solo due paginette generiche». Il ministro punta sulle grandi navi «fuori dalla laguna». E sta valutando dal punto di vista della fattibilità le ipotesi di Chioggia, Lido lato spiaggia e Santa Maria del Mare.

Traghetti, crociere, infrastrutture: pregi e criticità del porto di Venezia

Tre secche domande a decine di operatori del trasporto mondiale presenti al Transport & Logistic appena conclusasi a Monaco di Baviera

Tre secche domande a decine di operatori del trasporto mondiale presenti al Transport & Logistic appena conclusasi a Monaco di Baviera per indagare sulle potenzialità e sulle criticità del porto di Venezia. Dall'indagine conoscitiva realizzata da una qualificata rappresentanza dell'International Propeller Club Port of Venice è emerso come devastante per la Città e il porto sia stato il recente incidente nautico della mn. Opera della MSC e come l'inadeguatezza delle infrastrutture penalizzino lo sviluppo della portualità a favore di altri scali non sempre vicini.

Per problemi di spazio riportiamo una sintesi dell'indagine che, pur nella sua stringatezza, potrebbe rappresentare un prezioso contributo per tracciare nuove e più concrete ipotesi di sviluppo per la portualità veneta e per la sua policy infrastrutturale. Nel corso dei nostri incontri chiosa il presidente del Propeller Massimo Bernardo- abbiamo riscontrato come l'interesse degli operatori presenti, impegnati a discutere sui grandi temi del trasporto intermodale a livello mondiale, sia stato indirizzato non certo alla sola presenza del singolo porto ma a tutto il sistema trasportistico di cui fa parte come ben hanno fatto i porti della Liguria promuovendo il proprio sistema e quelli del Friuli Venezia Giulia con Trieste e Monfalcone insieme all'interporto di Pordenone ecc.ecc., solo per citarne alcuni ! . Non è stato così, invece, per il porto di Venezia nel cui stand campeggiava il grande ponte di Rialto, qualche foto di operazioni portuali per vari settori di traffico e una luminescente insegna con su scritto Rialto Bar . Ovvio quindi , per i tanti operatori intervistati , collegare il porto al turismo più che alla sua funzione commerciale e industriale e, conseguentemente, all'incidente della mn. Opera riportato nelle prime pagine dei media mondiali. Di seguito la sintesi dell'indagine: Transport Logistic, Monaco - Indagine conoscitiva sulle potenzialità e criticità del porto di Venezia Domande: 1- Qual è la sua percezione in merito alla crocieristica su Venezia anche a seguito dell'incidente nautico accaduto nei giorni scorsi? 2) Come vede lo sviluppo del porto commerciale di Venezia relativamente a potenzialità dei suoi terminals container, rinfuse, projet cargo in funzione delle nuove rotte commerciali e della BRI? 3) Che cosa consiglierebbe per sviluppare ulteriormente i traffici commerciali da e per l'Europa operati dal porto di Venezia? Risposte: A. SIMPLY CARGO Hungary (logistic international) 1) E' difficile che le crociere rimangano a Venezia perché é troppo pericoloso per la città 2) Non bene in quanto i fondali non sono profondi e le navi sono sempre più grandi 3) Spostare il traffico molto lontano dalla città perché Venezia è percepita più quale importante meta turistica. B. FRANCE CARGO HANDLING 1) Non è normale che una nave passi in bacino di San Marco, è pericoloso e crea pollution 2) Trieste é vicina ed è da preferire come porto 3) Occorrerebbe fare zone franche ma a Trieste (riporto testualmente) C. ASIA SHIPPING (Brasile) 1) La dimensione del porto potrebbe rappresentare un problema 2) Se i traffici si incrementassero ci sarebbe bisogno di spazi al di fuori della città 3) E' una città conosciuta per il turismo e sposterei i traffici altrove, considerato che ha i fondali bassi: anche in Brasile abbiamo avuto un problema simile con un porto ed è stato deciso di saltarlo perché i lavori di dragaggio e costruzione di un nuovo terminal sono diseconomici. D. COSCO 1) All'estero non è percepito in maniera così grave l'incidente (in Thailandia capita spesso) 2) Venezia è vocata al turismo e sarebbe meglio si dedicasse solo a questo 3) Non ci sono spazi adeguati per sviluppo dei traffici commerciali sul territorio di Venezia E. CDIRS (Cina) 1) Non crede che le grandi navi in centro città vadano bene 2) No interesse a sviluppo dei traffici in sud Europa in quanto il grosso dei traffici che hanno è nel Nord Europa ed i suoi porti 3) Servirebbero fondali più profondi F. UKRAINIAN RAILWAY 1) No grandi navi a Venezia, è impossibile 2) Non hanno interesse a sviluppare traffici su Venezia 3) Per il momento non operano in Europa e sono una compagnia di Stato G. ANEK 1) Il Terminal di Fusina è un terminal moderno che offre molte facilities, da qui possono partire navi più piccole che portano i turisti a Venezia 2) Le proposte potrebbero essere tre: a. navi grandi a Fusina e creare degli shuttle verso Venezia b. lasciare che in Canale della Giudecca passino solo grandi navi c. lasciare che in canale della Giudecca passino solo barche locali di



piccole dimensioni 3) Il Terminal di Fusina è la chiave di volta del sistema del traffico marittimo del Porto di Venezia: ha standard elevati di qualità ed offre better facilities, motivo per il quale sarebbe opportuno si espandesse ulteriormente. H. GRIMALDI 1) Non sanno esprimersi o preferiscono non farlo in punto crocieristica su Venezia 2) L'importanza strategica di Venezia per il Gruppo Grimaldi è confermata Venezia è importante per i trailer dalla Grecia ed il terminal di Fusina risponde alle esigenze dell'armatore. 3) La puntualità è preferita al risparmio sia in termini di velocità nave che di servizi a terra resi quando la merce arriva. E' bene monitorare queste tempistiche per rendere un servizio apprezzato dai clienti e fare la differenza sul mercato. I. BALTIC SHIPPING 1) Non svolgono servizi cruise e pertanto non sono in grado di fornire una risposta attendibile; 2) Il Porto di Venezia rappresenta una snodo fondamentale per i traffici con l'Asia. Sarebbe opportuno incentivare, anche con finanziamenti provenienti dal Far East, lo sviluppo di nuovi canali commerciali e, soprattutto, linee ferroviarie che consentano di raggiungere i paesi nordici in minor tempo rispetto allo scalo dei Porti del northern range. 3) Sono indispensabili le infrastrutture che in Italia, rispetto all'Europa centrale, sono ancora troppo carenti; L. BANDIC MARITIME DOO (Croazia) 1) La crocieristica a Venezia è molto importante anche se la città è molto delicata. Sarebbe opportuno spostare il Terminal fuori dal centro storico per rendere meno pericoloso il transito delle grandi navi; 2) Come scalo commerciale Venezia è di scarso interesse per loro, in quanto si appoggiano ai Porti di Koper per i contenitori (che funziona benissimo) e a Trieste per le rinfuse. Monfalcone viene preferito per quanto riguarda la merce varia. Solo per il project cargo le aziende croate scelgono Venezia. 3) Sarebbe utile incentivare con benefici fiscali l'insediamento di multinazionali straniere nell'entro terra veneziano: queste potrebbero dirottare i loro traffici da altri porti europei a quello di Venezia; M. CONTAINER TRANSPORT DIENST (GERMANIA) 1) Anche se per loro non è di interesse il traffico turistico, ritengono che le grandi Navi debbano continuare a transitare nel Canale della Giudecca perché è un'attrattiva unica al mondo e i crocieristi scelgono Venezia proprio per lo spettacolo di Piazza San Marco che si vede in partenza e all'arrivo; 2) Spesso utilizzano il porto di Venezia per il traffico contenitori. Ritengono però che gli spazi del Terminal contenitori siano troppo ristretti. Rispetto a Trieste tuttavia (che è stretta tra il mare e le montagne) Venezia ha più potenzialità, perché si potrebbero realizzare nuovi terminal nelle zone di Marghera che sono attualmente dismesse (e ce ne sono moltissime). 3) Le attività dell'Autorità Portuale di sponsorizzazione raggiungono efficacemente gli operatori tedeschi come loro; si avverte la necessità di creare un collegamento ferroviario diretto con la Baviera; N. HAMBURG SUD 1) Il traffico delle grandi navi è incompatibile con una città come Venezia. È una città storica che dovrebbe essere raggiunta solamente con mezzi meno impattanti e non inquinanti (come potrebbe essere il treno o, via mare, le navi-traghetto LNG di dimensioni contenute e di nuova costruzione: che dunque siano in possesso degli scrubbers per la riduzione delle emissioni inquinanti). Vi è comunque la consapevolezza che una riduzione del traffico crocieristico possa arrecare danno all'economia di Venezia e di tutta la regione. 2) È indispensabile un miglioramento del Terminal contenitori del Porto di Venezia, quantomeno per avvicinarlo ai Porti concorrenti nel Mediterraneo (Pireo, Valencia e Algeciras) che vengono attualmente preferiti da Hamburg Sud. Diversamente, Venezia non sarà competitiva nel contesto della BRI. 3) V. punto 2. O. K-LINE EUROPEAN SEA HIGHWAY 1) Nulla sulle grandi navi perché svolgono solo traffico ro-ro. Comunque ritengono che le grandi navi siano troppo inquinanti per Venezia. Sarebbe auspicabile lo sviluppo di un porto crocieristico più lontano (riporto testualmente: Ravenna!) per poi portare i turisti con traghetti più piccoli. 2) Sfruttano molto il Terminal di Fusina che andrebbe potenziato ulteriormente, soprattutto per quanto riguarda i fondali e le attrezzature e gli spazi a terra (vedi piazzali per stoccaggio auto). 3) Servono infrastrutture adeguate. Non ritengono concepibile che ci siano ancora autostrade a due corsie dove ci sono sempre lavori. P. BURGER FERRY AGENCIES 1) L'incidente della MSC Opera ha avuto grande risalto mediatico in Olanda. Venezia viene percepita come una città fragile, che non è in grado di sopportare un traffico crocieristico così elevato. Viene fatto il paragone con città come Barcellona e Valencia, che però sono metropoli e non città di dimensioni medio-piccole come Venezia. 2) Il terminal di Fusina è uno snodo importante per loro (associati Anek Lines). Sarebbero da migliorare non tanto il terminal, ma i servizi che uniscono Venezia al Terminal di Fusina. 3) Per quanto riguarda loro, Venezia=Turismo. Tutto ciò che è in grado di sviluppare il turismo è conseguentemente in grado di apportare benefici anche agli altri settori, come quello commerciale e industriale. Q. FINNLINES 1) Svolgono servizio ro-ro nel Mare del Nord. La crocieristica a Venezia crea problemi di inquinamento. Le Navi, pur moderne, hanno un impatto ambientale molto forte sulla città storica. Sono aspetti che nei paesi nordici vengono considerati prioritari e che dovrebbero essere tenuti in considerazione anche dall'Autorità Portuale. 2) Non si esprimono in quanto non svolgono servizi di tipo commerciali. 3) Idem come sopra.

Il Nautilus

Venezia

Dall'indagine del Propeller Club al Transport&Logistic di Monaco di Baviera: Traghetti,crociere,infrastrutture : pregi e criticità del porto di Venezia

Tre secche domande a decine di operatori del trasporto mondiale presenti al Transport & Logistic appena conclusasi a Monaco di Baviera per indagare sulle potenzialità e sulle criticità del porto di Venezia. Dall'indagine conoscitiva realizzata da una qualificata rappresentanza dell'International Propeller Club Port of Venice è emerso come devastante per la Città e il porto sia stato il recente incidente nautico della mn. Opera della MSC e come l'inadeguatezza delle infrastrutture penalizzino lo sviluppo della portualità a favore di altri scali non sempre vicini. Per problemi di spazio riportiamo una sintesi dell'indagine che, pur nella sua stringatezza, potrebbe rappresentare un prezioso contributo per tracciare nuove e più concrete ipotesi di sviluppo per la portualità veneta e per la sua policy infrastrutturale. Nel corso dei nostri incontri chiosa il presidente del Propeller Massimo Bernardo- abbiamo riscontrato come l'interesse degli operatori presenti, impegnati a discutere sui grandi temi del trasporto intermodale a livello mondiale, sia stato indirizzato non certo alla sola presenza del singolo porto ma a tutto il sistema trasportistico di cui fa parte come ben hanno fatto i porti della Liguria promuovendo il proprio sistema e quelli del Friuli Venezia Giulia con Trieste e Monfalcone insieme all'interporto di Pordenone ecc.ecc., solo per citarne alcuni !. Non è stato così, invece, per il porto di Venezia nel cui stand campeggiava il grande ponte di Rialto, qualche foto di operazioni portuali per vari settori di traffico e una luminiscente insegna con su scritto Rialto Bar . Ovvio quindi , per i tanti operatori intervistati , collegare il porto al turismo più che alla sua funzione commerciale e industriale e, conseguentemente, all'incidente della mn. Opera riportato nelle prime pagine dei media mondiali. Di seguito la sintesi dell'indagine: TRANSPORT LOGISTIC MONACO - Indagine conoscitiva sulle potenzialità e criticità del porto di Venezia Domande: 1) Qual è la sua percezione in merito alla crocieristica su Venezia anche a seguito dell'incidente nautico accaduto nei giorni scorsi? 2) Come vede lo sviluppo del porto commerciale di Venezia relativamente a potenzialità dei suoi terminali container, rinfuse, projet cargo in funzione delle nuove rotte commerciali e della BRI? 3) Che cosa consiglierebbe per sviluppare ulteriormente i traffici commerciali da e per l'Europa operati dal porto di Venezia? Risposte: A. SIMPLY CARGO - Hungary (logistic international) 1) E' difficile che le crociere rimangano a Venezia perché è troppo pericoloso per la città 2) Non bene in quanto i fondali non sono profondi e le navi sono sempre più grandi 3) Spostare il traffico molto lontano dalla città perché Venezia è percepita più quale importante meta turistica. B. FRANCE CARGO HANDLING 1) Non è normale che una nave passi in bacino di San Marco, è pericoloso e crea pollution 2) Trieste é vicina ed è da preferire come porto 3) Occorrerebbe fare zone franche ma a Trieste (riporto testualmente) C. ASIA SHIPPING (Brasile) 1) La dimensione del porto potrebbe rappresentare un problema 2) Se i traffici si incrementassero ci sarebbe bisogno di spazi al di fuori della città 3) E' una città conosciuta per il turismo e sposterei i traffici altrove, considerato che ha i fondali bassi: anche in Brasile abbiamo avuto un problema simile con un porto ed è stato deciso di saltarlo perché i lavori di dragaggio e costruzione di un nuovo terminal sono diseconomici. D. COSCO 1) All'estero non è percepito in maniera così grave l'incidente (in Thailandia capita spesso) 2) Venezia è vocata al turismo e sarebbe meglio si dedicasse solo a questo 3) Non ci sono spazi adeguati per sviluppo dei traffici commerciali sul territorio di Venezia E. CDIRS (Cina) 1) Non crede che le grandi navi in centro città vadano bene 2) No interesse a sviluppo dei traffici in sud Europa in quanto il grosso dei traffici che hanno è nel Nord Europa ed i suoi porti 3) Servirebbero fondali più profondi F. UKRAINIAN RAILWAY 1) No grandi navi a Venezia, è impossibile 2) Non hanno interesse a sviluppare traffici su Venezia 3) Per il momento non operano in Europa e sono una compagnia di Stato G. ANEK 1) Il Terminal di Fusina è un terminal moderno che offre molte facilities, da qui possono partire navi più piccole che portano i turisti a Venezia 2) Le proposte potrebbero essere tre: a. navi grandi a Fusina e creare degli shuttle verso Venezia b. lasciare che in Canale della Giudecca passino solo grandi navi c. lasciare che in canale della Giudecca passino solo barche locali di piccole dimensioni 3) Il Terminal di Fusina è la chiave di volta del sistema del traffico



marittimo del Porto di Venezia: ha standard elevati di qualità ed offre better facilities, motivo per il quale sarebbe opportuno si espandesse ulteriormente. H. GRIMALDI 1) Non sanno esprimersi o preferiscono non farlo in punto crocieristica su Venezia 2) L'importanza strategica di Venezia per il Gruppo Grimaldi è confermata Venezia è importante per i trailer dalla Grecia ed il terminal di Fusina risponde alle esigenze dell'armatore. 3) La puntualità è preferita al risparmio sia in termini di velocità nave che di servizi a terra resi quando la merce arriva. E' bene monitorare queste tempistiche per rendere un servizio apprezzato dai clienti e fare la differenza sul mercato. I. BALTIC SHIPPING 1) Non svolgono servizi cruise e pertanto non sono in grado di fornire una risposta attendibile; 2) Il Porto di Venezia rappresenta uno snodo fondamentale per i traffici con l'Asia. Sarebbe opportuno incentivare, anche con finanziamenti provenienti dal Far East, lo sviluppo di nuovi canali commerciali e, soprattutto, linee ferroviarie che consentano di raggiungere i paesi nordici in minor tempo rispetto allo scalo dei Porti del northern range. 3) Sono indispensabili le infrastrutture che in Italia, rispetto all'Europa centrale, sono ancora troppo carenti; L. BANDIC MARITIME DOO (Croazia) 1) La crocieristica a Venezia è molto importante anche se la città è molto delicata. Sarebbe opportuno spostare il Terminal fuori dal centro storico per rendere meno pericoloso il transito delle grandi navi; 2) Come scalo commerciale Venezia è di scarso interesse per loro, in quanto si appoggiano ai Porti di Koper per i contenitori (che funziona benissimo) e a Trieste per le rinfuse. Monfalcone viene preferito per quanto riguarda la merce varia. Solo per il project cargo le aziende croate scelgono Venezia. 3) Sarebbe utile incentivare con benefici fiscali l'insediamento di multinazionali straniere nell'entroterra veneziano: queste potrebbero dirottare i loro traffici da altri porti europei a quello di Venezia; M. CONTAINER TRANSPORT DIENST (GERMANIA) 1) Anche se per loro non è di interesse il traffico turistico, ritengono che le grandi Navi debbano continuare a transitare nel Canale della Giudecca perché è un'attrattiva unica al mondo e i crocieristi scelgono Venezia proprio per lo spettacolo di Piazza San Marco che si vede in partenza e all'arrivo; 2) Spesso utilizzano il porto di Venezia per il traffico contenitori. Ritengono però che gli spazi del Terminal contenitori siano troppo ristretti. Rispetto a Trieste tuttavia (che è stretta tra il mare e le montagne) Venezia ha più potenzialità, perché si potrebbero realizzare nuovi terminal nelle zone di Marghera che sono attualmente dismesse (e ce ne sono moltissime). 3) Le attività dell'Autorità Portuale di sponsorizzazione raggiungono efficacemente gli operatori tedeschi come loro; si avverte la necessità di creare un collegamento ferroviario diretto con la Baviera; N. HAMBURG SUD 1) Il traffico delle grandi navi è incompatibile con una città come Venezia. È una città storica che dovrebbe essere raggiunta solamente con mezzi meno impattanti e non inquinanti (come potrebbe essere il treno o, via mare, le navi-traghetto LNG di dimensioni contenute e di nuova costruzione: che dunque siano in possesso degli scrubbers per la riduzione delle immissioni inquinanti). Vi è comunque la consapevolezza che una riduzione del traffico crocieristico possa arrecare danno all'economia di Venezia e di tutta la regione. 2) È indispensabile un miglioramento del Terminal contenitori del Porto di Venezia, quantomeno per avvicinarlo ai Porti concorrenti nel Mediterraneo (Pireo, Valencia e Algeciras) che vengono attualmente preferiti da Hamburg Sud. Diversamente, Venezia non sarà competitiva nel contesto della BRI. 3) V. punto 2. O. K-LINE EUROPEAN SEA HIGHWAY 1) Nulla sulle grandi navi perché svolgono solo traffico ro-ro. Comunque ritengono che le grandi navi siano troppo inquinanti per Venezia. Sarebbe auspicabile lo sviluppo di un porto crocieristico più lontano (riporto testualmente: Ravenna!) per poi portare i turisti con traghetti più piccoli. 2) Sfruttano molto il Terminal di Fusina che andrebbe potenziato ulteriormente, soprattutto per quanto riguarda i fondali e le attrezzature e gli spazi a terra (vedi piazzali per stoccaggio auto). 3) Servono infrastrutture adeguate. Non ritengono concepibile che ci siano ancora autostrade a due corsie dove ci sono sempre lavori. P. BURGER FERRY AGENCIES 1) L'incidente della MSC Opera ha avuto grande risalto mediatico in Olanda. Venezia viene percepita come una città fragile, che non è in grado di sopportare un traffico crocieristico così elevato. Viene fatto il paragone con città come Barcellona e Valencia, che però sono metropoli e non città di dimensioni medio-piccole come Venezia. 2) Il terminal di Fusina è uno snodo importante per loro (associati Anek Lines). Sarebbero da migliorare non tanto il terminal, ma i servizi che uniscono Venezia al Terminal di Fusina. 3) Per quanto riguarda loro, Venezia=Turismo. Tutto ciò che è in grado di sviluppare il turismo è conseguentemente in grado di apportare benefici anche agli altri settori, come quello commerciale e industriale. Q. FINNLINES 1) Svolgono servizio ro-ro nel Mare del Nord. La crocieristica a Venezia crea problemi di inquinamento. Le Navi, pur moderne, hanno un impatto ambientale molto forte sulla città storica. Sono aspetti che nei paesi nordici vengono considerati prioritari e che dovrebbero essere tenuti in considerazione anche dall'Autorità Portuale. 2) Non si esprimono in quanto non svolgono servizi di tipo commerciali. 3) Idem come sopra.

Transport & Logistic - Monaco - Indagine conoscitiva sulle potenzialità e criticità del porto di Venezia

Tre secche domande a decine di operatori del trasporto mondiale presenti al Transport & Logistic appena conclusasi a Monaco di Baviera per indagare sulle potenzialità e sulle criticità del **porto di Venezia**. Dall'indagine conoscitiva realizzata da una qualificata rappresentanza dell'International Propeller Club Port of Venice è emerso come devastante per la Città e il **porto** sia stato il recente incidente nautico della mn. Opera della MSC e come l' **inadeguatezza** delle infrastrutture penalizzino lo sviluppo della portualità a favore di altri scali non sempre vicini. Per problemi di spazio riportiamo una sintesi dell'indagine che, pur nella sua stringatezza, potrebbe rappresentare un prezioso contributo per tracciare nuove e più concrete ipotesi di sviluppo per la portualità veneta e per la sua policy infrastrutturale. "Nel corso dei nostri incontri - chiosa il presidente del Propeller Massimo Bernardo- abbiamo riscontrato come l'interesse degli operatori presenti, impegnati a discutere sui grandi temi del trasporto intermodale a livello mondiale, sia stato indirizzato non certo alla sola presenza del singolo **porto** ma a tutto il sistema trasportistico di cui fa parte come ben hanno fatto i porti della Liguria promuovendo il proprio sistema e quelli del Friuli **Venezia Giulia** con Trieste e Monfalcone insieme all'interporto di Pordenone ecc.ecc., solo per citarne alcuni !. Non è stato così, invece, per il **porto di Venezia** nel cui stand campeggiava il grande ponte di Rialto, qualche foto di operazioni portuali per vari settori di traffico e una luminescente insegna con su scritto "Rialto Bar". Ovvio quindi, per i tanti operatori intervistati, collegare il **porto** al turismo più che alla sua funzione commerciale e industriale e, conseguentemente, all'incidente della mn. Opera riportato nelle prime pagine dei media mondiali". Di seguito la sintesi dell'indagine: Domande: 1- Qual è la sua percezione in merito alla crocieristica su **Venezia** anche a seguito dell'incidente nautico accaduto nei giorni scorsi? 2) Come vede lo sviluppo del **porto commerciale di Venezia** relativamente a potenzialità dei suoi terminals container, rinfuse, projet cargo in funzione delle nuove rotte commerciali e della BRI? 3) Che cosa consiglierebbe per sviluppare ulteriormente i traffici commerciali da e per l'Europa operati dal **porto di Venezia**? Risposte: A SIMPLY CARGO - Hungary (logistic international) 1) E' difficile che le crociere rimangano a **Venezia** perché è troppo pericoloso per la città 2) Non bene in quanto i fondali non sono profondi e le navi sono sempre più grandi 3) Spostare il traffico molto lontano dalla città perché **Venezia** è percepita più quale importante meta turistica. B . FRANCE CARGO HANDLING 1) Non è normale che una nave passi in bacino di San Marco, è pericoloso e crea pollution 2) Trieste é vicina ed è da preferire come **porto** 3) Occorrerebbe fare zone franche ma a Trieste (riporto testualmente C. ASIA SHIPPING (Brasile) 1) La dimensione del **porto** potrebbe rappresentare un problema 2) Se i traffici si incrementassero ci sarebbe bisogno di spazi al di fuori della città 3) E' una città conosciuta per il turismo e sposterei i traffici altrove, considerato che ha i fondali bassi: anche in Brasile abbiamo avuto un problema simile con un **porto** ed è stato deciso di saltarlo perché i lavori di dragaggio e costruzione di un nuovo terminal sono diseconomici. D. COSCO 1) All' estero non è percepito in maniera così grave l'incidente (in Thailandia capita spesso) 2) **Venezia** è vocata al turismo e sarebbe meglio si dedicasse solo a questo 3) Non ci sono spazi adeguati per sviluppo dei traffici commerciali sul territorio di **Venezia** E. CDIRS (Cina) 1) Non crede che le grandi navi in "centro città" vadano bene 2) No interesse a sviluppo dei traffici in sud Europa in quanto il grosso dei traffici che hanno è nel Nord Europa ed i suoi porti 3) Servirebbero fondali più profondi F. UKRAINIAN RAILWAY 1) No grandi navi a **Venezia**, è impossibile 2) Non hanno interesse a sviluppare traffici su **Venezia** 3) Per il momento non operano in Europa e sono una compagnia di Stato G. ANEK 1) Il Terminal di Fusina è un terminal moderno che offre molte facilities, da qui possono partire navi più piccole che portano i turisti a **Venezia** 2) Le proposte potrebbero essere tre: a. navi grandi a Fusina e creare degli shuttle verso **Venezia** b. lasciare che in Canale della Giudecca passino solo grandi navi c. lasciare che in canale della Giudecca passino solo barche locali di piccole dimensioni 1) Il Terminal di Fusina è la chiave di volta del sistema del traffico marittimo del **Porto di Venezia**: ha standard elevati di qualità ed offre "better facilities", motivo per il quale sarebbe



opportuno si espandesse ulteriormente. H. GRIMALDI 1) Non sanno esprimersi o preferiscono non farlo in punto crocieristica su Venezia 2) L'importanza strategica di Venezia per il Gruppo Grimaldi è confermata Venezia è importante per i trailer dalla Grecia ed il terminal di Fusina risponde alle esigenze dell' armatore. 3) La puntualità è preferita al risparmio sia in termini di velocità nave che di servizi a terra resi quando la merce arriva. E' bene monitorare queste tempistiche per rendere un servizio apprezzato dai clienti e fare la differenza sul mercato. I. BALTIC SHIPPING 1) Non svolgono servizi cruise e pertanto non sono in grado di fornire una risposta attendibile; 2) Il Porto di Venezia rappresenta uno snodo fondamentale per i traffici con l' Asia. Sarebbe opportuno incentivare, anche con finanziamenti provenienti dal Far East, lo sviluppo di nuovi canali commerciali e, soprattutto, linee ferroviarie che consentano di raggiungere i paesi nordici in minor tempo rispetto allo scalo dei Porti del northern range. 3) Sono indispensabili le infrastrutture che in Italia, rispetto all' Europa centrale, sono ancora troppo carenti; L. BANDIC MARITIME DOO (Croazia) 1) La crocieristica a Venezia è molto importante anche se la città è molto "delicata". Sarebbe opportuno spostare il Terminal fuori dal centro storico per rendere meno pericoloso il transito delle grandi navi; 2) Come scalo commerciale Venezia è di scarso interesse per loro, in quanto si appoggiano ai Porti di Koper per i contenitori (che funziona benissimo) e a Trieste per le rinfuse. Monfalcone viene preferito per quanto riguarda la merce varia. Solo per il project cargo le aziende croate scelgono Venezia. 3) Sarebbe utile incentivare con benefici fiscali l' insediamento di multinazionali straniere nell' entroterra veneziano: queste potrebbero "dirottare" i loro traffici da altri porti europei a quello di Venezia; M. CONTAINER TRANSPORT DIENST (GERMANIA) 1) Anche se per loro non è di interesse il traffico turistico, ritengono che le grandi Navi debbano continuare a transitare nel Canale della Giudecca perché è un' attrattiva unica al mondo e i crocieristi scelgono Venezia proprio per lo spettacolo di Piazza San Marco che si vede in partenza e all' arrivo; 2) Spesso utilizzano il porto di Venezia per il traffico contenitori. Ritengono però che gli spazi del Terminal contenitori siano troppo ristretti. Rispetto a Trieste tuttavia (che è stretta tra il mare e le montagne) Venezia ha più potenzialità, perché si potrebbero realizzare nuovi terminal nelle zone di Marghera che sono attualmente dismesse (e ce ne sono moltissime). 3) Le attività dell' Autorità Portuale di sponsorizzazione raggiungono efficacemente gli operatori tedeschi come loro; si avverte la necessità di creare un collegamento ferroviario diretto con la Baviera; N. HAMBURG SUD 1) Il traffico delle grandi navi è incompatibile con una città come Venezia. È una città storica che dovrebbe essere raggiunta solamente con mezzi meno "impattanti" e non inquinanti (come potrebbe essere il treno o, via mare, le navi-traghetto LNG di dimensioni contenute e di nuova costruzione: che dunque siano in possesso degli scrubbers per la riduzione delle emissioni inquinanti). Vi è comunque la consapevolezza che una riduzione del traffico crocieristico possa arrecare danno all' economia di Venezia e di tutta la regione. 2) È indispensabile un miglioramento del Terminal contenitori del Porto di Venezia, quantomeno per avvicinarlo ai Porti concorrenti nel Mediterraneo (Pireo, Valencia e Algeciras) che vengono attualmente preferiti da Hamburg Sud. Diversamente, Venezia non sarà competitiva nel contesto della BRI. 3) V. punto 2. O. K-LINE EUROPEAN SEA HIGHWAY 1) Nulla sulle grandi navi perché svolgono solo traffico ro-ro. Comunque ritengono che le grandi navi siano troppo inquinanti per Venezia. Sarebbe auspicabile lo sviluppo di un porto crocieristico più lontano (riporto testualmente: Ravenna!) per poi portare i turisti con traghetti più piccoli. 2) Sfruttano molto il Terminal di Fusina che andrebbe potenziato ulteriormente, soprattutto per quanto riguarda i fondali e le attrezzature e gli spazi a terra (vedi piazzali per stoccaggio auto). 3) Servono infrastrutture adeguate. Non ritengono concepibile che ci siano ancora autostrade a due corsie dove ci sono sempre lavori. P. BURGER FERRY AGENCIES 1) L' incidente della MSC Opera ha avuto grande risalto mediatico in Olanda. Venezia viene percepita come una città fragile, che non è in grado di sopportare un traffico crocieristico così elevato. Viene fatto il paragone con città come Barcellona e Valencia, che però sono metropoli e non città di dimensioni medio-piccole come Venezia. 2) Il terminal di Fusina è uno snodo importante per loro (associati Anek Lines). Sarebbero da migliorare non tanto il terminal, ma i servizi che uniscono Venezia al Terminal di Fusina. 3) Per quanto riguarda loro, Venezia=Turismo. Tutto ciò che è in grado di sviluppare il turismo è conseguentemente in grado di apportare benefici anche agli altri settori, come quello commerciale e industriale. Q. FINNLINES 1) Svolgono servizio ro-ro nel Mare del Nord. La crocieristica a Venezia crea problemi di inquinamento. Le Navi, pur moderne, hanno un impatto ambientale molto forte sulla città storica. Sono aspetti che nei paesi nordici vengono considerati prioritari e che dovrebbero essere tenuti in considerazione anche dall' Autorità Portuale. 2) Non si esprimono in quanto non svolgono servizi di tipo commerciali. 3) Idem come sopra.

Sondaggio del Propeller Club di Venezia sulle potenzialità e criticità del porto lagunare

È stato condotto in occasione della fiera "transport logistic" di Monaco. Nel corso dell' evento fieristico "transport logistic", che si è concluso venerdì a Monaco di Baviera, il The International Propeller Club Port of Venice ha condotto un interessante sondaggio sulle potenzialità e sulle criticità del **porto di Venezia** ed anche sulla questione dell' approdo delle navi da crociera nello scalo lagunare alla luce del recente incidente occorso alla MSC Opera della compagnia MSC Crociere che il 2 giugno ha urtato l' unità fluviale River Countess nel corso delle operazioni di ormeggio al terminal di San Basilio. «Nel corso dei nostri incontri - ha spiegato il presidente del Propeller Club di **Venezia**, Massimo Bernardo - abbiamo riscontrato come l' interesse degli operatori presenti, impegnati a discutere sui grandi temi del trasporto intermodale a livello mondiale, sia stato indirizzato non certo alla sola presenza del singolo **porto** ma a tutto il sistema trasportistico di cui fa parte, come ben hanno fatto i porti della Liguria promuovendo il proprio sistema e quelli del Friuli **Venezia Giulia** con Trieste e Monfalcone insieme all' interporto di Pordenone, solo per citarne alcuni. Non è stato così, invece, per il **porto di Venezia** nel cui stand campeggiava il grande ponte di Rialto, qualche foto di operazioni portuali per vari settori di traffico e una luminescente insegna con su scritto "Rialto Bar". Ovvio quindi, per i tanti operatori intervistati, collegare il **porto** al turismo più che alla sua funzione commerciale e industriale e, conseguentemente, all' incidente della motonave Opera riportato nelle prime pagine dei media mondiali». Per realizzare un' indagine conoscitiva sulle potenzialità e criticità del **porto di Venezia** il Propeller ha rivolto tre domande agli operatori interpellati alla fiera tedesca, chiedendo: 1) qual è la sua percezione in merito alla crocieristica su **Venezia** anche a seguito dell' incidente nautico accaduto nei giorni scorsi? 2) come vede lo sviluppo del **porto** commerciale di **Venezia** relativamente a potenzialità dei suoi terminali container, rinfuse, projet cargo in funzione delle nuove rotte commerciali e della BRI? 3) che cosa consiglierebbe per sviluppare ulteriormente i traffici commerciali da e per l' Europa operati dal **porto di Venezia**? Di seguito un sunto delle risposte ottenute dal Propeller.

SIMPLY CARGO - Hungary (logistic international) È difficile che le crociere rimangano a **Venezia** perché è troppo pericoloso per la città. Non bene in quanto i fondali non sono profondi e le navi sono sempre più grandi. Spostare il traffico molto lontano dalla città perché **Venezia** è percepita più quale importante meta turistica. **FRANCE CARGO HANDLING** Non è normale che una nave passi in bacino di San Marco, è pericoloso e crea pollution. Trieste è vicina ed è da preferire come **porto**. Occorrerebbe fare zone franche, ma a Trieste. **ASIA SHIPPING (Brasile)** La dimensione del **porto** potrebbe rappresentare un problema. Se i traffici si incrementassero ci sarebbe bisogno di spazi al di fuori della città. È una città conosciuta per il turismo e sposterei i traffici altrove, considerato che ha i fondali bassi. Anche in Brasile abbiamo avuto un problema simile con un **porto** ed è stato deciso di saltarlo perché i lavori di dragaggio e costruzione di un nuovo terminal sono diseconomici. **COSCO All' estero** non è percepito in maniera così grave l' incidente (in Thailandia capita spesso). **Venezia** è vocata al turismo e sarebbe meglio si dedicasse solo a questo. Non ci sono spazi adeguati per sviluppo dei traffici commerciali sul territorio di **Venezia**. **CDIRS (Cina)** Non crede che le grandi navi in "centro città" vadano bene. No interesse a sviluppo dei traffici in sud Europa in quanto il grosso dei traffici che hanno è nel Nord Europa e nei suoi porti servirebbero fondali più profondi. **UKRAINIAN RAILWAY** No grandi navi a **Venezia**, è impossibile. Non hanno interesse a sviluppare traffici su **Venezia**. Per il momento non operano in Europa e sono una compagnia di Stato. **ANEK** Il Terminal di Fusina è un terminal moderno che offre molte facilities, da qui possono partire navi più piccole che portano i turisti a **Venezia**. Le proposte potrebbero essere tre: navi grandi a Fusina e creare degli shuttle verso **Venezia**, lasciare che in Canale della Giudecca passino solo grandi navi, lasciare che in canale della Giudecca passino solo barche locali di piccole dimensioni. Il Terminal di Fusina è la chiave di volta del sistema del traffico marittimo del **porto di Venezia**: ha standard elevati di qualità ed offre "better facilities", motivo per il quale sarebbe opportuno si espandesse ulteriormente. **GRIMALDI** Non sanno esprimersi o preferiscono non farlo in punto



Di seguito un sunto delle risposte ottenute dal Propeller.

SIMPLY CARGO - Hungary (logistic international)

1. È difficile che le crociere rimangano a Venezia perché è troppo pericoloso per la città.
2. Non bene in quanto i fondali non sono profondi e le navi sono sempre più grandi.
3. Spostare il traffico molto lontano dalla città perché Venezia è percepita più quale importante meta turistica.

crocieristica su **Venezia** L'importanza strategica di **Venezia** per il Gruppo Grimaldi è confermata. **Venezia** è importante per i trailer dalla Grecia ed il terminal di Fusina risponde alle esigenze dell' armatore. La puntualità è preferita al risparmio sia in termini di velocità nave che di servizi a terra resi quando la merce arriva. È bene monitorare queste tempistiche per rendere un servizio apprezzato dai clienti e fare la differenza sul mercato. BALTIC SHIPPING Non svolgono servizi cruise e pertanto non sono in grado di fornire una risposta attendibile Il **porto** di **Venezia** rappresenta una snodo fondamentale per i traffici con l' Asia. Sarebbe opportuno incentivare, anche con finanziamenti provenienti dal Far East, lo sviluppo di nuovi canali commerciali e, soprattutto, linee ferroviarie che consentano di raggiungere i paesi nordici in minor tempo rispetto allo scalo dei porti del Northern Range Sono indispensabili le infrastrutture che in Italia, rispetto all' Europa centrale, sono ancora troppo carenti BANDIC MARITIME DOO (Croazia) La crocieristica a **Venezia** è molto importante anche se la città è molto "delicata". Sarebbe opportuno spostare il terminal fuori dal centro storico per rendere meno pericoloso il transito delle grandi navi Come scalo commerciale **Venezia** è di scarso interesse per loro, in quanto si appoggiano ai porti di Koper per i contenitori (che funziona benissimo) e a Trieste per le rinfuse. Monfalcone viene preferito per quanto riguarda la merce varia. Solo per il project cargo le aziende croate scelgono **Venezia**. Sarebbe utile incentivare con benefici fiscali l' insediamento di multinazionali straniere nell' entro terra veneziano: queste potrebbero "dirottare" i loro traffici da altri porti europei a quello di **Venezia** CONTAINER TRANSPORT DIENST (GERMANIA) Anche se per loro non è di interesse il traffico turistico, ritengono che le grandi navi debbano continuare a transitare nel Canale della Giudecca perché è un' attrattiva unica al mondo e i crocieristi scelgono **Venezia** proprio per lo spettacolo di Piazza San Marco che si vede in partenza e all' arrivo Spesso utilizzano il **porto** di **Venezia** per il traffico contenitori. Ritengono però che gli spazi del terminal contenitori siano troppo ristretti. Rispetto a Trieste tuttavia (che è stretta tra il mare e le montagne), **Venezia** ha più potenzialità perché si potrebbero realizzare nuovi terminal nelle zone di Marghera che sono attualmente dismesse (e ce ne sono moltissime) Le attività dell' Autorità Portuale di sponsorizzazione raggiungono efficacemente gli operatori tedeschi come loro. Si avverte la necessità di creare un collegamento ferroviario diretto con la Baviera HAMBURG SÜD Il traffico delle grandi navi è incompatibile con una città come **Venezia**. È una città storica che dovrebbe essere raggiunta solamente con mezzi meno "impattanti" e non inquinanti (come potrebbe essere il treno o, via mare, le navi-traghetto LNG di dimensioni contenute e di nuova costruzione che dunque siano in possesso degli scrubbers per la riduzione delle immissioni inquinanti). Vi è comunque la consapevolezza che una riduzione del traffico crocieristico possa arrecare danno all' economia di **Venezia** e di tutta la regione. È indispensabile un miglioramento del terminal contenitori del **porto** di **Venezia**, quantomeno per avvicinarlo ai porti concorrenti nel Mediterraneo (Pireo, Valencia e Algeciras) che vengono attualmente preferiti da Hamburg Süd. Diversamente, **Venezia** non sarà competitiva nel contesto della BRI. vedi punto 2 K-LINE EUROPEAN SEA HIGHWAY Nulla sulle grandi navi perché svolgono solo traffico ro-ro. Comunque ritengono che le grandi navi siano troppo inquinanti per **Venezia**. Sarebbe auspicabile lo sviluppo di un **porto** crocieristico più lontano (Ravenna) per poi portare i turisti con traghetti più piccoli Sfruttano molto il Terminal di Fusina che andrebbe potenziato ulteriormente, soprattutto per quanto riguarda i fondali e le attrezzature e gli spazi a terra (vedi piazzali per stoccaggio auto) Servono infrastrutture adeguate. Non ritengono concepibile che ci siano ancora autostrade a due corsie dove ci sono sempre lavori BURGER FERRY AGENCIES L' incidente della MSC Opera ha avuto grande risalto mediatico in Olanda. **Venezia** viene percepita come una città fragile, che non è in grado di sopportare un traffico crocieristico così elevato. Viene fatto il paragone con città come Barcellona e Valencia, che però sono metropoli e non città di dimensioni medio-piccole come **Venezia** Il Terminal di Fusina è uno snodo importante per loro (associati Anek Lines). Sarebbero da migliorare non tanto i terminal, ma i servizi che uniscono **Venezia** al Terminal di Fusina Per quanto riguarda loro, **Venezia** = turismo. Tutto ciò che è in grado di sviluppare il turismo è conseguentemente in grado di apportare benefici anche agli altri settori, come quello commerciale e industriale FINNLINES Svolgono servizio ro-ro nel Mare del Nord. La crocieristica a **Venezia** crea problemi di inquinamento. Le navi, pur moderne, hanno un impatto ambientale molto forte sulla città storica. Sono aspetti che nei paesi nordici vengono considerati prioritari e che dovrebbero essere tenuti in considerazione anche dall' Autorità Portuale Non si esprimono in quanto non svolgono servizi di tipo commerciali idem come sopra.

Il Secolo XIX

Savona, Vado

I dati del trimestre

Le rinfuse trainano il porto di Savona

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Savona-Vado è stato di 3,8 milioni di tonnellate (+0,7%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. La leggera crescita è stata determinata dal traffico delle rinfuse solide (+14,6%) pari a 807 mila tonnellate, di cui 219 mila tonnellate di carboni (-18,2%), 117 mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-10,8%), 24 mila tonnellate di minerali (-52,8%) e 446 mila tonnellate di altre rinfuse secche (+75,9%). In lieve incremento anche le merci varie che hanno totalizzato 1,3 milioni di tonnellate (+0,3%). In calo i container a 12 mila teu (-23,8%) e i passeggeri con 100 mila persone (-16,4%).

The image shows a newspaper page with a main article titled "Ett entra nell'orbita di Scai nasce il nuovo polo hi-tech tra la Liguria e Torino". The article discusses the economic and industrial developments in the region, mentioning the port of Savona and the growth of high-tech industries. Below the article, there is a large data table with multiple columns and rows, likely representing trade statistics or economic indicators for the region. The table includes various categories and numerical data points.

Lieve crescita del traffico delle merci nel porto di Savona Vado nel primo trimestre

In aumento rinfuse solide e merci varie Nel primo trimestre di quest' anno il traffico delle merci movimentato dal **porto di Savona Vado** è cresciuto del +0,7% essendo ammontato a 3,82 milioni di tonnellate rispetto a 3,79 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo del 2018. L' aumento è stato generato principalmente dal rialzo del +14,6% del traffico delle rinfuse solide che si è attestato a 807mila tonnellate, di cui 219mila tonnellate di carboni (-18,2%), 117mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-10,8%), 24mila tonnellate di minerali (-52,8%) e 446mila tonnellate di altre rinfuse secche (+75,9%). In lieve incremento anche le merci varie che hanno totalizzato 1,39 milioni di tonnellate (+0,3%), di cui 1,06 milioni di tonnellate di rotabili (-1,2%), 97mila tonnellate di frutta (-19,7%), 106mila tonnellate di merci containerizzate (+60,7%) con una movimentazione di contenitori che è risultata pari a 12.843 teu (-23,8%), 84mila tonnellate di prodotti forestali (+61,6%) e 42mila tonnellate di acciai (-43,0%). Nei primi tre mesi del 2019 il traffico dei passeggeri è stato di quasi 100mila persone, con un calo del -16,4%, di cui 79mila crocieristi (-19,9%), 11mila passeggeri dei traghetti (-6,1%) e 11mila passeggeri di altri servizi (+4,2%). Nel primo trimestre di quest' anno l' intero sistema portuale amministrato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che è formato dal **porto di Savona Vado** e dal **porto di Genova**, ha movimentato 16,97 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -5,7%. La diminuzione è stata prodotta dalla contrazione del -7,5% registrata dal solo **porto di Genova** (del 7 giugno 2019), mentre relativamente a **Savona Vado** il traffico è cresciuto del +65,5% nel bacino di **Vado** Ligure, dove sono state movimentate 599mila tonnellate, mentre è calato il traffico (prodotti petroliferi) nella rada di **Vado** Ligure (1,62 milioni di tonnellate, -3,3%) e nel bacino di **Savona** (1,62 milioni di tonnellate, -7,7%).

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

LE STRATEGIE DEL PROGETTO "NEW SILK ROAD" AL VAGLIO DI IMPRENDITORI E AMMINISTRATORI

La nuova Via della Seta passa dalla Liguria

Giovedì e venerdì a Genova convegno sui progetti che legano la Cina all'industria e alla cultura italiana

ALESSANDRA PIERACCI - Dicono gli organizzatori del convegno che la città di Genova con il suo **porto**, la sua cultura marinara e il suo spirito imprenditoriale internazionale, ha tutte le carte in regola per porsi alla guida della progettualità italiana all'interno della Nuova Via della Seta. Per questo giovedì a Palazzo San Giorgio e venerdì presso il Centro Cultura Formazione Attività Forensi in via XII Ottobre si riuniscono i più importanti esperti, decision maker, esponenti del mondo istituzionale ed economico per fare il punto sul progetto Belt and Road Initiative, promosso dalla Repubblica Popolare Cinese e meglio conosciuto come New Silk Road. Alla base del meeting genovese a cura di Confassociazioni Liguria, di cui è presidente Eugenio Novario, organizzato in collaborazione con Bertolla & Associati, vi è l'ambizione di cogliere le possibilità di sviluppo e di crescita economica nelle aree che potrebbero diventare le chiavi di volta infrastrutturali del sistema logistico intermodale europeo, connettendo il sistema marittimo con quello ferroviario, collegando l'Italia all'Africa ed all'Eurasia e rendendola una delle principali porte d'ingresso del sistema produttivo e commerciale comunitario.

Spiega il presidente di Confassociazioni Liguria Eugenio Novario: «Il progetto Belt and Road Initiative coinvolge 70 nazioni, più della metà della popolazione mondiale con il 63% per circa 4,4 miliardi di persone; 3/4 delle riserve energetiche; 1/3 del PIL globale ossia 23.000 miliardi di US\$; 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti ovvero 12 volte, a prezzi costanti, l'importo del noto piano Marshall che aiutò a ricostruire l'economia europea dopo la seconda guerra mondiale. Ma il progetto Belt & Road Initiative, visto con occhi euro occidentali, non può essere considerato solo come un esame di dati macroeconomici oppure essere ridotto ad un grafico che proietta i futuribili interscambi commerciali, ma è estremamente rilevante nell'ambito geopolitico, di regolamentazione normativa e di comunicazione verso la cittadinanza ed i territory». Il convegno pubblico del 13 si svolgerà dalle 9 alle 13: tra i relatori, oltre al presidente di Confassociazioni e dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini, Lucio Caracciolo, direttore della rivista geopolitica Limes, attori del progetto come Ernest Sultanovp presidente del MIR iniziative e fondatore e del Silk Road Cities Forum e grandi player del settore come Mario Virano direttore generale di TELT ed Eugenio Muzio ad Combitec. Parteciperanno anche Alberto Bradanini, già ambasciatore in Iran e in Cina, Paolo Piacenza, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Ports of Genoa, Ida Cappelletti di Confindustria Piemonte, già operational manager di Transpadana, Carlo Frappi dell'Università Ca' Foscari di Venezia, Angelo Deiana, presidente di Confassociazioni al quale sono affidate le conclusioni finali. Il 14 dalle 15 alle 17,30, gli esponenti delle professioni legali e dell'Università si confronteranno per approfondire le tematiche relative al Regulatory Approach alla New Silk Road. Il tema appare di fondamentale rilevanza: le fonti normative di diritto pubblico e commerciale internazionale saranno fondamentali per un'equa e condivisa realizzazione del progetto.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La nuova Via della Seta passa dalla Liguria

Giovedì e venerdì a Genova convegno sui progetti che legano la Cina all'industria e alla cultura italiana



Europa in Darsena
Savona zona porto
14, 15, 16 Giugno
ore 9,00 - 22,00
Fiera europea del commercio ambulante
Mercatino dei profumi, colori e sapori d'Europa

La nuova via della seta: opportunità di business per Genova e per l'Italia

L'appuntamento è fissato per il 13 e 14 giugno con due giorni di confronto tra istituzioni, imprese e professionisti con protagonisti di notevole rilevanza. Il progetto è a cura di Confassociazioni Liguria

Confassociazioni Liguria ha scelto il cuore dei porti liguri per riunire i più importanti, esperti, decision maker, esponenti del mondo istituzionale ed economico con un progetto che si delinea in tre step. Il primo sarà il duplice appuntamento del 13 e 14 giugno per fare il punto sul progetto Belt and Road Initiative, promosso dalla Repubblica Popolare Cinese e meglio conosciuto come New Silk Road, poi il 18 luglio un' assise degli stakeholders industriali pubblici e privati per discutere progetti sinergici e di cooperazione finanziaria ed industriale e il 17 settembre un simposio in cui far dialogare istituzioni e cittadini per far intendere meglio le opportunità della Nuova Via della Seta. Alla base di questo progetto a cura di Confassociazioni Liguria, a cui lo Studio Legale Novario ha partecipato come ente sostenitore, vi è l'ambizione di cogliere le possibilità di sviluppo infrastrutturale e di crescita economica nelle aree del nostro Paese che potrebbero diventare le chiavi di volta infrastrutturali del sistema logistico intermodale europeo, connettendo il sistema marittimo con quello ferroviario, collegando l'Italia all'Africa ed all'Eurasia e rendendola una delle principali porte d'ingresso del sistema produttivo e commerciale comunitario. Il convegno pubblico del 13 giugno si svolgerà a Palazzo San Giorgio, Sala del Capitano, in Piazza della Mercanzia 2, dalle 9 alle 13. Sarà il Presidente di Confassociazioni Liguria Eugenio Novario ad aprire i lavori. Saranno protagonisti anche le autorità istituzionali, tra cui l'Assessore Regionale alla Viabilità e Turismo Gianni Berrino e **Paolo Emilio Signorini** Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale; opinion maker del calibro di Lucio Caracciolo, direttore della rivista geopolitica Limes, attori del progetto come Ernest Sultanov Presidente del MIR iniziative e Fondatore del Silk Road Cities Forum e grandi player del settore come Mario Virano Direttore generale di TELT ed Eugenio Muzio AD Combitec. Parteciperanno, tra gli altri, Alberto Bradanini, già Ambasciatore in Iran e in Cina, **Paolo Piacenza**, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Ports of Genoa, Ida Cappelletti di Confindustria Piemonte, già operational Manager di Transpadana e Carlo Frappi dell'Università Ca' Foscari di Venezia, e Enrico Molinari Martinelli Portavoce del Presidente di Confassociazioni e Angelo Deiana il Presidente di Confassociazioni al quale sono affidate le conclusioni finali. Il 14 giugno presso il Centro Cultura Formazione Attività Forensi in Via XII Ottobre, dalle 15 alle 17.30, gli esponenti delle professioni legali e dell'Università si confronteranno per approfondire le tematiche relative al Regulatory Approach alla New Silk Road. Il tema appare di fondamentale rilevanza: le fonti normative di diritto pubblico e commerciale internazionale saranno fondamentali per un'equa e condivisa realizzazione del progetto. Un secondo step del convegno dal titolo Economic Development Networking & Workshop si svolgerà il 18 luglio, dalle 10 alle 13, presso NH Collection. Confassociazioni Liguria riunirà le imprese e i professionisti per discutere sui progetti di investimento e verificare ipotesi di cooperazione industriale e finanziaria, sarà un meeting tra Stakeholders industriali pubblici & privati per discutere dei progetti sinergici e di cooperazione finanziaria ed industriale. L'incontro vuole essere uno strumento al servizio di imprese ed istituzioni creando un appuntamento annuale dove le stesse possano dialogare, conoscere e far conoscere i propri progetti infrastrutturali e di business e sviluppare così una rete di partners industriali e finanziari. Il meeting vuole diventare un appuntamento annuale ed è in collaborazione con Bertolla Associati. Mentre a settembre, con la terza parte del programma si discuterà di comunicazione tra istituzioni e cittadini, con anche un sondaggio su come gli studenti genovesi immaginano la Nuova Via della Seta, quest'ultimo in collaborazione con il Provveditorato agli Studi di Genova. Spiega il presidente di Confassociazioni Liguria Eugenio Novario "Il progetto Belt and Road Initiative coinvolge 70 nazioni, più della metà della popolazione mondiale con il 63% per circa 4,4 miliardi di persone; 3/4 delle riserve energetiche; 1/3 del PIL globale ossia 23.000 miliardi di US\$; 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti ovvero 12 volte, a prezzi costanti, l'importo del noto piano Marshall che ausiliò e ricostruì l'economia europea dopo la seconda guerra mondiale. Ma il



progetto Belt & Road Initiative, visto con occhi euro occidentali, non può essere considerato solo come un esame di dati macroeconomici oppure essere ridotto ad un grafico che proietti i futuribili interscambi commerciali, ma esso è estremamente rilevante, anche e soprattutto, nell' ambito geopolitico, di regolamentazione normativa e di comunicazione verso la cittadinanza ed i territory". Aggiunge Enrico Molinari Martinelli, Portavoce del Presidente di Confassociazioni "La Nuova Via della Seta può rappresentare uno strumento competitivo unico, un' opportunità di scambio tra sistemi economici, finanziari, istituzionali, sociali e culturali che collegano da oriente a occidente la Cina alla Spagna connettendo l' Asia e le regioni lungo l' Oceano Indiano col il Mediterraneo. Un acceleratore che per l' Italia rappresenta una soluzione analitica e concreta per attivare solidi investimenti in innovazione tecnologica, ricerca e sviluppo, logistica ed infrastrutture, occupazione e crescita del valore del made in Italy nel mondo". Il progetto La Nuova Via della Seta parte da un' idea del Presidente di Confassociazioni Liguria Eugenio Novario, supportato da Enrico Molinari Martinelli portavoce del Presidente di Confassociazioni, e dal Presidente di Confassociazioni Angelo Deiana. Il comitato organizzativo è costituito anche da Marco Florian Enad, Valentina Renna, mentre tra i soggetti coinvolti di Confassociazioni sono presenti oltre ai già citati anche Riccardo Alemanno, Presidente per altro di INT - Istituto Nazionale Tributaristi e il Vicepresidente Esecutivo Adriana Apicella e per il board di Confassociazioni Liguria il Segretario Generale Susanna Ivaldo, i vicepresidenti Tiziana Voarino e Luca B. Fornaroli Hanno collaborato al progetto: Studio Legale Novario, LiMes Rivista Italiana di Geopolitica, 4cLegal, MIR Initiative di Mosca, Silk Road City Forum di Turin), Consorzio Export Italia Europa Asia di Roma e Novara, Osservatorio Asia Centrale e Caspio (OACC), Biblioteca Archivio del CSSEO, Spediporto Genova, Eurasian Business Dispatch, The Committee for Promoting the Metro of the METR Region, Bertolla & Associati, INT - Istituto Nazionale Tributaristi, Limes Club Cisalpino, Festival Anello Verde, AIGA Genova. Appuntamento dunque con questa kermesse economica e di approfondimenti su una tematica davvero importante che ridisegnerà gli indotti finanziari, dei mercati e dei rapporti tra Nazioni coinvolte, in cui si confronteranno i maggiori esperti del nostro paese. Per info: <https://www.facebook.com/ConfassociazioniLiguria/> <https://www.facebook.com/ConfassociazioniLiguria/>

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

FOCUS

I colossi della mobilità azzoppati da una ferrovia vecchia

Hupac, colosso svizzero del trasporto combinato strada -ferrovia, ha messo gli occhi sul porto di Vado Ligure, aprendo nuovi scenari sull'evoluzione della logistica collegata alla piattaforma contenitori di Apm Terminals. L'interesse è sicuro, conseguente - tra l'altro - all'acquisizione della quota di maggioranza dell'interporto di Novara (CIM) che si aggiunge al polo intermodale di Busto Arsizio, ma curiosamente l'unico elemento che rivela le intenzioni dell'operatore elvetico è una mappa, inserita nella brochure per i clienti Hupac, dove Vado figura come terminal marittimo di una rete che dagli interporti della pianura padana porta nel Centro Europa.

L'interesse di Hupac è da collegare alle potenzialità della piattaforma di Vado, in grado di ospitare navi di capacità superiore ai 13 mila teu, e con la conseguente esigenza di inoltrare rapidamente grandi volumi di contenitori verso Piemonte e Lombardia con servizi ferroviari veloci e continuativi. Nel business ci saranno ovviamente altri attori, come Mercitalia e la stessa Serfer, creata dall'Autorità Portuale di Savona per gestire le manovre ferroviarie tra Savona e Vado ma anche autorizzata a portare le merci alla destinazione finale. Presenza importante, quest'ultima, in quanto sarà un deterrente sul fronte dei prezzi di trasporto, assicurando competitività al terminal vadese.

A regime, i traffici contenitori di Vado potrebbero dare origine a 14 coppie di treni al giorno; è stato ipotizzato che solo 5 potranno essere instradati via Sampierdarena, gli altri dovrebbero risalire l'Appennino utilizzando le linee di penetrazione savonesi in direzione di Rivalta Scrivia (gestione Gavio), Busto Arsizio (Hupac), Novara (Hupac e Gavio), forse Mortara e Torino Orbassano. A osservarli sulla carta geografica (o su Google) si tratta di interporti che si trovano o sul "corridoio mediterraneo", quello della Torino - Lione, o su quello renano - alpino (Genova - Rotterdam), posizioni strategiche per catturare flussi di traffico eu ropei e sviluppare le attività portuali. Mancano un paio di elementi.

Uno è rappresentato dall'apertura dei grandi tunnel ferroviari: il Ceneri è in arrivo, il terzo valico si farà attendere qualche anno e per il Moncenisio (Tav) si accettano scommesse. Il secondo elemento è relativo all'inadeguatezza delle linee tra Savona e il Piemonte. E non è tanto un problema strutturale - alla scarsa capacità si può ovviare lasciando i treni contenitori nei parchi per instradarli di notte o nelle ore di minor traffico - quanto del fatto che per connettersi all'Europa bisognerà offrire treni carichi di semirimorchi con contenitore al seguito, da agganciare rapidamente ad una motrice per l'ultima parte del viaggio. E' questo che manca alle linee "savonesi" (ma anche alla Savona - Genova), con gallerie che hanno una sagoma non adeguata alle specifiche richieste.

E qui si torna al possibile valore aggiunto rappresentato da Hupac, che si aggiunge alla presenza in Apm Terminals di Maersk, Cosco e Qingdao: numeri uno che potrebbero tornare utili per smuovere le acque ed i finanziamenti. Altrimenti il rischio è di restare azzoppati.



I colossi della mobilità azzoppati da una ferrovia vecchia

Hupac, colosso svizzero del trasporto combinato strada -ferrovia, ha messo gli occhi sul porto di Vado Ligure, aprendo nuovi scenari sull'evoluzione della logistica collegata alla piattaforma contenitori di Apm Terminals. L'interesse è sicuro, conseguente - tra l'altro - all'acquisizione della quota di maggioranza dell'interporto di Novara (CIM) che si aggiunge al polo intermodale di Busto Arsizio, ma curiosamente l'unico elemento che rivela le intenzioni dell'operatore elvetico è una mappa, inserita nella brochure per i clienti Hupac, dove Vado figura come terminal marittimo di una rete che dagli interporti della pianura padana porta nel Centro Europa.

Vado Gateway in vetrina al meeting di Monaco

A.A.M.

Il suo battesimo è atteso, ormai da settimane, per il prossimo 12 dicembre, ma la piattaforma Vado Gateway non perde tempo prezioso e va a presentarsi nei migliori contesti e nelle principali vetrine internazionali.

Una di queste opportunità è stata rappresentata in questi giorni dalla prestigiosa «Transport Logistic» di Monaco di Baviera, uno dei più importanti appuntamenti per il settore dello shipping.

Vado Gateway e Apm Terminals erano presenti nell'ambito degli spazi espositivi dell'**Autorità portuale** di **Sistema** della Liguria Occidentale.

Confermati anche davanti agli operatori internazionali gli obiettivi del terminal che sarà il primo contenitori semiautomatico in Italia, in grado di ospitare con i suoi fondali operativi di 22 metri, navi di massima dimensione.

Vado Gateway comincerà la sua attività operativa a fine anno e la svilupperà meglio nel 2020 cercando di intercettare quei traffici portuali che oggi si dirigono verso gli scali del Nord Europa.

A Monaco si è parlato anche degli aspetti logistici ed infrastrutturali. Le attività saranno avviate e sviluppate in modo graduale.

Fondamentali saranno il nuovo casello di Bossarino per i traffici su gomma da e per la piattaforma e il potenziamento di due stazioni ferroviarie cargo del Savonese, Parco Doria e Vado Industriale per ottenere il massimo equilibrio nell'impiego, per i trasferimenti delle merci verso Nord Italia e Nord Europa, di mezzi su gomma e messi su rotaia. a.a.m. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



An advertisement for 'Novita' featuring a smiling woman. The text reads: 'I PICCOLI DELLA FAMIGLIA SONO ARRIVATI! I nostri nuovi apparecchi acustici, con l'innovativa tecnologia Capture™ che ti assicura un'esperienza di ascolto fluida e confortevole in ogni ambiente, oggi sono ancora più piccoli.' It also mentions 'TRATTAMENTO DEGLI ACCENTI' and 'Sconto del 30% in più'. The bottom of the ad includes the address 'SAVERNO Via Marelli, 205 - Tel. 0199 50320' and the MAICO logo.

La Valpolcevera come cuore della logistica collegata al porto

Il futuro è nella logistica. E Genova ha scelto la Valpolcevera come sede di un' ideale cittadella del settore. Una strada naturale che è il naturale inizio del tracciato del Terzo Valico e di quella che potrebbe essere la Via della Seta scelta dai cinesi per portare merci in Nord Europa. Ma per crescere servono anche scelte forti a livello nazionale, che riconoscano l'importanza di questa area di interesse strategico nazionale.

Saranno questi gli argomenti sul tavolo dell' incontro «Il Porto sul Polcevera» che si terrà domani sera (inizio ore 18) a Villa Serra di Comago per iniziativa del Comitato Sì Terzo Valico e del Comune di Genova. In particolare Spediporto, l' associazione degli Spedizionieri particolarmente interessata e sostenitrice dell' esigenza di un simile progetto, porterà alcuni contributi a riprova dell' importanza di sviluppare questa iniziativa. Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto, ricorda ad esempio come «la Hong Kong University of Science and Technology pubblicò nel 2010 uno studio intitolato: The Economic Impact of Special Economic Zones.

Evidence from Chinese Municipalities particoalrmen te incentrato sugli effetti della creazione delle Zone Economiche Speciali sull' economia del territorio.

Dallo studio emergeva come gli investimenti esteri nelle aree interessate dalle ZES fossero aumentato del 58%. Aumentarono anche gli investimenti nazionali e domestici grazie alle semplificazioni amministrative.

Cn le ZES ed i nuovi capitali aumentarono occupazione, tecnologia e servizi per imprese e cittadini».

Dati concreti che darebbero gli stessi effetti positivi anche a Genova. E non a caso il sindaco Marco Bucci e il consigliere delegato al Porto, Francesco Maresca, insistono da sempre sulla necessità di veder riconosciuto lo status di Zona Economica Speciale per il porto di Genova e il suo retroporto.

«Per questo motivo le migliori eccellenze professionali del settore pubblico e privato si devono impegnare alla realizzazione di un Piano di Sviluppo Strategico che coinvolga territorio, impresa e lavoro», conclude Giampaolo Botta. Domani a Villa Serra intervverrà lo stesso sindaco Bucci e rappresentanti dell' **Autorità Portuale**, della Fondazione Ansaldo e il presidente dell' Aeroporto, Paolo Odone.

L'INCHIESTA Riguarderebbe tutti i gruppi consiglieri, nessuno escluso
Spese pazze: ora tremila il Comune
La Finanza ieri a Tursi per notificare gli inviti a dedurre per i vecchi consiglieri

LA VALPOLCEVERA come cuore della logistica collegata al porto

INFLUENCER A GENOVA per promuovere la città

L'ASSESSORE VISCIGLIOSI A BRUXELLES
L'Europa studia il modello Genova per la formazione del personale

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

GENOA SHIPPING WEEK

L'eco-riciclo delle navi: la nuova sfida degli armatori

GENOVA La svolta green dello shipping passa anche dalle demolizioni navali. Se con l' inizio dell' anno prossimo entreranno in vigore le normative che limitano il tenore di zolfo nei carburanti, l' anno in corso si è invece aperto con il regolamento europeo sulla demolizione delle navi. Così il 25 giugno, a bordo della Fregata Carlo Bergamini che sarà attraccata alla Stazioni Marittima, nell' ambito della Genoa Shipping Week, saranno approfonditi tutti gli scenari che si stanno aprendo per il settore, in un convegno che inizierà alle 9, organizzato dallo Studio Siccardi Bregante, in collaborazione con la rivista Ttm. La Commissione europea potrebbe decidere di includere nell' elenco europeo, ovvero la lista di cantieri autorizzata, anche alcuni operatori del Bangladesh, India e Pakistan. Nel corso della discussione verranno analizzate le reazioni degli armatori, dei cantieri e degli ambientalisti europei. Il dibattito permetterà anche di comprendere l' atteggiamento delle autorità giudiziarie degli stati membri, se continueranno quindi ad adottare un atteggiamento di pugno duro nei confronti degli armatori che si comporteranno in modo difforme da quanto previsto dal Regolamento. Il programma prevede che il primo intervento sia dedicato alla "disciplina europea del cosiddetto "riciclaggio" di navi, con un quadro generale e obiettivi di tutela ambientale" con Lorenzo Schiano di Pepe dell' Università di **Genova** - Dipartimento di Giurisprudenza. Le "Istruzioni operative per le navi battenti bandiera italiana" sono affidate a Alberto Bottarel della Capitaneria di **Porto** di **Genova**. "Inventory Hazardous Material (IHM): preparazione e mantenimento durante la vita operativa della nave" sarà il tema sviluppato da Enrico Maggiani (Rina). Gli aspetti contrattuali dello ship recycling saranno affidati a Corrado Bregante dello Studio Siccardi Bregante. Valerio Mulas, Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del **Porto**, racconterà della Costa Concordia. Moderatore Francesco Siccardi. Seguirà una tavola rotonda moderata da Angelo Marletta, (Ttm) con Ferdinando Gar ré, Fabio Faraone (Confitar ma), Gian Enzo Duci (Federagenti) e un rappresentante della Difesa.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Firmata la convenzione

Fascia di rispetto di Pra', nuovo patto di trent' anni fra Comune e Associazione

IL CASO

Nuovo patto trentennale con nuove regole fra il Comune di Genova e l'associazione Pra' Viva nata nel Duemila per gestire strutture ed eventi sulla fascia di rispetto di Pra'. Il sindaco Marco Bucci e il presidente dell'associazione, Giuseppe Tortomasì, hanno firmato ieri una nuova convenzione che durerà fino al 2049 e che segna un punto fermo nei rapporti fra i due partner dopo una fase turbolenta.

La convenzione, che sostituisce quella del 2012, ha soprattutto lo scopo di definire i rapporti fra Comune e Associazione "in ordine all'organizzazione, seppure in via non esclusiva, degli eventi che si terranno sulla Fascia di rispetto di Pra'". In una nota inviata ieri da Palazzo Tursi, si evidenzia che con questo atto il Comune assume a pieno titolo la gestione delle concessioni alle singole realtà sportive che fanno parte di Pra' Viva che, quindi, d'ora in poi da gestore degli spazi immobiliari diventerà gestore- non in via esclusiva - delle manifestazioni e delle iniziative condivise con il Comune che si svolgeranno sulla fascia di Rispetto.

Nella convenzione, le associazioni di Pra' Viva si impegnano a rimborsare al Comune, per la durata della concessione, esclusivamente il canone demaniale che Tursi versa all' **Autorità portuale** per le parti affidate loro in gestione.

Tursi, dal canto suo, si impegna a sostenere Pra' Viva con un contributo annuale di 50mila euro.

«Da questo accordo trarranno vantaggio tutti - sottolinea il sindaco Bucci - L' amministrazione comunale avrà rapporti diretti con le associazioni, Pra' Viva ottiene una concessione trentennale sulle aree e si assumerà maggiori responsabilità anche nei confronti del territorio per organizzare eventi di carattere sportivo e culturale, mentre sarà il Comune di Genova ad occuparsi della manutenzione straordinaria».



IL SERVIZIO SULLA SALUTE E LA SICUREZZA
Punteruolo, è l'ora dei vermi: cure sperimentali su 365 palme
L'azienda biologica...
Il punteruolo è il più diffuso...
Le palme di Punteruolo...
L'azienda biologica...
Il punteruolo è il più diffuso...
Le palme di Punteruolo...
L'azienda biologica...

Genova Post

Genova, Voltri

Porto di Genova, torna per il secondo anno la nave da crociera della Disney

Genova - Ha attraccato all' alba al **porto di Genova**, per il secondo anno, la Disney Cruise, la nave da crociera pronta a viaggiare nel Mediterraneo. Bellezze - La Disney Cruise è specializzata in crociere a tema per famiglie con bambini dove i protagonisti principali sono i personaggi della Disney. I turisti, scesi dalla nave, hanno avuto l' occasione di visitare **Genova** sia dal punto di vista artistico che storico.

The screenshot shows the top section of the Genova Post website. At the top, there are advertisements for Nespresso (69€) and Teatro Nazionale Genova. Below the ads is the newspaper's masthead with the title 'GENOVA POST' and the date 'Lunedì 10 giugno 2019'. A navigation bar includes 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', and 'SAMPDORIA'. The main article is titled 'Porto di Genova, torna per il secondo anno la nave da crociera della Disney'. The text of the article is partially visible, matching the text in the previous block. To the right of the article is a sidebar with a 'Goditelo oggi. Pagalo domani.' advertisement and a 'Raffo' logo. Below the main article, there are several 'Guarda Anche' (See Also) sections with small images and headlines: 'Royal babies da 250 € al mese, con Mercedes-Benz...', 'Come fare 2.700€ a settimana con Amazon. Guarda il...', 'Vuoi risparmiare sul montascala? Confronta i prezzi...', 'Festa della Bandiera...', 'MSC Bellissima arriva...', and 'Nasce l'accordo tra...'. There is also an 'IN EVIDENZA' section with a 'Fotovoltaico, quando al risparmio si aggiunge il rispetto dell'ambiente' article and a 'GoTour' advertisement.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova, un altro mese nero per il traffico container

La movimentazione ha segnato un calo dell' 8,6%. Trend negativo anche per il trimestre

Una tendenza costante - verso il basso - quella del traffico merci nel **porto di Genova**. Nel mese di marzo l' AdSP ha registrato la movimentazione di quasi 216 mila container, segnando un calo dell' 8,6% rispetto al marzo 2018. Ma è sui dati trimestrali che maggiormente emergono gli attuali problemi dello scalo ligure. Nel periodo gennaio-marzo di quest' anno il **porto** ha movimentato complessivamente 13,13 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del 7,5% sullo stesso periodo del 2018. Nel comparto dei container sono state movimentate 6,01 milioni di tonnellate di carichi (-8,3%), volume che è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 630 mila teu (-5,1%). Puntando la lente sui terminal container, registriamo un calo (quasi) generale a marzo. Psa e Sech segnano entrambi un calo del 10,5%. Messina passa dai 23 mila del marzo 2018, ai 15 mila teu dello stesso mese del 2019 (-34%). Spinelli invece, unica eccezione nel settore contenitori, aumenta i container e cresce di quasi 20 punti percentuali, mantenendo alta la quota dei rotabili. Anche il Terminal San Giorgio cresce sui rotabili a marzo, con una performance che fa superare la barriera dei 200 mila, mentre il Terminal rinfuse porta a casa un altro aumento (+5,3%) di volumi e sul progressivo si attesta a +33%.



Gli armatori e la sfida sulla eco-demolizione delle navi

GIORGIO CAROZZI

Genova - La svolta green dello shipping passa anche dalle demolizioni navali. Se con l' inizio dell' anno prossimo entreranno in vigore le normative che limitano il tenore di zolfo nei carburanti, l' anno in corso si è invece aperto con il regolamento europeo sulla demolizione delle navi. Così il 25 giugno, a bordo della Fregata Carlo Bergamini che sarà attraccata alla Stazioni Marittima, nell' ambito della Genoa Shipping Week, saranno approfonditi tutti gli scenari che si stanno aprendo per il settore, in un convegno che inizierà alle 9, organizzato dallo Studio Siccardi Bregante, in collaborazione con la rivista Ttm. La Commissione europea potrebbe decidere di includere nell' elenco europeo, ovvero la lista di cantieri autorizzata, anche alcuni operatori del Bangladesh, India e Pakistan. Nel corso della discussione verranno analizzate le reazioni degli armatori, dei cantieri e degli ambientalisti europei. Il dibattito permetterà anche di comprendere l' atteggiamento delle autorità giudiziarie degli stati membri, se continueranno quindi ad adottare un atteggiamento di pugno duro nei confronti degli armatori che si comporteranno in modo difforme da quanto previsto dal Regolamento. Il programma prevede che il primo intervento sia dedicato alla "disciplina europea del cosiddetto "riciclaggio" di navi, con un quadro generale e obiettivi di tutela ambientale" con Lorenzo Schiano di Pepe dell' Università di **Genova** - Dipartimento di Giurisprudenza. Le "Istruzioni operative per le navi battenti bandiera italiana" sono affidate a Alberto Bottarel della Capitaneria di **Porto di Genova**. "Inventory Hazardous Material (IHM): preparazione e mantenimento durante la vita operativa della nave" sarà il tema sviluppato da Enrico Maggiani (Rina). Gli aspetti contrattuali dello ship recycling saranno affidati a Corrado Bregante dello Studio Siccardi Bregante. Valerio Mulas, Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del **Porto**, racconterà della Costa Concordia. Moderatore Francesco Siccardi. Seguirà una tavola rotonda moderata da Angelo Marletta, (Ttm) con Ferdinando Garré, Fabio Faraone (Confitarma), Gian Enzo Duci (Federagenti) e un rappresentante della Difesa. [Clicca qui per la registrazione](#) Il programma.



F2i sui porti di Ravenna, Savona e Monfalcone

(C.Fe.) - Il piano di F2i nel settore dei porti è di ampio respiro. Dopo aver acquisito il gruppo **Porto** di Carrara spa, che detiene i porti di Carrara, Marghera e Massa Carrara, ora potrebbe essere la volta di altre infrastrutture italiane. Il fondo guidato da Renato Ravanelli ha infatti deciso di entrare nel settore dei terminali portuali per rinfuse. L'ultima acquisizione, avvenuta con l'assistenza dell'advisor Venice Shipping and Logistics, è il primo passo per un disegno più esteso: diventare una piattaforma di consolidamento su infrastrutture vitali per l'approvvigionamento delle filiere industriali italiane. Ora nel radar ci sarebbe l'ingresso in altri porti. Tra quelli più corteggiati Monfalcone, Ravenna, Livorno, Savona e Napoli. A Monfalcone e Livorno, in particolare, F2i potrebbe sbarcare tramite altre acquisizioni: quella di Marter Neri, società nata dall'unione tra Neri e MarTer Spedizioni. Obiettivo successivo sarebbe poi quello di trovare opportunità per presidiare Ravenna, Savona e Napoli.



RAVENNA

Berkan B e gli enti competenti

Tanti sono gli argomenti trattati da questo Meetup per i quali in questi giorni c'è stata una svolta: dal Piano di Stazione del Parco del Delta del Po relativo alla Pineta di San Vitale e Piasse, di cui abbiamo festeggiato il trentennale della mancata approvazione lo scorso anno, ed ora finalmente licenziato dalla Regione, alla questione daini della Pineta di Classe, che seguiamo in prima linea dal 2014 e che ora pare giunta ad una soluzione equa e di civiltà che escluda il tanto contestato ricorso alle armi. Postiivissimo, inoltre, il riscontro tra i cittadini e le Istituzioni durante la presentazione del PUG alla Darsena svoltosi lo scorso mercoledì: anni di lavoro di sensibilizzazione sul valore del patrimonio industriale dismesso - identità del quartiere - hanno prodotto i loro frutti e speriamo che presto, anche col supporto del Comune che riduca o azzeri oneri di urbanizzazione ed extraoneri per gli interventi sull'archeologia industriale, i cittadini possano finalmente riappropriarsi di un bene comune e di una parte di città rigenerata e proiettata al futuro. Recupero, rispetto delle diversità e della bio-diversità, tolleranza, rigenerazione, minor consumo, etica: temi cari al Movimento 5 Stelle a cui come gruppo cerchiamo di ispirarci.

Detto questo, resta lo sconcerto per le recentissime dichiarazioni dell'**Autorità Portuale** di Ravenna sul caso Berkan B, di cui ci siamo ampiamente occupati in questi mesi con l'aiuto dei portavoce M5S in Regione e in Parlamento. Ben venga finalmente la rimozione che da mesi richiediamo, ma. E' stato confermato, se mai ce n'era bisogno, che da ottobre 2017 - quando il cargo si è spezzato in due durante la demolizione non si sa bene come autorizzata - a marzo 2018, sono trascorsi cinque mesi di completo disinteresse per il relitto, che ha potuto spargere indisturbato i suoi veleni nella Pialassa dei Piomboni. Si aggiunga che la prima fila di minuscole panne sono state poste solo quattro mesi più tardi, a luglio 2018. Da allora alla nostra denuncia di febbraio 2019, con nafta e olii sversati ovunque, relitto semiaffondato e bonifiche non effettuate, praticamente il nulla. Finché, come prevedibile da chiunque, la nave si è spezzata definitivamente in due tronconi in marzo 2019, con chissà quanto altro materiale inquinante ancora riversato in Pialassa. Ventidue mesi per decidere e soppesare il disastro in corso. Si aggiungano poi quasi 300 mila euro per affidare consulenze senza esito in agosto 2018 e posizionare sei pali con affidamento diretto (marzo 2019), il tutto per lasciare, ad oggi e non si sa fino a quanto, il relitto ed il suo carico di inquinanti ancora a se stesso. Non una parola del Sindaco, tutore della salute pubblica, non una dal Parco del Delta che dovrebbe proteggere la Pialassa. Stando ai media, ci sarà da spendere ancora qualche milione di euro di soldi pubblici per rimediare, con un ritardo che grida vergogna, ad un disastro annunciato ed ignorato da chi doveva autorizzare, vigilare, provvedere a salvaguardare porto, ambiente e salute con la massima urgenza. Andremo a fondo con altri accessi agli atti che, nel caso, verranno trasmessi alla Magistratura. MeetUp A riveder le stelle Ravenna



IL CONVEGNO

I porti e l' hub della Toscana

STAMANI in Camera di commercio si tiene l' iniziativa: «Il sistema portuale mediterraneo settentrionale: Livorno e Piombino: hub per lo sviluppo della Toscana». Presenta Claudio Guggiari (segretario Cgil Toscana) mentre la relazione introduttiva è affidata al segretario provinciale Cgil, Fabrizio Zannotti. In programma gli interventi dell' assessore Vincenzo Ceccarelli, del commissario dell' autorità **Pietro Verna**, Monica Santucci, segretaria generale Filt Cgil Toscana) e Riccardo Breda presidente della Camera; chiude Dalida Angelini.

14 CRONACA LIVORNO
I FATTI DELLA CITTÀ

Nebbiai, decadono le accuse

L'ex assessore morto assolto dal gip nel corso del dibattimento

di MONICA ROSSETTI

Il gip ha assolto il defunto assessore Vincenzo Ceccarelli, ex sindaco di Livorno, e il suo ex vicesindaco, il consigliere comunale Fabrizio Zannotti, per la morte di un operaio di un cantiere di ristrutturazione di un palazzo di viale Mazzini. Il gip ha assolto anche il defunto assessore Vincenzo Ceccarelli, ex sindaco di Livorno, e il suo ex vicesindaco, il consigliere comunale Fabrizio Zannotti, per la morte di un operaio di un cantiere di ristrutturazione di un palazzo di viale Mazzini.

Il gip ha assolto il defunto assessore Vincenzo Ceccarelli, ex sindaco di Livorno, e il suo ex vicesindaco, il consigliere comunale Fabrizio Zannotti, per la morte di un operaio di un cantiere di ristrutturazione di un palazzo di viale Mazzini.



VINCENZO CECCARELLI, ex assessore provinciale Cgil, è stato assolto dal gip



CLAUDIO GUGGIARI

IL CONVEGNO

I porti e l'hub della Toscana

STAMANI in Camera di commercio si tiene l' iniziativa: «Il sistema portuale mediterraneo settentrionale: Livorno e Piombino: hub per lo sviluppo della Toscana». Presenta Claudio Guggiari (segretario Cgil Toscana) mentre la relazione introduttiva è affidata al segretario provinciale Cgil, Fabrizio Zannotti. In programma gli interventi dell' assessore Vincenzo Ceccarelli, del commissario dell' autorità Pietro Verna, Monica Santucci, segretaria generale Filt Cgil Toscana) e Riccardo Breda presidente della Camera; chiude Dalida Angelini.

GUARDIA FINANZA BLITZ IN PORTO

Made in Italy 'tarocco'

Gli abiti tunisini spacciati come italiani



SURVEGLIANZA FINANZA: il porto da parte della Guardia di Finanza

Le guardie di finanza hanno sequestrato abiti tunisini spacciati come italiani. Gli abiti tunisini spacciati come italiani. Gli abiti tunisini spacciati come italiani.

Democrazia

Il rappresentante legale del Comune di Livorno, un prigioniero, è stato dimissionato

Il rappresentante legale del Comune di Livorno, un prigioniero, è stato dimissionato. Il rappresentante legale del Comune di Livorno, un prigioniero, è stato dimissionato.

In breve

Moretti direttore amministrativo della Ad

Moretti direttore amministrativo della Ad. Moretti direttore amministrativo della Ad.

È ENTITATO il porto

È ENTITATO il porto. È ENTITATO il porto.

Conversazioni di architettura si aprono la tre giorni di idee

Conversazioni di architettura si aprono la tre giorni di idee. Conversazioni di architettura si aprono la tre giorni di idee.

Un gestore unico

Un gestore unico. Un gestore unico.

Per la ferrovia

Per la ferrovia. Per la ferrovia.

Calabrone

Calabrone. Calabrone.



Livorno, concessione servizio ferroviario in porto pubblicato il bando

Publicato il bando di gara per la concessione del servizio ferroviario in porto Livorno LIVORNO - L' Autorità di Sistema portuale di Livorno ha messo a bando la concessione del servizio ferroviario del comprensorio porto di Livorno-Calabrone. C' è tempo fino al 12 luglio per coloro che sono interessati a presentare offerta pubblica al bando che prevede un unico gestore per un valore di quasi 12 milioni di euro . Il concessionario gestirà il servizio per 5 anni, provvedendo ad organizzare per conto delle imprese ferroviarie la manovra dei treni in arrivo e in partenza dagli impianti di Livorno-Calabrone e Livorno-Darsena . « Non si tratta di un passaggio di poco conto - ha dichiarato il dirigente pianificazione e studi dell' AdSP Claudio Vanni - il sistema portuale dell' Alto Tirreno ha enormi potenzialità sul fronte del cargo ferroviario, come dimostrano gli ultimi dati statistici forniti dai nostri scali ». Nel 2018 lo scalo labronico ha movimentato un totale di 35.670 carri e 1.963 i treni, riportando sul 2017 un aumento del 14% dei volumi spediti e ricevuti via ferro, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita.

The screenshot shows a news article on the Corriere Marittimo website. The main headline is "Livorno, concessione servizio ferroviario in porto pubblicato il bando". Below the headline is a photograph of a railway track with several orange and blue containers stacked on the right. The article text is partially visible, starting with "LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale di Livorno ha messo a bando la concessione del servizio ferroviario del comprensorio porto di Livorno-Calabrone. C'è tempo fino al 12 luglio per coloro che sono interessati a presentare offerta pubblica al bando che prevede un unico gestore per un valore di quasi 12 milioni di euro." To the right of the article are three advertisements: "Toremare", "AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI" with contact information (Telefono: 0586 248111, Fax: 0586 248200), and "CTN" (COMPAGNIE ITALIENNES DE NAVIGATION). At the bottom right, there is a video player with a message: "Your browser does not currently recognize any of the video formats." The website header includes the logo "Corriere marittimo" and navigation links for "HOME PAGE", "NEWS", "MEDIA", and "ARCHIVI".

Bando di gara per la concessione del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Livorno

Il valore del servizio in concessione per un quinquennio è stimato in 11,7 milioni di euro. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, nella sezione Bandi di gara e contratti del proprio sito web, ha pubblicato il bando di gara per la concessione del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Livorno. Il valore del servizio in concessione per un quinquennio è stimato in 11,7 milioni di euro, con oneri a carico dell'utenza portuale. Il canone annuo di concessione del servizio, da corrispondere all' AdSP, è pari al 2% del fatturato annuo inerente il servizio svolto, con un minimo annuo di 40mila euro. Il termine per il ricevimento delle offerte è fissato per le ore 12.00 del prossimo 12 luglio. Quello della pubblicazione del bando - ha evidenziato il dirigente pianificazione e studi dell' AdSP, Claudio Vanni, non è «un passaggio di poco conto. Il sistema portuale dell' Alto Tirreno - ha spiegato - ha enormi potenzialità sul fronte del cargo ferroviario, come dimostrano gli ultimi dati statistici forniti dai nostri scali». Nel 2018 - ha ricordato - lo scalo labronico ha movimentato un totale di 35.670 carri e 1.963 i treni, riportando sul 2017 un aumento del +14% dei volumi spediti e ricevuti via ferro, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita.

informARE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

10 giugno 2019

Bando di gara per la concessione del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Livorno

Il valore del servizio in concessione per un quinquennio è stimato in 11,7 milioni di euro

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, nella sezione Bandi di gara e contratti del proprio sito web, ha pubblicato il bando di gara per la concessione del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Livorno. Il valore del servizio in concessione per un quinquennio è stimato in 11,7 milioni di euro, con oneri a carico dell'utenza portuale. Il canone annuo di concessione del servizio, da corrispondere all'AdSP, è pari al 2% del fatturato annuo inerente il servizio svolto, con un minimo annuo di 40mila euro. Il termine per il ricevimento delle offerte è fissato per le ore 12.00 del prossimo 12 luglio.

Quello della pubblicazione del bando - ha evidenziato il dirigente pianificazione e studi dell'AdSP Claudio Vanni, non è «un passaggio di poco conto. Il sistema portuale dell'Alto Tirreno - ha spiegato - ha enormi potenzialità sul fronte del cargo ferroviario, come dimostrano gli ultimi dati statistici forniti dai nostri scali». Nel 2018 - ha ricordato - lo scalo labronico ha movimentato un totale di 35.670 carri e 1.963 i treni, riportando sul 2017 un aumento del +14% dei volumi spediti e ricevuti via ferro, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita.

ABB SCT CRYSA

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza
Destinazione	[10] [jun]	[11] [jun]
O Altre destinazioni	[2019 >]	[2019 >]

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 56123 Genova - ITALIA
 tel. 010.2460122, fax 010.2516768, e-mail

Bando di gara per gestione del servizio Fs nel porto labronico

Relativo alla concessione del comprensorio di Livorno-Calambrone

Vezio Benetti

LIVORNO Il bando di gara relativo alla concessione del servizio ferroviario del comprensorio di Livorno-Calambrone è stato pubblicato sull'albo on line dell'AdSp mar Tirreno settentrionale. La concessione del servizio ha un valore stimato di quasi 12 milioni di euro e consentirà allo scalo labronico di avere un gestore unico che per cinque anni dovrà provvedere a organizzare per conto delle imprese ferroviarie la manovra dei treni in arrivo e in partenza dagli impianti di Livorno-Calambrone e Livorno-Darsena Toscana.. I soggetti interessati hanno tempo sino a venerdì 12 Luglio (non oltre le ore 12.00) per presentare le offerte. «Non si tratta di un passaggio di poco conto ha dichiarato il dirigente pianificazione e studi dell'AdSp Claudio Vanni il sistema portuale dell'Alto Tirreno ha enormi potenzialità sul fronte del cargo ferroviario, come dimostrano gli ultimi dati statistici forniti dai nostri scali». Nel 2018 lo scalo labronico ha movimentato un totale di 35.670 carri e 1.963 i treni, riportando sul 2017 un aumento del 14% dei volumi spediti e ricevuti via ferro, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the URL 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline reads 'Bando di gara per gestione del servizio Fs nel porto labronico' with a sub-headline 'Relativo alla concessione del comprensorio di Livorno-Calambrone'. Below the headline is a photo of the port area with railway tracks. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email:'. Below the photo is a short text snippet: 'LIVORNO - Il bando di gara relativo alla concessione del servizio ferroviario del comprensorio di Livorno-Calambrone è stato pubblicato sull'albo on line dell'AdSp mar Tirreno settentrionale. La concessione del servizio ha un valore stimato di quasi 12 milioni di euro e consentirà allo scalo labronico di avere un gestore unico che per cinque anni dovrà provvedere a organizzare per conto delle imprese ferroviarie la manovra dei treni in arrivo e in partenza dagli impianti di Livorno-Calambrone e Livorno-Darsena Toscana.. I soggetti interessati hanno tempo sino a venerdì 12 Luglio (non oltre le ore 12.00) per presentare le offerte. «Non si tratta di un...'. At the bottom of the article snippet, it says 'ARCOHENTI CORRELATI: CLAUDIO VANNI, LIVORNO DARSENA TOSCANA, LIVORNO-CALAMBRONE'. On the right side of the page, there are sections for 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER', 'ULTIME POPOLARI VIDEO', and a list of related articles with small thumbnails.

Livorno, Asamar assemblea annuale - Bonistalli: porto-traffici e sviluppi futuri

di Lucia Nappi **LIVORNO** - Enrico Bonistalli, presidente di Asamar (associazione agenti e raccomandatori marittimi di **Livorno** e Piombino) in occasione dell' assemblea annuale, tenutasi nei giorni scorsi nella sede di **Livorno**, avvenuta al termine del primo anno e del suo secondo mandato, è intervenuto facendo il punto su: traffici e andamento del **porto** di **Livorno**, soffermandosi con rilevanza sull' attività svolta in collaborazione con la Direzione marittima e l' Autorità di Sistema portuale e sulle principali vicende che hanno riguardato il **porto** durante il 2018. Nel 2018 per il **porto** di **Livorno** viene confermato un generale, anche se leggero, trend migliorativo dei traffici, ha spiegato il presidente di Asamar nella sua relazione, il maggiore incremento nelle merci su rotabili, che rispetto al 2017 ha registrato un rilevante aumento percentuale. Aumento anche del traffico crocieristico, con un incremento delle unità che raggiunge quasi la quota di 800 mila. Buona, infine, la crescita delle merci in contenitore, delle rinfuse liquide ed anche, sebbene in minor percentuale, quello dei prodotti forestali. Sulla scorta di questi dati, l' obiettivo principale rimane tuttavia la realizzazione della Piattaforma Europa. A tal fine specifica Bonistalli che necessitano " sforzi " "più continui" da parte delle autorità preposte al governo della portualità, nazionali e locali, soprattutto in questo particolare momento di incertezza " relativamente a vicende ancora sotto la lente di ingrandimento di autorità competenti al controllo della legittimità di atti di uffici preposti alla programmazione esecutiva dell' attività portuale ". Grande apprezzamento e stima espressa da parte del presidente di Asamar nei confronti dell' attività svolta dalla direzione marittima: " rapporto collaborativo, basato su stima reciproca " e grande apprezzamento nei confronti delle attività svolte dal direttore marittimo, ammiraglio Giuseppe Tarzia. " O ttimo rapporto di collaborazione instauratosi, ormai da anni " - ha detto Bonistalli - " con la Direzione Marittima, una sorta di 'partnership' " - " motivo di orgoglio per la categoria ". Consolidata collaborazione su gli aspetti operativi: ' Sicurezza della Navigazione " - ' Armamento e Spedizioni i", grazie anche alla Commissione, costituita per affrontare le criticità, su iniziativa del comandante ammiraglio Tarzia. Al centro dell' attenzione argomenti inoltre come: " Tassa di Ancoraggio, al contratto di arruolamento ex art. 328 CN ed alla procedura imbarco marittimi stranieri su nave straniera ". Gli sforzi dell' Autorità Marittima per ampliare le possibilità di accesso nel **porto** di **Livorno**, la modifica dell' impianto tariffario del servizio di rimorchio nel **porto** di **Livorno** - " svolta storica " resa possibile anche dall' " atteggiamento collaborativo del concessionario ". Riguardo alla vicenda delle concessioni nel **porto** di **Livorno** il presidente di Asamar ha detto: " Ci siamo sentiti di intervenire pubblicamente " - " Nessuno deve, a nostro parere, permettersi di porre in essere manovre per squalificare un punto di riferimento fondamentale come è il sistema delle Capitanerie di **porto** italiane e quella di **Livorno**, in particolare. a danno di questa prestigiosa istituzione. Sempre sulla vicenda delle concessioni, Bonistalli ha precisato che Asamar, presente nel' Organismo di Partenariato e nelle Commissioni Consultive, nel 2018 " ha sollecitato l' AdSP ad una verifica di aspetti di legittimità rispetto a determinate situazioni deliberate ". Ponendo in evidenza obbligo morale delle istituzioni di " seguire con attenzione l' applicazione delle norme " " da parte di tutti gli organismi preposti all' amministrazione della cosa pubblica ". Sono stati tuttavia sottolineati risultati di collaborazione con l' ente portuale e l' approvazione per il buon lavoro fatto, come l' emanazione dell' ordinanza congiunta sugli accordi pubblici. Rinnovando pertanto la collaborazione al commissario Pietro Verna, da un paio di mesi al vertice dell' Autorità di Sistema. E' stata inoltre posta attenzione alla questione della riforma normativa e la difesa della categoria, delle sue prerogative, anche in contrasto con " determinate linee " " che avrebbero fatto della figura dell' agente generale un punto di riferimento della nuova legge ". Inoltre aspetti importanti come la collaborazione con l' Agenzia delle Dogane di **Livorno**, le attività indirizzate agli associati di consulenza per il fondo pensionistico degli agenti marittimi. Le innovazioni telematiche con i vertici locali della Sanità Marittima, la fatturazione elettronica, la qualificazione del soggetto autorizzato ad operare sul PMIS, l' ottimo rapporto di collaborazione con Spedimar (associazione degli spedizionieri) con la presidente Gloria Dari, infine la partecipazione di Asamar al TEDx Livorno,



GRRinPORT in tour per la gestione sostenibile dei rifiuti e dei reflui nei porti

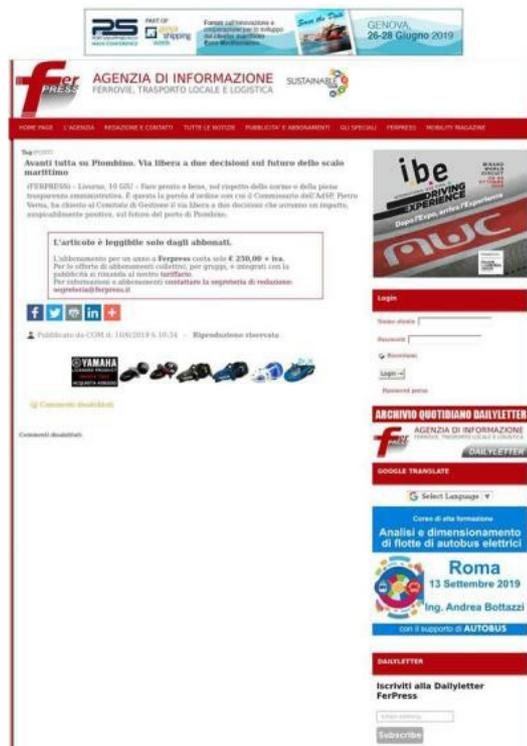
(FERPRESS) - Roma, 10 GIU - A un anno dall' avvio del progetto, GRRinPORT (Gestione sostenibile dei rifiuti e dei reflui nei porti), finanziato dal Programma Interreg Marittimo Italia - Francia, cofinanziato dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) nell' ambito della Cooperazione Territoriale Europea (CTE), è partito in tour per tracciare un bilancio dell' attività svolta finora e descrivere le attività future. Dopo la tappa del 24 maggio a Bastia è la volta di Cagliari il 14 giugno. Il progetto GRRinPORT. L' obiettivo del progetto, avviato nell' aprile 2018, è quello di migliorare la qualità delle acque marine nei porti, limitando l' impatto dell' attività portuale e del traffico marittimo sull' ambiente. Nel corso del primo anno, i principali risultati sono legati alle attività che sono state condotte da ISPRA (STS **Livorno**) e dal DESTEC dell' Università di Pisa. Dopo una prima fase di campionamenti, i due partner del progetto hanno iniziato a lavorare alla separazione granulometrica e al trattamento dei sedimenti con tecnica di soil-washing. Lo scopo di questa attività è di concentrare gli inquinanti in volumi ristretti in modo tale da portare in discarica un decimo del volume di partenza del rifiuto, riducendo i costi di smaltimento. Altro fronte di indagine, è quello che partirà a breve sotto il coordinamento dell' UCPP che attraverso un questionario andrà a studiare le preferenze individuali in merito alla gestione dei rifiuti solidi (e in particolare del loro stoccaggio) a bordo delle navi e al conseguente conferimento in **porto**. Attraverso un questionario destinato agli utilizzatori del **porto** basato sulla metodologia del "Choice Experiment", si misura la disponibilità a pagare per una determinata tipologia di raccolta, che rappresenta l' equivalente monetario del costo esterno sostenuto dagli intervistati, associato a quella determinata tipologia di conferimento di rifiuti. Altre attività sono in svolgimento sotto il coordinamento di UNICA, RAS-ADIS, OTC. Le attività di comunicazione portate avanti dalla Fondazione MEDSEA sui social network, sul sito Internet o attraverso la newsletter permettono di seguire le attività di progetto. Il seminario a Cagliari. Secondo di tre appuntamenti, il seminario di Cagliari pone l' accento sulle attività svolte e sui risultati attesi. Il convegno si svolgerà il 14 giugno, a partire dalle ore 9.30, presso il Lazzaretto in via dei Navigatori.. L' evento sarà aperto dai saluti istituzionali e, alle 10.00, dalla relazione del responsabile scientifico del progetto, Alessandra Carucci, ordinario di Ingegneria sanitaria e ambientale, pro rettore per l' Internazionalizzazione dell' ateneo di Cagliari. L' intervento di Carucci, dal titolo "Il Progetto GRRinPORT: obiettivi ed attività", introdurrà e definirà campo d' azione, risultati conseguiti e obiettivi del progetto sviluppato attraverso il partenariato transnazionale. "Risanamento delle acque marine: il ruolo dei microrganismi nella degradazione degli idrocarburi e nel monitoraggio ambientale" è l' argomento trattato dalla relazione di Elena Tamburini (UNICA) (ore 10.20). Nei porti, la contaminazione da idrocarburi petroliferi conseguente all' attività antropica determina un' alterazione delle naturali condizioni dell' ecosistema. Saranno descritte le tecnologie biologiche basate sull' uso di microrganismi autoctoni degradatori di idrocarburi che durante il progetto GRRinPORT saranno impiegate per far fronte a questa tipologia di inquinamento e quindi limitarne l' impatto. Al centro dell' intervento di Paolo Botti (Regione Autonoma della Sardegna) la "Gestione della qualità delle acque portuali ai sensi della Direttiva 2000/60/CE: prospettive" (ore 10.40). Dopo il coffee break, previsto alle 11.00, Renato Iannelli e Simona Di Gregorio (Unipi) illustreranno i "Test a scala di laboratorio propedeutici all' allestimento di prove pilota di landfarming ed elettrocinesi di sedimenti portuali" (ore 11.20). Sarà presentata la caratterizzazione dei sedimenti del **porto** di **Livorno** e del **porto** di Piombino. In primo piano le risultanze delle prove a scala di laboratorio sia di elettrocinesi che di landfarming nonché il progetto pilota di elettrocinesi a oggi in via di realizzazione. L' intervento di Andrea La Camera (ISPRA) verterà sulle attività svolte dall' Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale nell' ambito del progetto (11.40). Come già accennato, l' obiettivo dell' attività è quello di ridurre il volume degli inquinanti in modo da portare in discarica un decimo del volume di partenza del rifiuto, riducendo i costi di smaltimento e alimentando la catena dell' economia circolare attraverso il riutilizzo delle frazioni depurate (riempimenti di banchine, cementi ecosostenibili, piste ciclabili, e simili). Tra gli output attesi c' è quello di sensibilizzare il legislatore a voler considerare un aggiornamento delle norme



in modo da permettere tali riusi e uniformare a livello europeo le normative di settore. L' ultima relazione, prima della sessione di confronto con domande e risposte, sarà a cura di Claudio Detotto (UCPP) e avrà come argomento la "Realizzazione di un' indagine sulle pratiche di separazione dei rifiuti a bordo delle navi" (ore 12.00). Nell' ambito del progetto GRRinPORT, gli economisti del laboratorio CNRS LISA dell' Università della Corsica stanno infatti portando avanti uno studio sul comportamento degli utenti in relazione alla raccolta differenziata dei rifiuti sui traghetti e un' indagine di soddisfazione tra gli utenti dei porti turistici e dei porti di pesca delle città di Ajaccio, Livorno e Cagliari. I progressi di questa ricerca verranno presentati durante il seminario di progetto che si terrà il 14 giugno 2019 a Cagliari. All' incontro di Cagliari seguirà un' altra data: 18 giugno a Livorno.

Avanti tutta su Piombino. Via libera a due decisioni sul futuro dello scalo marittimo

(FERPRESS) - Livorno, 10 GIU - Fare presto e bene, nel rispetto delle norme e della piena trasparenza amministrativa. È questa la parola d'ordine con cui il Commissario dell' AdSP, **Pietro Verna**, ha chiesto al Comitato di Gestione il via libera a due decisioni che avranno un impatto, auspicabilmente positivo, sul futuro del porto di Piombino. La prima ha a che vedere con il rafforzamento delle deleghe oggi in mano al dirigente delegato preposto all' Ufficio Territoriale Portuale di Piombino, Claudio Capuano. Ai sensi dell' art. 6bis della legge 84/94 sono stati infatti affidati all' attuale dirigente trasparenza e anti-corrruzione dell' Ente nuovi importanti compiti gestionali: d' ora in poi Capuano potrà svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni. La decisione, accolta all' unanimità dal Comitato, risponde alla necessità di assicurare allo scalo piombinese l' autonomia necessaria per conseguire massima snellezza nelle procedure afferenti ai porti di giurisdizione della soppressa autorità portuale piombinese (Piombino, Portoferraio Rio Marina/Cavo) e, con la presenza costante di un alto dirigente cui poter fare affidamento da parte degli operatori e degli utenti portuali. Sempre con riferimento a Piombino è stato inoltre approvato dal Comitato, sia pure con qualche lieve correzione, un importante Atto di indirizzo col quale il commissario **Verna** si ripromette di definire un vero e proprio "Progetto di allocazione delle nuove aree portuali". L' atto di indirizzo, che anticipa il prossimo aggiornamento del Piano Operativo Triennale (di cui diventerà parte integrante), partendo dalla fotografia della attuale situazione del porto di Piombino, si pone come riferimento strategico per le nuove aree dello scalo piombinese che, nel riprendere l' obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto, intende favorire l' insediamento di nuove attività, fissando contestualmente criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento da tempo all' attenzione dell' Autorità di Sistema Portuale e anche quelli futuri. "Con questo atto - ha detto Capuano - facciamo chiarezza su due cose: indichiamo prima di tutto quali sono le aree disponibili, già pronte all' uso, e quali quelle che necessitano di essere ancora completate. In secondo luogo definiamo in modo chiaro in che modo intendiamo sviluppare il porto e individuare - previa procedura di evidenza pubblica - le imprese effettivamente interessate a insediarsi sul porto". Sarà attraverso parametri predefiniti dall' Authority, in linea con gli orientamenti ministeriali e delle altre Autorità indipendenti competenti, che verranno valutate e selezionate le varie richieste di concessione. Verranno innanzitutto privilegiate quelle istanze che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica che in questi anni ha caratterizzato il suo sviluppo industriale, favorendo l' insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Allo stesso tempo, verrà valorizzato il valore aggiunto che le richieste di concessione sapranno portare in termini di innovazione tecnologica, impatto ambientale e occupazione. Non solo: verranno preferiti quegli operatori che si dichiareranno disponibili ad effettuare nuovi investimenti per l' ammodernamento dello scalo. Ma come funzionerà la procedura per l' assegnazione delle aree? Capuano ha assicurato che sarà snella e chiara: "Consentiremo a chiunque lo voglia di farci avere le proprie manifestazioni di interesse. A chi lo avesse già fatto in passato, daremo inoltre la possibilità di riformulare le proprie istanze sulla base delle linee guida contenute nell' atto di indirizzo". Approvato l' atto di indirizzo, l' AdSP procederà a fissare, mediante apposito AVVISO, i termini con cui promuovere l' interesse da parte degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande sulla base di precisi parametri e le condizioni delle concessioni demaniali che saranno rilasciate agli operatori prescelti. Sarà una commissione individuata dall' AdSP a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. Le imprese selezionate sottoscriveranno infine con l' AdSP un accordo procedimentale con il quale verranno messi nero su bianco gli impegni da rispettare sia per l' una che per l' altra parte. "Entro l' anno



aggiornamento del Piano Operativo Triennale (di cui diventerà parte integrante), partendo dalla fotografia della attuale situazione del porto di Piombino, si pone come riferimento strategico per le nuove aree dello scalo piombinese che, nel riprendere l' obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto, intende favorire l' insediamento di nuove attività, fissando contestualmente criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento da tempo all' attenzione dell' Autorità di Sistema Portuale e anche quelli futuri. "Con questo atto - ha detto Capuano - facciamo chiarezza su due cose: indichiamo prima di tutto quali sono le aree disponibili, già pronte all' uso, e quali quelle che necessitano di essere ancora completate. In secondo luogo definiamo in modo chiaro in che modo intendiamo sviluppare il porto e individuare - previa procedura di evidenza pubblica - le imprese effettivamente interessate a insediarsi sul porto". Sarà attraverso parametri predefiniti dall' Authority, in linea con gli orientamenti ministeriali e delle altre Autorità indipendenti competenti, che verranno valutate e selezionate le varie richieste di concessione. Verranno innanzitutto privilegiate quelle istanze che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica che in questi anni ha caratterizzato il suo sviluppo industriale, favorendo l' insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Allo stesso tempo, verrà valorizzato il valore aggiunto che le richieste di concessione sapranno portare in termini di innovazione tecnologica, impatto ambientale e occupazione. Non solo: verranno preferiti quegli operatori che si dichiareranno disponibili ad effettuare nuovi investimenti per l' ammodernamento dello scalo. Ma come funzionerà la procedura per l' assegnazione delle aree? Capuano ha assicurato che sarà snella e chiara: "Consentiremo a chiunque lo voglia di farci avere le proprie manifestazioni di interesse. A chi lo avesse già fatto in passato, daremo inoltre la possibilità di riformulare le proprie istanze sulla base delle linee guida contenute nell' atto di indirizzo". Approvato l' atto di indirizzo, l' AdSP procederà a fissare, mediante apposito AVVISO, i termini con cui promuovere l' interesse da parte degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande sulla base di precisi parametri e le condizioni delle concessioni demaniali che saranno rilasciate agli operatori prescelti. Sarà una commissione individuata dall' AdSP a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. Le imprese selezionate sottoscriveranno infine con l' AdSP un accordo procedimentale con il quale verranno messi nero su bianco gli impegni da rispettare sia per l' una che per l' altra parte. "Entro l' anno

saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto di Piombino e degli imprenditori in campo", ha concluso Capuano. Nel corso della seduta l' Organo esecutivo di Palazzo Rosciano ha infine preso un' altra importante decisione, accogliendo all' unanimità la proposta di nomina di Simone Gagliani a nuovo segretario generale facente funzione dell' ente. Gagliani, attuale dirigente amministrativo dell' AdSP, subentra a Gabriele Gargiulo.

Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Nuovi orizzonti per Piombino

SCRITTO DA REDAZIONE

Fare presto e bene, nel rispetto delle norme e della piena trasparenza amministrativa. È questa la parola d'ordine con cui il Commissario dell'AdSP, **Pietro Verna**, ha chiesto al Comitato di Gestione il via libera a due decisioni che avranno un impatto, auspicabilmente positivo, sul futuro del porto di Piombino. La prima ha a che vedere con il rafforzamento delle deleghe oggi in mano al dirigente delegato preposto all'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino, Claudio Capuano. Ai sensi dell'art. 6bis della legge 84/94 sono stati infatti affidati all'attuale dirigente trasparenza e anticorruzione dell'Ente nuovi importanti compiti gestionali: d'ora in poi Capuano potrà svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni. La decisione, accolta all'unanimità dal Comitato, risponde alla necessità di assicurare allo scalo piombinese l'autonomia necessaria per conseguire massima snellezza nelle procedure afferenti ai porti di giurisdizione della soppressa autorità portuale piombinese (Piombino, Portoferraio Rio Marina/Cavo) e, con la presenza costante di un alto dirigente cui poter fare affidamento da parte degli operatori e degli utenti portuali. Sempre con riferimento a Piombino è stato inoltre approvato dal Comitato, sia pure con qualche lieve correzione, un importante Atto di indirizzo col quale il commissario **Verna** si ripromette di definire un vero e proprio Progetto di allocazione delle nuove aree portuali. L'atto di indirizzo, che anticipa il prossimo aggiornamento del Piano Operativo Triennale (di cui diventerà parte integrante), partendo dalla fotografia della attuale situazione del porto di Piombino, si pone come riferimento strategico per le nuove aree dello scalo piombinese che, nel riprendere l'obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto, intende favorire l'insediamento di nuove attività, fissando contestualmente criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento da tempo all'attenzione dell'Autorità di Sistema Portuale e anche quelli futuri. «Con questo atto ha detto Capuano - facciamo chiarezza su due cose: indichiamo prima di tutto quali sono le aree disponibili, già pronte all'uso, e quali quelle che necessitano di essere ancora completate. In secondo luogo definiamo in modo chiaro in che modo intendiamo sviluppare il porto e individuare previa procedura di evidenza pubblica le imprese effettivamente interessate a insediarsi sul porto». Sarà attraverso parametri predefiniti dall'Authority, in linea con gli orientamenti ministeriali e delle altre Autorità indipendenti competenti, che verranno valutate e selezionate le varie richieste di concessione. Verranno innanzitutto privilegiate quelle istanze che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica che in questi anni ha caratterizzato il suo sviluppo industriale, favorendo l'insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Allo stesso tempo, verrà valorizzato il valore aggiunto che le richieste di concessione sapranno portare in termini di innovazione tecnologica, impatto ambientale e occupazione. Non solo: verranno preferiti quegli operatori che si dichiareranno disponibili ad effettuare nuovi investimenti per l'ammodernamento dello scalo. Ma come funzionerà la procedura per l'assegnazione delle aree? Capuano ha assicurato che sarà snella e chiara: «Consentiremo a chiunque lo voglia di farci avere le proprie manifestazioni di interesse. A chi lo avesse già fatto in passato, daremo inoltre la possibilità di riformulare le proprie istanze sulla base delle linee guida contenute nell'atto di indirizzo». Approvato l'atto di indirizzo, l'AdSP procederà a fissare, mediante apposito AVVISO, i termini con cui promuovere l'interesse da parte degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande sulla base di precisi parametri e le condizioni delle concessioni demaniali che saranno rilasciate agli operatori prescelti. Sarà una commissione individuata dall'AdSP a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. Le imprese selezionate sottoscriveranno infine con l'AdSP un accordo procedimentale con il quale verranno messi nero su bianco gli impegni



da rispettare sia per l'una che per l'altra parte.«Entro l'anno saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto di Piombino e degli imprenditori in campo», ha concluso Capuano.Nel corso della seduta l'Organo esecutivo di Palazzo Rosciano ha infine preso un'altra importante decisione, accogliendo all'unanimità la proposta di nomina di Simone Gagliani a nuovo segretario generale facente funzione dell'ente.Gagliani, attuale dirigente amministrativo dell'AdSP, subentra a Gabriele Gargiulo.

Pietro Verna vede positivo sul futuro del porto di Piombino

Dal Comitato di Gestione prese scelte importanti per il porto. Simone Gagliani è il nuovo segretario generale dell' AdSP. Livorno, 10 giugno 2019 - Fare presto e bene, nel rispetto delle norme e della piena trasparenza amministrativa. È questa la parola d' ordine con cui il Commissario dell' AdSP, **Pietro Verna**, ha chiesto al Comitato di Gestione il via libera a due decisioni che avranno un impatto, auspicabilmente positivo, sul futuro del porto di Piombino. La prima ha a che vedere con il rafforzamento delle deleghe oggi in mano al dirigente delegato preposto all' Ufficio Territoriale Portuale di Piombino, Claudio Capuano. Ai sensi dell' art. 6bis della legge 84/94 sono stati infatti affidati all' attuale dirigente trasparenza e anti-corrruzione dell' Ente nuovi importanti compiti gestionali: d' ora in poi Capuano potrà svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni. La decisione, accolta all' unanimità dal Comitato, risponde alla necessità di assicurare allo scalo piombinese l' autonomia necessaria per conseguire massima snellezza nelle procedure afferenti ai porti di giurisdizione della soppressa autorità portuale piombinese (Piombino, Portoferraio Rio Marina/Cavo) e, con la presenza costante di un alto dirigente cui poter fare affidamento da parte degli operatori e degli utenti portuali. Sempre con riferimento a Piombino è stato inoltre approvato dal Comitato, sia pure con qualche lieve correzione, un importante Atto di indirizzo col quale il commissario **Verna** si ripromette di definire un vero e proprio "Progetto di allocazione delle nuove aree portuali". L' atto di indirizzo, che anticipa il prossimo aggiornamento del Piano Operativo Triennale (di cui diventerà parte integrante), partendo dalla fotografia della attuale situazione del porto di Piombino, si pone come riferimento strategico per le nuove aree dello scalo piombinese che, nel riprendere l' obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto, intende favorire l' insediamento di nuove attività, fissando contestualmente criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento da tempo all' attenzione dell' Autorità di Sistema Portuale e anche quelli futuri.

«Con questo atto - ha detto Capuano - facciamo chiarezza su due cose: indichiamo prima di tutto quali sono le aree disponibili, già pronte all' uso, e quali quelle che necessitano di essere ancora completate. In secondo luogo definiamo in modo chiaro in che modo intendiamo sviluppare il porto e individuare - previa procedura di evidenza pubblica - le imprese effettivamente interessate a insediarsi sul porto». Sarà attraverso parametri predefiniti dall' Authority, in linea con gli orientamenti ministeriali e delle altre Autorità indipendenti competenti, che verranno valutate e selezionate le varie richieste di concessione. Verranno innanzitutto privilegiate quelle istanze che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica che in questi anni ha caratterizzato il suo sviluppo industriale, favorendo l' insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Allo stesso tempo, verrà valorizzato il valore aggiunto che le richieste di concessione sapranno portare in termini di innovazione tecnologica, impatto ambientale e occupazione. Non solo: verranno preferiti quegli operatori che si dichiareranno disponibili ad effettuare nuovi investimenti per l' ammodernamento dello scalo. Ma come funzionerà la procedura per l' assegnazione delle aree? Capuano ha assicurato che sarà snella e chiara: «Consentiremo a chiunque lo voglia di farci avere le proprie manifestazioni di interesse. A chi lo avesse già fatto in passato, daremo inoltre la possibilità di riformulare le proprie istanze sulla base delle linee guida contenute nell' atto di indirizzo». Approvato l' atto di indirizzo, l' AdSP procederà a fissare, mediante apposito AVVISO, i termini con cui promuovere l' interesse da parte degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande sulla base di precisi parametri e le condizioni delle concessioni demaniali che saranno rilasciate agli operatori prescelti. Sarà una commissione individuata dall' AdSP a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. Le imprese selezionate sottoscriveranno infine con l' AdSP un accordo procedimentale con il quale verranno messi nero su bianco gli impegni da rispettare sia per l' una



che per l' altra parte. «Entro l' anno saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto di Piombino e degli imprenditori in campo», ha concluso Capuano. Nel corso della seduta l' Organo esecutivo di Palazzo Rosciano ha infine preso un' altra importante decisione, accogliendo all' unanimità la proposta di nomina di Simone Gagliani a nuovo segretario generale facente funzione dell' ente. Gagliani, attuale dirigente amministrativo dell' AdSP, subentra a Gabriele Gargiulo.

Si spezza il cavo della nave La frustata uccide un papà

Luca Rizzeri aveva 33 anni e due figli. Era sulla banchina 23 quando è arrivato il colpo killer. Il dramma alle 6,30 all'attracco di una container ship. La procura indaga: omicidio colposo

LA TRAGEDIA ANCONA La frustata micidiale ha spezzato il respiro di un papà adorabile e l'idillio di una famiglia che lo adorava.

Con una violenza inaudita l'ha strappato all'amore della moglie e dei suoi due bambini, che dovranno diventare grandi senza il loro eroe. Li aveva baciati, come ogni mattina. Dormivano come angioletti mentre il sole sorgeva all'orizzonte. Una carezza a Thomas e Manuel, le sue opere d'arte. Un ciao sottovoce alla moglie Giuliana, ancora assonnata.

«Ci vediamo dopo», le ha sussurrato. Quella è stata l'ultima volta che li ha visti. Luca è andato al lavoro, nel **porto** dorico, diventato la sua seconda casa dopo l'assunzione all'agenzia marittima Archibugi, due anni fa. Si è diretto verso la banchina 23 dov'era attesa, alle 6,30 del mattino, la Bf Philipp, una container ship costruita nel 1996, nemmeno tanto grossa (è lunga 117 metri) e proveniente da Trieste. Un crogiuolo di nazionalità: armatore genovese, bandiera portoghese, stato maggiore ucraino e manovalanza filippina, con una decina di membri dell'equipaggio a bordo. Quattro ormeggiatori indirizzavano il pilota nella fase di attracco. A terra, due addetti della Capitaneria di **porto** erano appena arrivati, mentre Luca, sul molo, si preparava ad assistere alle operazioni di carico-scarico della merce. All'improvviso, il rumore secco di una frustata.

Lo schiaffo fatale. Uno schiocco mortale, quello dello spring di prora - il cavo di fibra sintetica che va trasversalmente dalla prua al centronave - che si è improvvisamente spezzato, quando era già stato assicurato alla bitta. Con la forza di un elastico moltiplicata all'ennesima potenza, è arrivata dritta addosso al povero agente marittimo. Era di spalle, è successo tutto in un attimo, non ha fatto nemmeno in tempo a voltarsi: la cima l'ha raggiunto tra il collo e la schiena. Il devastante colpo di frusta non gli ha dato scampo. I soccorritori del 118, intervenuti subito con l'automedica e un'ambulanza della Croce Gialla, hanno tentato di salvarlo. Tutto inutile. È morto sul colpo Luca Rizzeri, originario della provincia di Pavia ma cresciuto ad Ancona e residente nel quartiere delle Grazie: avrebbe compiuto 34 anni giovedì. Lascia la moglie Giuliana e due bambini che erano la sua fonte di luce.

Sulla scena del dramma sono arrivati il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante della direzione marittima di Ancona, gli ufficiali della Capitaneria di **porto** e della Guardia Costiera che conducono le indagini, l'ispettore del lavoro e il personale dell'Asur, oltre ad Alessandro Archibugi, titolare dell'omonima agenzia marittima per cui lavorava il giovane papà.

Tutti con le mani fra i capelli, lo sguardo attonito di fronte a quella macabra scena e la mente affollata di perché. La procura cerca subito risposte nelle pieghe di un'indagine appena avviata. Per prima cosa il pm Rosario Lionello ha aperto un fascicolo ipotizzando il reato di omicidio colposo, al momento contro ignoti. Quindi, ha disposto il sequestro dei due tronconi del cavo-killer. Nel frattempo, gli inquirenti stanno conducendo verifiche documentali e hanno interrogato i testimoni e i membri dell'equipaggio, una decina in tutto fra ucraini e filippini. La nave portacontainer battente bandiera portoghese resta ferma in banchina, non è stata posta sotto sequestro, ma si stanno valutando possibili misure restrittive. Nel frattempo, sono state acquisite le immagini della videosorveglianza del **porto**: è possibile che qualche telecamera abbia ripreso, se non la scena cruenta, almeno le fasi dell'attracco. Quei filmati potrebbero rivelarsi fondamentali per capire se la manovra era conclusa o fosse ancora in corso e, in ogni caso, se è stata svolta correttamente.

La dinamica. Ma potrebbero servire anche a localizzare con esattezza il punto in cui si trovava lo sfortunato agente marittimo e individuare le cause per cui la cima, allungandosi come un elastico, si è poi spezzata all'improvviso, con il punto di rottura situato più verso la nave, raggiungendolo al collo. La procura intende anche far chiarezza sui ruoli di ciascun operatore presente al momento dell'ormeggio in un'area in cui solo le persone autorizzate possono circolare durante quella manovra. Tuttavia, il magistrato ha scelto di non disporre l'autopsia perché le cause della morte di Luca



Rizzeri sono evidenti: la salma, dunque, è stata già restituita ai familiari per l' organizzazione dei funerali, che non sono stati ancora fissati.

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il comandante del porto: «Assurdo»

Contrammiraglio Moretti commosso e determinato: «Dobbiamo fare giustizia»

LO SGOMENTO **ANCONA** «Non si può morire per il lavoro». La disgrazia colpisce tutti, anche chi, per il ruolo che riveste, è abituato ad anteporre la razionalità alle emozioni. Di fronte a un giovane papà che lascia la moglie e due bambini per un assurdo incidente, il cuore si scioglie, la voce si rompe. E il primo pensiero va a quella famiglia distrutta dal dolore, privata del suo punto di riferimento. «La cosa che lascia sgomenti è che se n'è andato, in modo assurdo e inaccettabile, un ragazzo di 34 anni che aveva una compagna e due creature da accudire - commenta il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del **porto** di **Ancona** -. Noi siamo a contatto quotidianamente con gli ormeggiatori e il personale delle agenzie marittime, ci si incontra, si chiacchiera. Nascono rapporti che vanno oltre il lavoro. Luca era un bravo ragazzo. Non è possibile che sia morto così. Questo ci darà ancor più forza nel condurre le indagini, in modo da fare giustizia e individuare i responsabili di questo gravissimo incidente». Un disastro che si è verificato nel momento in cui il portacontainer stava facendo l'ingresso in **porto**.

«Si è rotto lo spring di prora, cioè il cavo trasversale che ha investito in pieno il ragazzo e l'ha raggiunto al collo, mentre si trovava a un'ottantina di metri di distanza - spiega il direttore marittimo -. Abbiamo sequestrato i due tronconi, mentre la nave al momento è trattenuta in banchina e valuteremo se procedere con ulteriori misure restrittive. Stiamo verificando gli aspetti documentali, acquisiremo le riprese delle telecamere e stiamo interrogando i testimoni e l'equipaggio della nave per ricostruire i fatti, in raccordo con la magistratura. Al momento nessuna ipotesi viene scartata a priori: vaglieremo tutto, senza preconcetti».

S. r.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo piano • Ancona

«Luca? Era come un fratello potevo essere io al suo posto»

Tutto casa e lavoro, morto a due giorni dal compleanno. Parla l'amico e collega



Luca Moretti, morto nel tragico incidente in porto

Non era con lui, ma non stato abbastanza subito dopo, appena il capitano Francesco. Mi sentivo in colpa. Diceva che aveva fatto un errore di calcolo, ma se per il resto la navigazione si diceva il capitano. Non è un errore che si può commettere. Non è un errore che si può commettere. Non è un errore che si può commettere. Non è un errore che si può commettere.

Il comandante del porto: «Assurdo»

Contrammiraglio Moretti commosso e determinato: «Dobbiamo fare giustizia»



Enrico Moretti

responsabili di questo gravissimo incidente. Un disastro che si è verificato nel momento in cui il portacontainer stava facendo l'ingresso in porto. «Si è rotto lo spring di prora, cioè il cavo trasversale che ha investito in pieno il ragazzo e l'ha raggiunto al collo, mentre si trovava a un'ottantina di metri di distanza - spiega il direttore marittimo -. Abbiamo sequestrato i due tronconi, mentre la nave al momento è trattenuta in banchina e valuteremo se procedere con ulteriori misure restrittive. Stiamo verificando gli aspetti documentali, acquisiremo le riprese delle telecamere e stiamo interrogando i testimoni e l'equipaggio della nave per ricostruire i fatti, in raccordo con la magistratura. Al momento nessuna ipotesi viene scartata a priori: vaglieremo tutto, senza preconcetti».

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL PUNTO

UN TRAGICO RITORNELLO

di ANDREA BRUSA

«BASTA morti sul lavoro», «Non si può morire lavorando», «Serve una maggiore cultura della sicurezza», «Tragedie che non si dovrebbero verificare», «Una morte sul lavoro che sconvolge un'intera comunità», «E' una sconfitta per tutti», «Una morte che si poteva evitare», «Una tragedia annunciata».

Sono solo alcune delle reazioni che si sono registrate ieri per la morte del giovane agente marittimo al **porto** dorico. Parole giuste, per carità, pronunciate da istituzioni, politici, sindacati.

Però, purtroppo, sono quelle stesse parole giuste che spuntano puntuali ad ogni tragedia sul lavoro. Un doloroso ritornello che si ripete all'infinito in attesa di un'altra morte bianca. Ecco, dopo i giorni del dolore, ci auguriamo che tutte le autorità competenti si mettano allo stesso tavolo per affrontare seriamente il tema della sicurezza sul lavoro nel nostro territorio, dal **porto** ai cantieri passando per le aziende.

Perché dopo la tragedia di Luca, fra qualche tempo, non ci tocchi riascoltare lo stesso tragico ritornello di sempre.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La cima si spezza e uccide agente marittimo

Incidente sul lavoro alla banchina 23 durante l'ormeggio di una nave portacontainer

LA CIMA della nave appena ormeggiata al **porto** si stacca e con una frustata colpisce il giovane papà tra collo, spalla e parte alta della schiena. È morto sul colpo Luca Rizzeri, agente marittimo della ditta Archibugi di Ancona. Tra due giorni avrebbe compiuto 34 anni. Lascia la moglie e due figli piccoli. L'incidente sul lavoro è avvenuto ieri mattina all'alba, verso le 6,15, pochi minuti dopo che la nave portacontainer Bf Philipp, battente bandiera portoghese, aveva appena attraccato alla banchina 23 dello scalo merci di Ancona. Proprio durante le manovre di avvicinamento alla banchina, con le cime posizionate attorno alle bitte per stabilizzarne la sosta, qualcosa è andato storto. Il colpo è stato secco e violentissimo, la forza centripeta ha prodotto un'energia incredibile che si è scatenata contro il povero Rizzeri che stava seguendo da terra con un collega, sulla banchina 23, le operazioni di carico/scarico. La frustata l'ha colpito di spalle e lo ha ucciso sul colpo, spezzandogli l'osso del collo ed è probabile che il giovane operatore portuale non si sia accorto di nulla. Inutile qualsiasi tentativo di soccorso.

I PRIMI a farlo sono stati i militari della Capitaneria di **porto** che si trovavano sul posto come da servizio ogni qualvolta una nave da carico o passeggeri arrivi in **porto**.

Nel giro di pochi minuti sono arrivati anche i sanitari del 118 e della Croce Gialla che hanno più volte tentato di rianimare l'uomo, purtroppo senza riuscirci. Il trauma è stato terribile e non ha dato scampo a Luca Rizzeri, la cui salma, dopo le disposizioni del magistrato di turno, Rosario Lionello, è stata restituita ai famigliari. La Procura ha aperto un fascicolo per omicidio colposo contro ignoti. Vista la dinamica dei fatti, Lionello non ha disposto l'autopsia sul corpo del funzionario della Archibugi. Secondo la Procura i fatti sono chiari, con la cima spezzata che ha colpito il 33enne. L'inchiesta però, oltre alla causa della morte, deve chiarire altri particolari. Innanzitutto se l'addetto dell'agenzia marittima Archibugi potesse stare nel punto in cui è avvenuto l'incidente fatale durante le fasi operative dell'ormeggio, chiarire se le operazioni si fossero concluse e se ci siano state delle imperizie eventuali nella fase di ormeggio. Sotto sequestro la cima che ha ucciso Rizzeri che si è spezzata di netto all'altezza della bitta.

Le indagini dovranno stabilire se era usurata al punto da rappresentare un pericolo. L'armatore della Bf Philipp di Genova è stato sentito, ed è difeso dall'avvocato Alessandro Scalonì: non è indagato.

LA CAPITANERIA di **porto** ha raccolto anche la testimonianza di un lavoratore del **porto**, che si trovava a breve distanza dalla vittima, per capire se ci siano particolarità da aggiungere nella dinamica dell'incidente mortale. Al vaglio degli inquirenti anche le telecamere che si trovano nella zona dello scalo merci della nuova darsena. La salma di Luca Rizzeri è stata trasferita all'istituto di anatomia patologica dell'ospedale di Torrette.

Pierfrancesco Curzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

2 ANCONA PRIMO PIANO **TRAGEDIA IN PORTO** **La cima si spezza e uccide agente marittimo**
Incidente sul lavoro alla banchina 23 durante l'ormeggio di una nave portacontainer
LA CIMA della nave appena ormeggiata al porto si stacca e con una frustata colpisce il giovane papà tra collo, spalla e parte alta della schiena. È morto sul colpo Luca Rizzeri, agente marittimo della ditta Archibugi di Ancona. Tra due giorni avrebbe compiuto 34 anni. Lascia la moglie e due figli piccoli. L'incidente sul lavoro è avvenuto ieri mattina all'alba, verso le 6,15, pochi minuti dopo che la nave portacontainer Bf Philipp, battente bandiera portoghese, aveva appena attraccato alla banchina 23 dello scalo merci di Ancona. Proprio durante le manovre di avvicinamento alla banchina, con le cime posizionate attorno alle bitte per stabilizzarne la sosta, qualcosa è andato storto. Il colpo è stato secco e violentissimo, la forza centripeta ha prodotto un'energia incredibile che si è scatenata contro il povero Rizzeri che stava seguendo da terra con un collega, sulla banchina 23, le operazioni di carico/scarico. La frustata l'ha colpito di spalle e lo ha ucciso sul colpo, spezzandogli l'osso del collo ed è probabile che il giovane operatore portuale non si sia accorto di nulla. Inutile qualsiasi tentativo di soccorso. I PRIMI a farlo sono stati i militari della Capitaneria di porto che si trovavano sul posto come da servizio ogni qualvolta una nave da carico o passeggeri arrivi in porto. Nel giro di pochi minuti sono arrivati anche i sanitari del 118 e della Croce Gialla che hanno più volte tentato di rianimare l'uomo, purtroppo senza riuscirci. Il trauma è stato terribile e non ha dato scampo a Luca Rizzeri, la cui salma, dopo le disposizioni del magistrato di turno, Rosario Lionello, è stata restituita ai famigliari. La Procura ha aperto un fascicolo per omicidio colposo contro ignoti. Vista la dinamica dei fatti, Lionello non ha disposto l'autopsia sul corpo del funzionario della Archibugi. Secondo la Procura i fatti sono chiari, con la cima spezzata che ha colpito il 33enne. L'inchiesta però, oltre alla causa della morte, deve chiarire altri particolari. Innanzitutto se l'addetto dell'agenzia marittima Archibugi potesse stare nel punto in cui è avvenuto l'incidente fatale durante le fasi operative dell'ormeggio, chiarire se le operazioni si fossero concluse e se ci siano state delle imperizie eventuali nella fase di ormeggio. Sotto sequestro la cima che ha ucciso Rizzeri che si è spezzata di netto all'altezza della bitta. Le indagini dovranno stabilire se era usurata al punto da rappresentare un pericolo. L'armatore della Bf Philipp di Genova è stato sentito, ed è difeso dall'avvocato Alessandro Scalonì: non è indagato. LA CAPITANERIA di porto ha raccolto anche la testimonianza di un lavoratore del porto, che si trovava a breve distanza dalla vittima, per capire se ci siano particolarità da aggiungere nella dinamica dell'incidente mortale. Al vaglio degli inquirenti anche le telecamere che si trovano nella zona dello scalo merci della nuova darsena. La salma di Luca Rizzeri è stata trasferita all'istituto di anatomia patologica dell'ospedale di Torrette. Pierfrancesco Curzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

OGGI LA PROTESTA DALLE 11 ALLE 12
Sit-in e sciopero di un'ora, i sindacati alzano la voce: «Non si può morire così»



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

S' indaga per omicidio colposo

LA PROCURA della repubblica di Ancona ha aperto un fascicolo per omicidio colposo, al momento a carico di ignoti, per la morte di Luca Rizzeri, il 33enne dipendente dell'agenzia marittima Archibugi, colpito in pieno dal cavo di ormeggio di una nave portacontainer. Il pm Rosario Lionello si avvarrà dei rilievi effettuati dal personale della capitaneria di porto e da quelli dell'ispettorato del lavoro. In particolare, anche con il contributo dei testimoni, in particolare gli addetti della cooperativa ormeggiatori, che ieri mattina erano presenti al momento dell'incidente, si cercherà di stabilire l'esatta posizione del **marittimo** al momento dell'impatto con il cavo, e se la nave, battente bandiera portoghese, avesse completato le operazioni di attracco di fianco.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

OGGI LA PROTESTA DALLE 11 ALLE 12

Sit-in e sciopero di un' ora, i sindacati alzano la voce: «Non si può morire così»

UN SIT-IN in porto e un' ora di sciopero per sensibilizzare le istituzioni sulla sicurezza del lavoro all' indomani dell' infortunio mortale che ha fatto una vittima al porto di Ancona. Ad organizzarlo sono i sindacati di categoria, le segreterie provinciali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Tutti i lavoratori del porto si fermeranno oggi per un' ora, dalle 11 alle 12 e in quel lasso di tempo sarà organizzato un sit-in dove verranno anche raccolti dei fondi, con la somma devoluta interamente alla famiglia di Luca Rizzeri. Ma non è tutto: perché quell' ora di sciopero sarà esteso a tutta Italia da gestire a livello territoriale nell' arco delle 24 ore. «Da tempo il sindacato denuncia il problema delle interferenze sulle banchine che sono la causa costante di incidenti sul lavoro, a volte mortali - affermano i vertici provinciali di Filt, Fit e Uiltrasporti - L' ultimo in ordine di tempo è stato quello accaduto sulla piattaforma al largo delle coste anconetane in Adriatico. Abbiamo chiesto da tempo un coordinamento sulla sicurezza per il porto tra le aziende che operano all' interno dello scalo, ma ancora una volta siamo rimasti inascoltati. Ora però diciamo basta alle tragedie annunciate e alle 'morti bianche'. Oggi incontreremo l' Autorità portuale a cui chiederemo di cambiare l' ordine del giorno, parlando di sicurezza e la convocazione in prefettura».

LA Fit-Cisl, nello specifico, oltre alle questioni di lavoro e alla tragedia accaduta, coglie l' occasione per «fare le condoglianze ai familiari del lavoratore deceduto; auspichiamo che la magistratura faccia in fretta per individuare le eventuali responsabilità». Infine l' Ugl che interviene con il suo segretario generale, Paolo Capone: «L' ennesima tragedia che si poteva e si doveva evitare - attacca Capone - Occorre puntare su una maggiore cultura della sicurezza nei posti di lavoro e su più formazione per i dipendenti. Basta morire di lavoro».

2 ANCONA PRIMO PIANO

TRAGEDIA IN PORTO

La cima si spezza e uccide agente marittimo

Incidente sul lavoro alla banchina 23 durante l'ormeggio di una nave portacontainer



DOLINE E RABINA L'agente operaio della terra con un soffitto, nella banchina 23 del porto anconetano, le operazioni di ormeggio di una portacontainer tedesca portoghese, quando il cavo di ancoraggio si è spezzato e la Praxtel si ha invertito

UN SIT-IN in porto e un'ora di sciopero per sensibilizzare le istituzioni sulla sicurezza del lavoro all'indomani dell'infortunio mortale che ha fatto una vittima al porto di Ancona. Ad organizzarlo sono i sindacati di categoria, le segreterie provinciali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Tutti i lavoratori del porto si fermeranno oggi per un' ora, dalle 11 alle 12 e in quel lasso di tempo sarà organizzato un sit-in dove verranno anche raccolti dei fondi, con la somma devoluta interamente alla famiglia di Luca Rizzeri. Ma non è tutto: perché quell'ora di sciopero sarà esteso a tutta Italia da gestire a livello territoriale nell'arco delle 24 ore.

OGGI LA PROTESTA DALLE 11 ALLE 12

Sit-in e sciopero di un'ora, i sindacati alzano la voce: «Non si può morire così»

L'INCHIESTA IN PROGRESSO
S'indaga per omicidio colposo

LA PROCURA della procura di Ancona ha aperto un'inchiesta per omicidio colposo, al momento a carico di ignoti, per la morte di Luca Rizzeri, il morto di ieri del porto di Ancona. L'inchiesta è stata avviata il giorno dopo il decesso del lavoratore. Il processo sarà celebrato in un'aula di giustizia in un'aula del tribunale di Ancona. L'inchiesta è stata avviata il giorno dopo il decesso del lavoratore. Il processo sarà celebrato in un'aula di giustizia in un'aula del tribunale di Ancona.



Tragedia in porto, il commento del sindaco Valeria Mancinelli

"Questa tragedia tocca da vicino tutti noi e ci lascia senza fiato" ha detto il primo cittadino

"Con profondo dolore e costernazione ho appreso della morte del giovane agente marittimo stamane al porto di Ancona. Questa tragedia tocca da vicino tutti noi e ci lascia senza fiato: il porto è il luogo dove operano, lavorano e si incrociano migliaia di persone e merci, un luogo dove l'impegno e la fatica sono costanti, ma anche la soddisfazione e l'ottimismo per una realtà viva, che funziona, che dà lavoro a tante famiglie e che permette ad altrettante di spostarsi, viaggiare e andare in vacanza". Parla così il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli, di fronte all'incidente mortale in porto che, stamattina, ha ucciso un 36enne anconetano. Incidenti come questi non dovrebbero mai succedere, perché distruggono vite umane e perché sconvolgono una grande e bella famiglia come quella portuale: nei prossimi giorni le indagini faranno il loro corso e verranno accertate le eventuali responsabilità, in questo momento però a prevalere è il dolore sincero per una giovane vita spezzata, e per la sua famiglia, in particolare alla moglie e ai loro due bambini piccoli. E' a loro che l'amministrazione e la città tutta si stringe, mentre il porto si ferma per onorare uno dei suoi figli più sfortunati".

ANCONA TODAY Cronaca

Tragedia in porto, il commento del sindaco Valeria Mancinelli

"Questa tragedia tocca da vicino tutti noi e ci lascia senza fiato" ha detto il primo cittadino

Redazione 10 giugno 2019

I più letti di oggi

- Malora in casa, al anconeta sotto gli occhi del figlio e madre
- La prima vittima dell'attacco durante l'attacco, la tragedia mortale accade in portuale
- Quinto incidente in superstrada, coinvolto solo nella loro sicurezza: traffico in 50
- La partita Estere in giornata, ma non deve negli sporti pugni e investigate via amministrazione e carabinieri

unicef

APPENDIMENTI

La prima vittima dell'attacco durante l'attacco, la tragedia mortale accade in portuale

10 giugno 2019

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Tragedia in porto, insorgono i sindacati: sit-in davanti all' Autorità portuale

Un' ora di sciopero per chiedere maggiore sicurezza, donazioni alla famiglia di Luca Rizzeri

Insorgono le sigle sindacali dopo l' infortunio in porto in cui ha perso la vita Luca Rizzeri . Le confederazioni di Cgil, Cisl e Uil, la Filt Cgil, Fit Cisl e la Uiltrasporti si fermeranno domattina (martedì 11 giugno) per un' ora di sciopero con sit-in davanti alla sede dell' **Autorità portuale**, dalle 11 alle 12. La somma che sarà raccolta da quest' ora di sciopero verrà devoluta alla famiglia della vittima. «Secondo le prime informazioni - scrivono i sindacati riuniti -, il giovane morto, dipendente di un' agenzia marittima, sarebbe stato colpito da un cavo durante lo svolgimento del suo lavoro: sarà, comunque, la magistratura a fare chiarezza sulla dinamica dell' incidente. Da tempo il sindacato denuncia il problema delle interferenze sulle banchine, che sono causa costante di incidenti sul lavoro anche mortali: l' ultimo, in ordine di tempo, era stato quello accaduto sulla piattaforma al largo del mare Adriatico. I sindacati hanno chiesto, da tempo, un coordinamento sulla sicurezza per il porto tra le aziende operanti all' interno dello scalo per discutere proprio di questo problema ma, ancora una volta, sono rimasti inascoltati. Ora, però, i sindacati dicono basta alle tragedie annunciate e alle morti bianche che lasciano nella disperazione le famiglie il cui padre, fratello o figlio, ancora nel terzo millennio, muore lavorando. Domani, i sindacati di categoria hanno un incontro già programmato con l' **Autorità portuale**: nell' occasione, chiederanno di cambiare l' ordine del giorno parlando di sicurezza e la convocazione del Prefetto». Roberto Ascani , segretario generale Fit Cisl Marche , lancia un grido d' allarme: «Ormai la sicurezza è diventata una emergenza, non possiamo fermare queste stragi solo con le parole, ci vogliono fatti concreti a partire dai controlli e dalla cultura della sicurezza che non può essere considerata un costo ma un' opportunità di dignità per le persone che operano negli ambienti di lavoro. Dobbiamo esercitare una maggiore pressione sulla società civile, sulle Istituzioni e sugli Enti preposti affinché si mettano in campo tutti gli accorgimenti possibili per scongiurare queste tragedie. Non possiamo aggiungere vittime ad altre vittime: dobbiamo dire basta a questo stato di cose. Le più sincere condoglianze ai familiari del lavoratore deceduto e auspica che la magistratura faccia in fretta ad individuare le responsabilità e fare il suo corso». Paolo Capone , segretario generale Ugl , «esprime il suo cordoglio alla famiglia del giovane 33enne deceduto questa mattina ad Ancona sul posto di lavoro, colpito dalla cima di una nave mentre stava ormeggiando. Una ennesima tragedia che si doveva evitare. Occorre puntare su una maggiore cultura della sicurezza nei posti di lavoro e più formazione per i dipendenti. Con il tour "Lavorare per vivere" l' Ugl vuole porre l' attenzione dell' opinione pubblica sul triste fenomeno delle morti bianche. Basta morire di lavoro!». Interviene anche il Partito Comunista sul tema. «Questa mattina si è consumata l' ennesima tragedia sul lavoro nella nostra amata Ancona, nel nostro Porto - scrive la segreteria del partito -. Una cima ha spezzato la vita di un giovane lavoratore di 33 anni. Come Partito Comunista Italiano abbiamo a cuore i lavoratori e la loro sicurezza sul posto di lavoro che in nessun caso può essere sacrificata per motivi economici. Attendiamo gli esiti delle indagini consapevoli che anche questa morte, come tutte quelle che avvengono sul lavoro, poteva essere evitata. Esprimiamo infine il nostro cordoglio e la nostra vicinanza alla famiglia, ai colleghi e alle colleghe del giovane lavoratore prematuramente scomparso».



ANCONA TODAY Cronaca

Tragedia in porto, insorgono i sindacati: sit-in davanti all'Autorità portuale

Un'ora di sciopero per chiedere maggiore sicurezza, donazioni alla famiglia di Luca Rizzeri

I più letti di oggi

- 1 La cima di stacca dalla nave...
- 2 L'area portuale di due banchine...
- 3 Dopo un incidente in superstrada...
- 4 La partita Estere in partenza...

unicef

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Tragedia in porto, l' ammiraglio Moretti: «Siamo sgomenti, scopriremo la verità»

Le parole di dolore del direttore marittimo che promette: «Indagheremo a fondo sulla morte di Luca»

«Indagheremo a fondo, in collaborazione con la Procura, per scoprire la verità e a darci ulteriore spinta sarà il desiderio di rendere giustizia ad un ragazzo che se n' è andato in modo assurdo e lascia una moglie e due bambini». Sono cariche di dolore le parole del contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, dove ha perso la vita Luca Rizzeri, l' agente marittimo di 34 anni ucciso da una cima che, per un tragico incidente, si è spezzata all' improvviso durante l' attracco della BF Philipp, una container ship lunga 117 metri costruita nel 1996, battente bandiera portoghese ma di proprietà di un armatore genovese. «Noi siamo quotidianamente a contatto con il personale delle agenzie marittime, ci si conosce, ci si incontra - aggiunge il comandante -. Lascia sgomenti la morte di Luca. Ora sarà nostro compito individuare le responsabilità». L' incidente, spiega Moretti, «si è verificato nel momento in cui la nave ha fatto il suo ingresso in porto e si stava ormeggiando. Lo spring di prua si è spezzato nella parte alta, verso la nave, per cause in corso di accertamento e ha investito in pieno il povero ragazzo, che si trovava sulla traiettoria, a un' ottantina di metri di distanza». Il cavo era già annodato alla bitta: dunque, era difettoso o ci sono responsabilità in chi ha condotto la manovra? «Dobbiamo vagliare tutto e analizzare i dati, ma non trascuriamo alcuna ipotesi - risponde Moretti -. Sul posto c' erano quattro ormeggiatori e il nostro personale che assiste alle partenze e agli arrivi delle navi, arrivato quasi in coincidenza con l' incidente. Stiamo interrogando l' equipaggio di bordo che comprende ucraini e filippini.

Abbiamo acquisito documenti e filmati della videosorveglianza. Per il momento si è proceduto a sequestrare i due tronconi del cavo, ma si valuterà se procedere con misure restrittive nei confronti della nave, che resta ferma in banchina e non si sposterà fino a quando non saranno completati gli accertamenti da parte della Guardia Costiera». L' AMICO DI LUCA: «POTEVO ESSERCI IO AL SUO POSTO» L' AMMIRAGLIO MORETTI: «SIAMO SGOMENTI, SCOPRIREMO LA VERITA'» LUCA PADRE DI 2 BIMBI, STRONCATO DALLA CIMA KILLER VIDEO: SOPRALLUOGO SUL LUOGO DELLA TRAGEDIA.

The screenshot shows the top part of a news article on the 'ANCONATODAY' website. The main headline reads 'Tragedia in porto, l' ammiraglio Moretti: «Siamo sgomenti, scopriremo la verità»'. Below the headline is a sub-headline: 'Le parole di dolore del direttore marittimo che promette: «Indagheremo a fondo sulla morte di Luca»'. The article is dated '11 giugno 2019'. There is a photo of a man with a beard and glasses, identified as Contrammiraglio Enrico Moretti. To the right of the main text, there are several smaller articles under the heading 'I più letti di oggi', including one about a child's death and another about a ship accident. A UNICEF logo is visible in the bottom right corner of the article preview.

Porti: Ancona, Cavo si spezza e colpisce addetto, morto 33enne

Sindacati proclamano un' ora di sciopero con sit-in

(ANSA) - ANCONA, 10 GIU - Incidente mortale al porto di Ancona, verso le 7.20, alla banchina 23 della nuova darsena dove attraccano navi portacontainer. Un agente marittimo 33enne, è morto dopo essere stato colpito al collo da un cavo d'acciaio, utilizzato per ormeggiare le navi, che si è improvvisamente spezzato. Sono intervenuti i sanitari del 118 e della Croce gialla che hanno solo potuto constatare il decesso del 33enne. Sul posto i militari della capitaneria di porto che hanno prestato i primi soccorsi e stanno cercando di ricostruire la dinamica dell'incidente. La vittima, padre di tre bimbi, era un dipendente di un'agenzia di Ancona, dunque non direttamente interessato all'ormeggio della nave alla banchina, ma che assisteva al carico e scarico della merce. Un'ora di sciopero con sit-in davanti alla sede dell'Autorità portuale è stata indetta per domani dalle 11 alle 12 dalle confederazioni di Cgil, Cisl e Uil, dalla Filt Cgil, Fit Cisl e la Uiltrasporti. La somma che sarà raccolta da questa ora di sciopero verrà devoluta all'famiglia della vittima (ANSA).



Ancona, agente marittimo muore in porto colpito dalla rottura di un cavo

10 Jun, 2019 **ANCONA** - Incidente mortale nel **porto** di **Ancona**, poco dopo le 7,00, quando un cavo si è spezzato andando a colpire mortalmente un agente marittimo. Il grave incidente è avvenuto alla banchina 23 della nuova darsena dove attraccano navi portacointainer. Si tratta di un 33enne agente marittimo, padre di due bambini, dipendente di un'agenzia di **Ancona**. L' uomo è deceduto perchè colpito al collo da un cavo di fibra sintetica utilizzato per assicurare le navi al molo, che si è improvvisamente spezzato. L' agente non era dunque direttamente interessato all' ormeggio della nave ma stava assistendo alle operazioni di carico/scarico della merce. Sono intervenuti i sanitari del 118 e della Croce gialla che hanno solo potuto constatare il decesso del 33enne. Sul posto i militari della capitaneria di **porto** che hanno prestato i primi soccorsi e stanno cercando di ricostruire la dinamica dell' incidente.

The screenshot shows the website 'Corriere marittimo' with a news article titled 'Ancona, agente marittimo muore in porto colpito dalla rottura di un cavo'. The article text is as follows:

Ancona, agente marittimo muore in porto colpito dalla rottura di un cavo
 © 10 Jun, 2019

ANCONA - Incidente mortale nel porto di Ancona, poco dopo le 7,00, quando un cavo si è spezzato andando a colpire mortalmente un agente marittimo. Il grave incidente è avvenuto alla banchina 23 della nuova darsena dove attraccano navi portacointainer. Si tratta di un 33enne agente marittimo, padre di due bambini, dipendente di un'agenzia di Ancona. L'uomo è deceduto perché colpito al collo da un cavo di fibra sintetica utilizzato per assicurare le navi al molo, che si è improvvisamente spezzato.

L'agente non era dunque direttamente interessato all'ormeggio della nave ma stava assistendo alle operazioni di carico/scarico della merce. Sono intervenuti i sanitari del 118 e della Croce gialla che hanno solo potuto constatare il decesso del 33enne.

Sul posto i militari della capitaneria di porto che hanno prestato i primi soccorsi e stanno cercando di ricostruire la dinamica dell'incidente.

Post correlati

- Livorno, Asamar assemblea annuale
- I porti dell'Alto Tirreno al
- Trieste e il tedesco Kombiverkehr,

On the right side of the screenshot, there are advertisements for 'Toremari', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI' (with phone number 0586 248111 and fax 0586 248200), and 'CTN' (with website www.ctn.it).

Tragedia al porto di Ancona, operaio muore colpito da un cavo di ormeggio

ANCONA - Tragedia al porto di Ancona questa mattina dove un uomo ha perso la vita per un incidente sul lavoro. Il dipendente dell' Agenzia Marittima è stato colpito da un cavo d' ormeggio spezzatosi alla banchina 23. "Ormai la sicurezza è diventata un' emergenza- premette in una nota Roberto Ascani, segretario Fit-Cisl Marche-. Non possiamo fermare queste stragi solo con le parole, ci vogliono fatti concreti a partire dai controlli e dalla cultura della sicurezza che non può essere considerata un costo ma un' opportunità di dignità per le persone che operano negli ambienti di lavoro. Dobbiamo esercitare una maggiore pressione sulla società civile, sulle istituzioni e sugli enti preposti affinché si mettano in campo tutti gli accorgimenti possibili per scongiurare queste tragedie. Non possiamo aggiungere vittime ad altre vittime: dobbiamo dire basta a questo stato di cose ". Ascani conclude porgendo le condoglianze ai familiari del lavoratore deceduto ed auspicando "che la Magistratura faccia in fretta ad individuare le responsabilità e fare il suo corso".

Tragedia al porto di Ancona, operaio muore colpito da un cavo di ormeggio

Luca Fabbri 10/06/2019 Marche

E' successo alla banchina 23. "Ormai la sicurezza è diventata un'emergenza", commenta Roberto Ascani, segretario Fit-Cisl Marche

ANCONA - Tragedia al porto di Ancona questa mattina dove un uomo ha perso la vita per un incidente sul lavoro. Il dipendente dell'Agenzia Marittima è stato colpito da un cavo d'ormeggio spezzatosi alla banchina 23. "Ormai la sicurezza è diventata un'emergenza- premette in una nota Roberto Ascani, segretario

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Incidente mortale nel porto di Ancona

Un agente marittimo è stato colpito da un cavo d' ormeggio Oggi nel porto di Ancona un lavoratore di 33 anni, dipendente dell' agenzia marittima Archibugi, è deceduto dopo essere stato colpito da un cavo d' ormeggio. L' incidente è avvenuto alla banchina 23 della Darsena Marche. Il cavo di una portacontainer, spezzatosi improvvisamente, ha colpito al collo l' uomo, padre di due bambini, che era sul porto per assistere alle operazioni di carico e scarico dei container e che è morto sul colpo.

The screenshot shows the website 'informARE' with the following content:

- Header: 'informARE' logo, 'Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto', date '10 giugno 2019', and '10 giugno 2019'.
- Article Title: 'Incidente mortale nel porto di Ancona'.
- Article Text: 'Un agente marittimo è stato colpito da un cavo d'ormeggio' followed by a paragraph detailing the incident at the Darsena Marche.
- Logos: ABB, SCT, PSA, and a logo for 'SOCIETÀ ITALIANA TRANSPORTI'.
- Call to Action: 'Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.'
- Search Form: 'Cerca il tuo albergo' with fields for 'Destinazione', 'Data di arrivo' (10 Jun 2019), 'Data di partenza' (11 Jun 2019), and a 'Cerca' button.
- Footer: 'Indice', 'Prima pagina', 'Indice notizie', and contact information for Piazza Matteotti 1/3, Genova, Italia.

Comunità portuale dorica sconvolta dalla morte di un lavoratore

Giampieri: l'affetto e la solidarietà di noi tutti alla famiglia del giovane

Vezio Benetti

ANCONA Tutta la comunità portuale è sconvolta da quanto è accaduto dice Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale e si stringe con affetto e solidarietà intorno alla famiglia di Luca Rizzeri, che ha perso la vita nel porto di Ancona. Siamo attoniti che possano accadere fatti del genere, convinti che la sicurezza sul posto di lavoro non si possa barattare con niente. Quando succedono cose simili, è una sconfitta per tutti. Secondo Giampieri, il miglior piano di sviluppo per il lavoro e l'economia è quello che mette la sicurezza al centro di ogni strategia. Quanto successo, aggiunge Giampieri, è ora al vaglio della Magistratura che attraverso la Capitaneria di porto di Ancona, e anche con il supporto dell'Autorità di Sistema portuale, siamo certi farà totale chiarezza sull'accaduto e sulle eventuali responsabilità. Si è stabilito che nella riunione già programmata per domani pomeriggio fra Autorità di Sistema portuale e Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, l'ordine del giorno sarà allargato al tema della sicurezza in ambito lavorativo.

The screenshot shows the article page on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the website name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed with social media icons and a search bar. The main headline of the article is 'Comunità portuale dorica sconvolta dalla morte di un lavoratore'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Giampieri: l'affetto e la solidarietà di noi tutti alla famiglia del giovane'. The author's name 'Vezio Benetti' is also visible. The article text is partially visible, starting with 'ANCONA - "Tutta la comunità portuale è sconvolta da quanto è accaduto - dice Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale - e si stringe con affetto e solidarietà intorno alla famiglia di Luca Rizzeri, che ha perso la vita nel porto di Ancona. Siamo attoniti che possano accadere fatti del genere, convinti che la sicurezza sul posto di lavoro non si possa barattare con niente. Quando succedono cose simili, è una sconfitta per tutti". Secondo Giampieri, "il miglior piano di sviluppo per il lavoro e l'economia è quello che mette la sicurezza al centro di ogni strategia". Quanto successo, aggiunge Giampieri, "è ora al vaglio della Magistratura'".

Below the article text, there are several sections: 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN', 'ARGOMENTI CORRELATI', 'IN NON PERDERE' (with a link to 'Bando di gara per gestione del servizio Fs nel porto labronico'), and 'PROSSIMO ARTICOLO' (with a link to 'Civitavecchia rispetta i limiti in materia ambientale'). On the right side, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form and a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails.

Gasolio in mare, prosegue la bonifica mentre la Procura apre un' inchiesta

PORTO La Procura della Repubblica di Civitavecchia ha aperto un'indagine sul caso dello sversamento di idrocarburi all'interno del porto. Il fascicolo, al momento, è contro ignoti, in quanto la magistratura non ha ancora iscritto nessuno sul registro degli indagati. Probabilmente lo farà dopo che avrà ricevuto una relazione dettagliata su quanto successo venerdì scorso da parte della Capitaneria di Porto, incaricata di svolgere l'indagine per capire se ci sono responsabilità ed eventualmente di chi.

L'inquinamento intanto non è stato ancora smaltito del tutto.

Anche ieri, infatti, e probabilmente anche oggi, gli addetti della Tecnomate, la società chiamata ad operare nel momento in cui si verificano situazioni simili a quella di venerdì nello scalo locale, sono intervenuti per eliminare i residui di gasolio che è finito nello specchio d'acqua durante un rifornimento. Lo sversamento infatti è avvenuto mentre una bettolina stava rifornendo una delle navi della flotta Moby. Qualcosa deve essere andato storto e parte della nafta è finita in mare provocando l'inquinamento che si è esteso tra la banchina 18 e la banchina 20.

Intanto, però, dopo quanto accaduto l'altro giorno, c'è chi si domanda perché, per esempio, alla stessa Tecnomate non sia stata mai riconosciuta una concessione per il monitoraggio e la prevenzione dell'inquinamento nello specchio di mare nel porto. La società, infatti, viene chiamata soltanto in casi in cui il danno ecologico è già avvenuto. La Tecnomate, peraltro, presta questo tipo di servizio da oltre 40 anni e spesso ha risolto brillantemente situazioni simili. Un servizio di prevenzione e monitoraggio, quindi, potrebbe non solo limitare casi del genere, ma probabilmente riuscirebbe anche ad evitarli. Il problema, però, a quanto emergerebbe dall'**Autorità portuale**, sta nel fatto che un servizio di prevenzione non è previsto in concessione diretta, bensì attraverso un bando di gara, dunque non è detto che poi possa aggiudicarselo la Tecnomate. Non solo, ma ci sarebbe anche un problema di competenze. Queste infatti non sarebbero esclusive dell'Authority, ma dovrebbe essere concordate con le forze dell'ordine presenti all'interno dello scalo che possono intervenire, così come la Capitaneria di Porto in casi di inquinamento all'interno del porto. Sulla costa al di fuori del porto, invece, l'intervento esclusivo è affidato alla Capitaneria di Porto.

Ste. Pet.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Civitavecchia Sport
Furiosa lite per gelosia, due all'ospedale
Botta tra civitavecchiesi a Sant'Agostino sotto gli occhi di ex moglie e figlia

Gasolio in mare, prosegue la bonifica mentre la Procura apre un'inchiesta

Un pino crolla su due villette scoperti altri alberi a rischio

Memorial Superchi, Briccona brucia Brigantes

Di Majo (AdSP): "Il porto di Civitavecchia rispetta i limiti in materia ambientale e proseguirà nella sua attività di promozione dei traffici green"

(FERPRESS) - Civitavecchia, 10 GIU - L' allarmismo riportato in questi giorni su alcuni organi di stampa riguardo all' inquinamento delle navi da crociera contrasta con quanto quotidianamente certificato dagli Organi di vigilanza e controllo preposti alla salvaguardia della salute, e dell' ecosistema in generale, che attestano il costante impegno delle istituzioni e degli armatori a ridurre le emissioni concordemente con quanto stabilito dal Governo e dalla Commissione UE circa l' eliminazione dei combustibili fossili, nel medio termine, anche per il settore dei trasporti. Il porto di Civitavecchia, da anni, ha attivato un programma di monitoraggio della qualità dell' aria degli ambiti portuali e peri-portuali attraverso l' installazione di una centralina di monitoraggio gestita da ARPA Lazio, integrata con le altre presenti sul territorio regionale, che ha certificato un costante rispetto dei limiti fissati dall' OMS e recepiti nel D.lgs. 155/2010, che sconfessa quanto riportato in una pubblicazione redatta da una società estera non avente alcuna correlazione con le istituzioni nazionali o comunitarie. Anche il 15 maggio 2019, giornata in cui si è registrato in porto il record di presenze di navi (20 navi tra traghetti, crociere e navi commerciali) non sono stati superati i limiti di emissione nell' aria previsti per legge, come risulta inequivocabilmente dai dati della centralina dell' ARPA Lazio. Primo ed unico in Italia, il porto di Civitavecchia ha lanciato, nel 2017, (decreto presidenziale n.121) un programma teso a ridurre l' apporto emissivo delle navi che stazionano in porto in misura superiore rispetto a quanto previsto dalla normativa. Fondi dell' Ente sono stati

destinati ad incentivare l' utilizzo, a bordo delle navi, di tecnologie che garantiscano una riduzione delle emissioni in atmosfera e ciò ha comportato la scelta, da parte di uno dei maggiori armatori, del porto di Civitavecchia come porto per la prima nave a GNL del mondo. Idem per quanto riguarda i traghetti, con il recente battesimo, da parte dell' armatore Grimaldi, della Cruise Roma, prima nave zero emission in port . "Queste tecnologie non possono emettere ossidi di zolfo - sottolinea il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo** - in quanto tale sostanza non è presente nel GNL o nelle batterie che alimentano le navi in sosta. Nella pubblicazione, alla base dei recenti articoli di stampa, non vi è traccia di queste o altre evoluzioni tecniche, mentre oggi la stragrande maggioranza delle navi da crociera è equipaggiata con scrubbers e altri dispositivi destinati esclusivamente a purificare i fumi di scarico che, nella pubblicazione di cui trattasi, non sono stati considerati, così come i nuovi motori di bordo a ridotte emissioni di ossidi di azoto". "L' impegno del mondo armatoriale e portuale a ridurre le emissioni del traffico navale, - continua di **Majo** - coniugato con l' adeguamento del dettato normativo, ha fatto sì che gli apporti emissivi delle navi scalanti il porto di Civitavecchia siano stati, negli ultimi anni, sempre al di sotto dei limiti consentiti dalla legge, come registrato dall' Arpa Lazio. E' chiaro che, se si vogliono raggiungere risultati soddisfacenti, il tema va affrontato a livello europeo ed internazionale, anche al fine di evitare situazioni di possibile concorrenza sleale". "Nella mia qualità di Vice presidente dell' Associazione dei porti del Mediterraneo (MedPorts), ho quindi promosso e, continuerò a farlo, l' estensione delle nostre buone pratiche (come ad esempio il Blue Agreement in base al quale gli armatori volontariamente accettano di far ricorso, nella fase di ingresso nel porto di Civitavecchia, a combustibili con limiti in termini di tenore di zolfo anche al di sotto di quelli prescritti dalla legge) in tutto il bacino del Mediterraneo, in cooperazione anche con i colleghi delle Autorità dei porti del Nord Africa", conclude il presidente dell' AdSP.



FreshPlaza

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia: accordo per la logistica

La Compagnia Portuale **Civitavecchia** e il Centro Servizio Logistico hanno annunciato un progetto di collaborazione che pur mantenendo le rispettive autonomie porterà all' unione delle risorse "per addivenire alla costituzione di un nuovo soggetto che avrà come core business il lavoro in ogni sua forma e declinazione". Nella nota congiunta che annuncia il progetto, le due realtà scrivono che "solo grazie all' unione concreta tra forze sane e ben strutturate sarà possibile salvaguardare il lavoro e, soprattutto, creare i presupposti per il rilancio occupazionale della nostra comunità". Da quanto emerge dalle prime informazioni, nascerà una nuova impresa portuale che fornirà un ampio spettro di servizi di movimentazione e logistica integrata. [Clicca qui per leggere di più](#)¹.
Fonte: Trasporto Europa.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Inquinamento navale, Di Gennaro sollecita più controlli

CIVITAVECCHIA - Un aumento dei controlli sul tipo di carburante usato da tutte le navi che stazionano nel porto per verificarne la rispondenza allo standard dello 0.1% di zolfo stabilito dalla normativa europea dando piena e costante informazione ai cittadini dei risultati ottenuti. È quanto auspica il medico ed esponente del Pd Marco Di Gennaro, alla luce della "pronta e prevedibile risposta degli armatori al rapporto di Transport & Environment che attribuisce alle navi da crociera - ha spiegato - buona parte dell' inquinamento generato in mare e nei porti lascia il tempo che trova. Le critiche metodologiche sulla raccolta dei dati ed il rammarico per il mancato coinvolgimento nello studio si scontrano, nella nostra città, con le numerose e ripetute documentazioni fotografiche di fumi neri emessi, ad onor del vero, non solo dalle navi da crociera ma anche da tutte le altre navi che utilizzano il nostro porto. Ancor più preoccupante è il fatto che il rapporto tra emissioni di SOx, NOx e polveri sottili delle navi rispetto alle emissioni di tutti gli autoveicoli presenti in città ponga Civitavecchia non al 4° bensì al 1° posto rispettivamente con il 54.5, 381.4 e 54.7%". Secondo Di Gennaro lo sviluppo del traffico **marittimo** deve accompagnarsi alla salvaguardia della salute umana nel pieno rispetto dell' ambiente. "Ciò è tanto più ineludibile in quanto esistono tecnologie per far sì che ciò si realizzi - ha aggiunto - lo scaricabarile tra armatori che non investono in navi attrezzate per l' utilizzo dell' energia elettrica nei porti causa il limitato numero di connessioni presenti e porti che non investono in tali strutture per il limitato numero di navi attrezzate a tal scopo deve terminare. Allo stesso modo, la distorsione di mercato che, come contenuto nel rapporto, fa sì che l' utilizzo di energia elettrica venga tassato mentre l' utilizzo di combustibili fossili sia esentasse deve essere corretta. Anche di questo il nuovo sindaco - ha concluso - quale responsabile della sanità del territorio, ed il Consiglio comunale tutto dovrà interessarsi". (10 Giu 2019 - Ore 09:39)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Traffici green: Civitavecchia in prima linea

CIVITAVECCHIA - "L'impegno del mondo armatoriale e portuale a ridurre le emissioni del traffico navale, coniugato con l'adeguamento del dettato normativo, ha fatto sì che gli apporti emissivi delle navi scalanti il porto di Civitavecchia siano stati, negli ultimi anni, sempre al di sotto dei limiti consentiti dalla legge». È quanto sottolineato dal presidente dell'Adsp **Francesco Maria di Majo**, dopo l'allarme lanciato sull'inquinamento portuale che vedrebbe Civitavecchia al quarto posto tra le città maggiormente colpite a livello europeo. «È chiaro che, se si vogliono raggiungere risultati soddisfacenti - ha aggiunto il presidente - il tema va affrontato a livello europeo ed internazionale, anche al fine di evitare situazioni di possibile concorrenza sleale. Nella mia qualità di vice presidente dell'associazione dei porti del Mediterraneo (MedPorts), ho quindi promosso e, continuerò a farlo, l'estensione delle nostre buone pratiche (come ad esempio il Blue Agreement in base al quale gli armatori volontariamente accettano di far ricorso, nella fase di ingresso nel porto di Civitavecchia, a combustibili con limiti in termini di tenore di zolfo anche al di sotto di quelli prescritti dalla legge) in tutto il bacino del Mediterraneo, in cooperazione anche con i colleghi delle Autorità dei porti del Nord Africa». Secondo il numero uno di Molo Vespucci si tratterebbe di un allarmismo ingiustificato, che contrasta con quanto quotidianamente certificato dagli organi di vigilanza che attestano il costante impegno delle istituzioni e degli armatori a ridurre le emissioni. «Il porto di Civitavecchia, da anni, ha attivato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria degli ambiti portuali e peri-portuali attraverso l'installazione di una centralina di monitoraggio gestita da Arpa Lazio - hanno aggiunto dall'Authority - integrata con le altre presenti sul territorio regionale, che ha certificato un costante rispetto dei limiti fissati. Anche il 15 maggio 2019, giornata in cui si è registrato in porto il record di presenze di navi (20 navi tra traghetti, crociere e navi commerciali) non sono stati superati i limiti di emissione nell'aria previsti per legge, come risulta inequivocabilmente dai dati della centralina dell'Arpa Lazio. Primo ed unico in Italia, il porto di Civitavecchia ha lanciato, nel 2017, un programma teso a ridurre l'apporto emissivo delle navi che stazionano in porto - hanno ribadito - in misura superiore rispetto a quanto previsto dalla normativa. Fondi dell'Ente sono stati destinati ad incentivare l'utilizzo, a bordo delle navi, di tecnologie che garantiscano una riduzione delle emissioni in atmosfera e ciò ha comportato la scelta, da parte di uno dei maggiori armatori, del porto di Civitavecchia come porto per la prima nave a Gnl del mondo. Idem per quanto riguarda i traghetti, con il recente battesimo, da parte dell'armatore Grimaldi, della Cruise Roma, prima nave zero emission in port». «Queste tecnologie - ha aggiunto Di **Majo** - non possono emettere ossidi di zolfo in quanto tale sostanza non è presente nel Gnl o nelle batterie che alimentano le navi in sosta. Oggi la stragrande maggioranza delle navi da crociera è equipaggiata con scrubbers e altri dispositivi destinati esclusivamente a purificare i fumi di scarico, come i nuovi motori di bordo a ridotte emissioni di ossidi di azoto». (10 Giu 2019 - Ore 18:39)



Civitavecchia rispetta i limiti in materia ambientale

di Majo: proseguirà nella sua attività di promozione dei traffici green

Vezio Benetti

CIVITAVECCHIA L'allarmismo riportato in questi giorni su alcuni organi di stampa riguardo all'inquinamento delle navi da crociera contrasta con quanto quotidianamente certificato dagli Organi di vigilanza e controllo preposti alla salvaguardia della salute, e dell'ecosistema in generale, che attestano il costante impegno delle istituzioni e degli armatori a ridurre le emissioni concordemente con quanto stabilito dal Governo e dalla Commissione Ue circa l'eliminazione dei combustibili fossili, nel medio termine, anche per il settore dei trasporti. Il porto di Civitavecchia, da anni, ha attivato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria degli ambiti portuali e peri-portuali attraverso l'installazione di una centralina di monitoraggio gestita da Arpa Lazio, integrata con le altre presenti sul territorio regionale, che ha certificato un costante rispetto dei limiti fissati dall'Oms e recepiti nel D. lgs. 155/2010, che sconfessa quanto riportato in una pubblicazione redatta da una società estera non avente alcuna correlazione con le istituzioni nazionali o comunitarie. Anche il 15 Maggio scorso, giornata in cui si è registrato in porto il record di presenze di navi (20 navi tra traghetti, crociere e navi commerciali) non sono stati superati i limiti di emissione nell'aria previsti per legge, come risulta inequivocabilmente dai dati della centralina dell'Arpa Lazio. Primo ed unico in Italia, il porto di Civitavecchia ha lanciato, nel 2017, (decreto presidenziale n. 121) un programma teso a ridurre l'apporto emissivo delle navi che stazionano in porto in misura superiore rispetto a quanto previsto dalla normativa. Fondi dell'Ente sono stati destinati ad incentivare l'utilizzo, a bordo delle navi, di tecnologie che garantiscano una riduzione delle emissioni in atmosfera e ciò ha comportato la scelta, da parte di uno dei maggiori armatori, del porto di Civitavecchia come porto per la prima nave a Gnl del mondo. Idem per quanto riguarda i traghetti, con il recente battesimo, da parte dell'armatore Grimaldi, della Cruise Roma, prima nave zero emission in port. Queste tecnologie non possono emettere ossidi di zolfo sottolinea il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo in quanto tale sostanza non è presente nel Gnl o nelle batterie che alimentano le navi in sosta. Nella pubblicazione, alla base dei recenti articoli di stampa, non vi è traccia di queste o altre evoluzioni tecniche, mentre oggi la stragrande maggioranza delle navi da crociera è equipaggiata con scrubbers e altri dispositivi destinati esclusivamente a purificare i fumi di scarico che, nella pubblicazione di cui trattasi, non sono stati considerati, così come i nuovi motori di bordo a ridotte emissioni di ossidi di azoto. L'impegno del mondo armatoriale e portuale a ridurre le emissioni del traffico navale, continua di Majo coniugato con l'adeguamento del dettato normativo, ha fatto sì che gli apporti emissivi delle navi scalanti il porto di Civitavecchia siano stati, negli ultimi anni, sempre al di sotto dei limiti consentiti dalla legge, come registrato dall'Arpa Lazio. E' chiaro che, se si vogliono raggiungere risultati soddisfacenti, il tema va affrontato a livello europeo ed internazionale, anche al fine di evitare situazioni di possibile concorrenza sleale. Nella mia qualità di vice presidente dell'Associazione dei porti del Mediterraneo (MedPorts), ho quindi promosso e, continuerò a farlo, l'estensione delle nostre buone pratiche (come ad esempio il Blue Agreement in base al quale gli armatori volontariamente accettano di far ricorso, nella fase di ingresso nel porto di Civitavecchia, a combustibili con limiti in termini di tenore di zolfo anche al di sotto di quelli prescritti dalla legge) in tutto il bacino del Mediterraneo, in cooperazione anche con i colleghi delle Autorità dei porti del Nord Africa, conclude il presidente dell'AdSp.



Civitavecchia: sversamento di idrocarburi in porto

La perdita è stata contenuta dall'intervento della Capitaneria di Porto

Sversamento di idrocarburi nel porto di Civitavecchia. È accaduto nella mattinata di venerdì 7 giugno quando la sala operativa della Capitaneria di Porto è stata allertata della perdita all'interno dell'area del porto commerciale. È stato così disposto l'immediato intervento del dipendente Nucleo operativo di polizia ambientale il quale ha accertato l'effettiva presenza di idrocarburi in mare effettuando i rilievi del caso atti ad accertare le cause dello sversamento. Del fatto è stata quindi informata la Procura della Repubblica di Civitavecchia. L'inquinamento, probabilmente accidentale e derivante da operazioni di rifornimento, è rimasto confinato nella darsena di ormeggio delle navi operanti e prontamente fronteggiato con i mezzi antinquinamento della ditta specializzata, intervenuta immediatamente sul posto con panne galleggianti assorbenti. Successivamente un mezzo aereo della Guardia Costiera, alle ore 17.00 circa, ha sorvolato il porto di Civitavecchia impiegando sistemi di telerilevamento atti a verificare l'effettiva entità dell'inquinamento. I rilievi hanno confermato la presenza di diverse macchie di idrocarburi, tuttavia contenute nel sedime portuale e riguardanti il solo strato superficiale. Sebbene lo sversamento continui ad essere monitorato, il piccolo inquinamento ormai ridotto a fenomeni di iridescenza tuttora visibili, scomparirà verosimilmente per evaporazione. La Guardia Costiera sta attualmente indagando sulle dinamiche relative all'evento tenendo costantemente informata la competente Autorità Giudiziaria.

The screenshot shows a news article from ROMA TODAY. The main headline is "Civitavecchia: sversamento di idrocarburi in porto". Below the headline, there is a sub-headline: "La perdita è stata contenuta dall'intervento della Capitaneria di Porto". The article text is partially visible, starting with "Sversamento di idrocarburi nel porto di Civitavecchia. È accaduto nella mattinata di venerdì 7 giugno...". To the right of the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. Below the article, there is a section titled "I più letti di oggi" (Most read today) featuring two UNICEF logos. At the top of the article, there is a small image of two children with the text "love has no labels".

Nasce a Napoli la Fondazione Osservatorio del mare e del litorale costiero

Lo scopo è quello di creare una rete di monitoraggio in grado di fornire modelli di previsione e sistemi di allarme per il rischio ambientale

E' stata costituita a Napoli la Fondazione Osservatorio del mare e del litorale costiero, alla quale hanno aderito come soci fondatori Enea, Cnr, Ingv, la Fondazione Dohrn, l' Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Mezzogiorno (IZSM), l' Autorita' di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e le tre Universita' di Napoli Federico II, L' Orientale e Parthenope. Partner istituzionale, l' ARPA Campania. Scopo principale di questa ' fondazione di partecipazione ' e' di creare una rete integrata di monitoraggio multidisciplinare del mare e delle coste della Campania in grado di fornire modelli previsionali e sistemi di allarme per il rischio ambientale a supporto delle azioni degli organi di governo. " L' Enea ha gia' reso disponibili una serie di competenze, a partire da quelle del Centro di Portici, che rafforzano e integrano quelle dei partner dell' Osservatorio per un' azione efficace nell' ambito della protezione ambientale e della crescita 'blu': dalla caratterizzazione ambientale alla modellistica predittiva, dall' ecotossicologia all' ecologia marina ", spiega Roberto Morabito direttore del dipartimento Sostenibilita' dei sistemi produttivi e territoriali dell' Enea. " Credo che l' Osservatorio sia anche uno strumento importante a supporto della pianificazione e programmazione dello sviluppo sostenibile territoriale campano con il mare come elemento centrale. In questo senso - aggiunge - auspico che questa nuova istituzione al servizio del territorio possa cimentarsi anche su temi quali i porti verdi, gli approdi resilienti, il turismo sostenibile e le nuove filiere produttive legate all' economia del mare, dalla cantieristica alla pesca ". Le tematiche su cui la Fondazione puo' fornire immediatamente un contributo diretto e concreto vanno dalla Strategia Marina e il raggiungimento del GES (Good Environmental Status) degli ecosistemi marini entro il 2020, come previsto dalla Direttiva Europea, alla redazione di una carta vocazionale delle coste (Piano regolatore del mare) fino all' adeguamento della Portualita' (Gestione e adeguamento per piani di evacuazione da rischio vulcanico e alla salute pubblica). La nuova Fondazione e' articolata in diversi tavoli tematici che riguardano sia la ricognizione e le analisi dei dati e delle competenze con programmi e progetti per il monitoraggio e la ricerca, sia la pianificazione con obiettivi che riguardano lo sviluppo e la valorizzazione sostenibile del patrimonio naturale e culturale del mare. Infatti, la zona costiera della regione Campania, estesa per oltre 500 Km, e' caratterizzata da aree di notevole interesse sia ambientale-paesaggistico che archeologico ma e' anche soggetta ad una forte pressione antropica con diffuse violazioni delle norme vigenti.



Porto, le «precauzioni» dell' ex segretario generale: dopo distruggi le carte

Inchiesta sul presunto giro corruttivo all' Authority di Napoli, le intercettazioni relative alla gara per la concessione demaniale dell'«ex Cogemar»

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone Presunto giro corruttivo al porto di Napoli, tra le gare finite sotto la lente della magistratura , c' è pure quella relativa all' affidamento della concessione demaniale marittima del manufatto «ex Cogemar». Secondo gli inquirenti, l' ex segretario generale dell' **Autorità portuale**, Emilio Squillante , «si è ingerito nella procedura amministrativa per l' assegnazione di detta concessione () al fine di favorire la Compagnia marittima Ttt Lines». La «gara - è scritto nell' ordinanza - era particolarmente importante» Nell' ordinanza è sottolineato che «la gara era particolarmente importante, in quanto al manufatto ex Cogemar, di circa 3.640 metri quadrati, è funzionalmente annessa un' area scoperta di circa 4.905 metri quadrati in corrispondenza di una banchina caratterizzata da due posti di ormeggio, quelli identificati con i numeri 21 e 22 all' interno del porto di Napoli». L' iter per l' assegnazione della concessione demaniale relativa al manufatto «ex Cogemar» Posti che normalmente vengono utilizzati in regime di pubblica fruizione, «per l' ormeggio di navi impiegate nel traffico navale di merci e passeggeri». Per quanto riguarda questo episodio, risultano indagati il già citato Emilio Squillante, la compagna di quest' ultimo, Maria Teresa Valiante (dipendente presso l' Authority) e Marco Majorano , referente della compagnia Ttt Lines. La gara in oggetto si rende necessaria in seguito alla richiesta presentata all' **Autorità portuale** di Napoli, da parte della Ttt Lines, il sei maggio del 2016. Detta compagnia chiede una concessione della durata di 25 anni per l' utilizzo esclusivo del manufatto ex Cogemar.

Il 15 settembre del 2016 l' **Autorità portuale** emana avviso pubblico allo scopo di «richiedere eventuali osservazioni di terzi e contemporaneamente provocare eventuali ulteriori istanze in concorrenza». All' inizio vengono presentate quattro domande a partecipare, da altrettante società In risposta di detto avviso si registrano le domande di partecipare alla gara da parte di altre tre società: Compagnia italiana di Navigazione (Cin) spa; Snav spa; Servizi marittimi liberi di Giuffrè e Lauro srl. Il 16 agosto del 2017, l' Adsp comunica alle società concorrenti le condizioni per il rilascio della concessione, chiedendo alle stesse integrazione dei documenti, da presentare entro le ore 12 del 29 settembre del 2017. In risposta a quella richiesta, arrivano, in data utile soltanto le nuove domande «di concessione in concorrenza», da parte di Ttt Lines e da parte di Snav. Il 23 ottobre del 2017 si compone la commissione interna, che ha il compito di esaminare le richieste giunte da parte di Ttt Lines e Snav. La composizione della commissione interna «La Commissione, i cui componenti erano individuati da Emilio Squillante, nella qualità di dirigente dell' Area istituzionale e di segretario generale, era composta da Ugo Vestri, da Annalisa Cucciniello, ambedue dell' Area istituzionale e dall' architetto Benedetto Biagina dell' Area tecnica», è riportato nell' ordinanza relativa all' inchiesta. Il tutto si risolve con l' adozione della delibera numero 63 dell' undici dicembre del 2017, attraverso la quale, il comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema portuale** dispone di affidare «in concessione demaniale marittima il manufatto ex Cogemar per un periodo di 10 anni, nonché rilasciare a favore della stessa Ttt Lines l' autorizzazione (ex articolo 16 L.84/94) per le attività di carico/scarico di autoveicoli e automezzi e di ogni altro materiale destinato al traffico cabotiero per conto terzi, nel porto di Napoli, per un analogo periodo decennale». Cominciano però, a emergere un po' di discrepanze, secondo gli inquirenti Il Comitato di gestione risulta aver deliberato «con la presenza del presidente Pietro Spirito e dei componenti Masucci e Criscuolo (è bene sottolineare che nessuna delle ultime tre persone citate risulta indagata nell' inchiesta in oggetto)». Ma sottolineano i magistrati, in realtà «alla seduta del giorno 12 dicembre era presente anche il comandante della Capitaneria di porto, ammiraglio Arturo Faraone , il quale proprio in quella sede, aveva espresso la propria riserva». La riserva dell' ammiraglio Faraone Riserva che viene poi espressamente formalizzata, «con una successiva nota del 13 dicembre 2017, inviata proprio all' Adsp», con la quale



l' ammiraglio si esprimeva negativamente sull' ipotesi di concessione. A supporto dell' inchiesta c' è un cospicuo numero di intercettazioni ambientali e telefoniche. Ci sono pure le conversazioni (captate dagli investigatori) che avvengono tra Emilio Squillante e Marco Majorano. Secondo la tesi della Procura, da dette intercettazioni sono emerse, fin dal mese di ottobre del 2017 «chiare evidenze dei rapporti collusivi tra rappresentanti della Ttt Lines e Emilio Squillante». «We, ho fatto firmare delibera commiss 10 giorni di tempo per decidere approfitto se puoi sollecita quella questione altrimenti va per le lunghe» . E' il testo di un messaggio che il 23 ottobre del 2017 (data della composizione della commissione interna), Emilio Squillante invia a Marco Majorano. Il sei novembre del 2017, viene registrata, in ambientale, un' altra conversazione che avviene tra Squillante e Ugo Vestri, presidente della commissione in oggetto. Nel corso della conversazione, scrivono gli inquirenti, si rilevano elementi tali da far ipotizzare, l' azione di orientamento «al convincimento di Vestri (da parte di Squillante) verso la Ttt Lines». Il giorno dopo, il sette novembre del 2017, Squillante parla con Majorano. La conversazione avviene nello studio di Squillante e questi, annotano gli inquirenti, dice al referente della compagnia di navigazione, «di aver esercitato il proprio potere di influenza sul Vestri, in senso favorevole agli interessi della Ttt Lines». Le conversazioni (intercettate) che avvengono tra Squillante e Majorano Lo stesso Majorano si presenta nell' ufficio di Squillante, il 15 novembre del 2017. Dalla conversazione, intercettata in ambientale, «si evince che quest' ultimo consegna a Majorano dei documenti». Si tratta di documenti «riservati», verosimilmente di quelli relativi alla relazione conclusiva (datata 30 ottobre 2017) con cui la commissione presieduta da Vestri, esprime le proprie valutazioni in merito alla comparazione delle due richieste giunte, quella della Ttt Lines e quella della Snav. Parlando del documento, Squillante asserisce di non poterlo consegnare, ma fa notare a Majorano: «Non ti posso dare niente () però abbiamo fatto un buon lavoro» . Poi, sottolineano gli inquirenti nell' ordinanza, cedendo davanti all' insistenza di Majorano, «che ne chiede una copia per farla leggere a una terza persona non nominata (si potrebbe trattare verosimilmente dell' armatore della Ttt Lines), alla fine gliela consegna, a condizione di non mostrarla a nessuno». E «raccomandandosi poi di farla sparire», di distruggerla. Il gip, al termine dell' udienza svoltasi lo scorso 4 giugno, ha revocato la misura interdittiva che era stata emessa nei confronti di Emilio Squillante Va detto che Squillante, nei cui confronti era stata emessa, lo scorso 27 maggio, una misura di interdizione dai pubblici uffici, è comparso davanti al gip Federica De Bellis il 4 giugno. L' ex segretario generale (assistito dall' avvocato Mario Ianulardo) ha potuto chiarire la sua posizione rispetto alle accuse contestategli (l' indagato non risponde di associazione a delinquere) e alla fine dell' udienza, è stata revocata la citata misura interdittiva.

LA DISAVVENTURA

Blackout sulle banchine di Costa Morena I crocieristi della Msc si imbarcano al buio

I disagi si sono verificati soprattutto durante i controlli di sicurezza

LUCIA PEZZUTO

Arrivano i crocieristi per l'imbarco ma Costa Morena nord è al buio. E così, i controlli si eseguono grazie alla luce dei cellulari. Accade anche questo nel porto di Brindisi: controlli dei documenti fatti con l'illuminazione degli smartphone e crocieristi costretti a muoversi quasi a tentoni su di un molo completamente al buio.

I gravi disagi si sono verificati domenica sera sul molo di Costa Morena nord, dove abitualmente attraccano le navi da crociera. L'intera zona era completamente al buio, neppure gli operatori addetti alla sicurezza e al controllo dei documenti erano dotati di sistemi di illuminazione alternativi. Tutto questo mentre sul molo transitavano centinaia di turisti pronti ad imbarcarsi sulla nave da crociera Msc Musica che da lì a poco sarebbe salpata.

Così mentre i passeggeri cercavano di orientarsi, gli operatori addetti alla sicurezza, con non poca difficoltà, li invitavano a presentarsi per il controllo dei documenti e la registrazione. Sotto una tenda, sempre al buio, i turisti si sono accalcati e hanno presentato i biglietti e i documenti necessari per l'imbarco. Peccato che nessuno riuscisse a vedere granché. Ad un certo punto, gli operatori sono dovuti ricorrere ai cellulari: utilizzando la funzione torcia hanno cercato, alla meno peggio, di illuminare il foglio sul quale scrivevano e controllare i documenti delle persone.

Un paradosso se si pensa quanto siano delicate queste operazioni di controllo, soprattutto nel porto, uno dei luoghi sensibili per eccellenza. Nel buio pesto sarebbe potuta accadere qualsiasi cosa o qualcuno avrebbe potuto cercare di eludere i controlli. Stando alle dichiarazioni dell'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico meridionale il disagio con l'illuminazione sarebbe stato dovuto ad un guasto elettrico. Pare, infatti, che in quel momento fossero saltate le cosiddette torri faro che, normalmente, illuminano a giorno l'intero piazzale.

Le torri faro sarebbero saltate a causa dei continui sbalzi di tensione che si erano già verificati la sera precedente, ossia quella del sabato. Pare purtroppo che l'area non sia dotata di altri strumenti di illuminazione, quale potrebbe essere un gruppo elettrogeno per le emergenze, per cui domenica sera quando all'ennesimo sbalzo di tensione le torri faro si sono spente per non riaccendersi più, il molo è rimasto completamente al buio senza nessun'altra alternativa.

Il caso ha voluto che proprio quella stessa sera, attraccata al molo di Costa Morena nord, vi fosse la nave da crociera Msc Musica e centinaia di passeggeri fossero pronti per l'imbarco. «Questo sì che è un brutto biglietto da visita», avrebbe commentato qualcuno dei presenti. Non sono mancate perciò le critiche. Nonostante questo, ciascuno dei turisti si è arrangiato come poteva utilizzando mezzi di fortuna. Uno di questi mezzi è stato il cellulare che, attraverso una piccola torcia, riusciva a malapena ad illuminare il foglio dei passeggeri e i documenti che questi presentavano per l'imbarco.

Tutto questo con il rischio che qualcosa di importante potesse sfuggire agli stessi operatori che si sono trovati in estrema difficoltà. «Brindisi città turistica? Ma anche no», avrebbe risposto qualche passeggero lamentandosi della disavventura, aggiungendo poi: «Sono cose che si possono prevedere, può succedere ma bisogna avere sempre una alternativa per aggiustare le cose. Non si può lasciare la gente al buio, qualcuno poteva anche farsi male». Il guasto è stato segnalato a chi di dovere, nelle prossime ore il disagio dovrebbe rientrare, soprattutto in vista dell'arrivo dei prossimi passeggeri pronti ad imbarcarsi.



LA DISAVVENTURA
Blackout sulle banchine di Costa Morena
I crocieristi della Msc si imbarcano al buio
I disagi si sono verificati soprattutto durante i controlli di sicurezza

Niente luce sul molo
Verifiche sui biglietti e sui documenti vengono fatte con la torcia dei cellulari

Contromisure
Verifiche sui biglietti e sui documenti vengono fatte con la torcia dei cellulari

Causa
Le torri faro mandate in tilt dagli sbalzi di tensione verificatisi nelle ore precedenti

LA DISAVVENTURA
Niente luce sul molo. I crocieristi della Msc si imbarcano al buio. I disagi si sono verificati soprattutto durante i controlli di sicurezza

LA DISAVVENTURA
Niente luce sul molo. I crocieristi della Msc si imbarcano al buio. I disagi si sono verificati soprattutto durante i controlli di sicurezza

PISTICCI PIENO DI SPERANZA IL COMMENTO DEL SINDACO VERRI SULL' ATTESA ZES

Buoni presupposti per rilanciare l' economia della zona basentana

PISTICCI. «L' auspicio è che la Zes Jonica possa costituire l' occasione di un concreto rilancio per l' area industriale di Pisticci scalo e attragga aziende e imprese virtuose che permettano di lasciarci alle spalle un passato industriale legato al chimico e al petrolchimico». Così il sindaco, Viviana Verri, ha accolto la notizia che il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha firmato il decreto che istituisce la Zona economica speciale interregionale Puglia - Basilicata, che ha come snodo fondamentale il porto di Taranto. Verri ha ricordato che «si tratta di una notizia che attendevamo da alcune settimane, vista l' importanza di un provvedimento del genere per il rilancio della Valbasento: la costituzione della Zes, infatti, permetterà di rendere maggiormente appetibile la nostra area industriale per aziende e investitori impegnanti nei settori industriali dell' agroalimentare, della chimica verde, della meccanica, oltre che costituire un importante incentivo per le piccole e medie imprese che già sono attive nella nostra zona industriale. L' in serimento di circa duecento ettari dell' area industriale di Pisticci scalo rappresenta un' impor tante risultato per l' Amministrazione comunale che, a cavallo tra il 2017 e il 2018, chiese con forza alla Regione di non escludere Pisticci dalla costituenda Zona economica speciale che, originariamente, prevedeva solo le aree industriali di Ferrandina e Galdo di Lauria».

Non da meno, il primo cittadino di Pisticci ha poi anche ricordato che tra gli «incentivi previsti nelle aree industriali interessate dalla Zes appulucana, oltre a detassazioni e semplificazioni amministrative, è prevista anche l' istituzione di un fondo di 300 milioni di euro per le imprese, la sospensione dell' Iva e anche importanti facilitazioni delle procedure burocratiche per tutte le aziende che vorranno insediarsi nella Zona economica speciale pisticciese. La durata della Zes Ionica è di sette anni, prorogabili di ulteriori sette su eventuale richiesta delle Regioni». Morale della favola? Sulla carta ci sono buoni presupposti per rilanciare l' economia della zona, da troppo tempo e ferma con movimenti solo verso il basso, cioè con il segno meno.

[p.miol.]

BERNALDA | **MATERA PROVINCIA**
Parte la giunta Tataranno bis con il cruccio della Zes Ionica
Consiglio comunale. Sarubbo favorito per la presidenza

PISTICCI | **PIENO DI SPERANZA IL COMMENTO DEL SINDACO VERRI SULL' ATTESA ZES**
Buoni presupposti per rilanciare l' economia della zona basentana

BERNALDA | **IL MARE**
Ecco musica e canti della tradizione folklorica italiana

BERNALDA | **IN UN ANCORINO**
I giovani musicisti omaggiano le note dell' Argentina

GIOVANNI RONCO *

La «Zes» sfuggita al sindaco

Montalbano Jonico, nonostante sia il comune madre delle due ex frazioni di Policoro e Scanzano e dimostri la sua identità jonica nel nome dai tempi dell' Unità d' Italia, è fuori dai vantaggi della zona «Zes jonica» istituita dal ministro per il Sud Barbara Lezzi in meno di un anno di lavoro. La Zona Zes jonica, che ha inglobato Scanzano e Policoro, è un' area che avrà come struttura di riferimento logistica il **porto di Taranto** e che aprirà a una serie di possibilità economiche per il territorio, a partire dalla realizzazione di infrastrutture di servizio lungo le direttrici economiche jonica, adriatica e tirrenica, oltre a riduzioni di Iva, sgravi fiscali e semplificazioni burocratiche.

È l' opportunità per uscire dall' isolamento economico di tutto il territorio appulo-lucano interessato. Il ministro per il Sud ha anche aggiunto una "dote" non indifferente di 300 milioni di euro, al fine di dare ampie possibilità per far partire l' interessante zona speciale.

In Basilicata la Zes Jonica riguarderà, come da decisione delle rispettive giunte regionali della passata legislatura, pugliese e lucana, entrambe a guida Pd, le aree industriali di Melfi, di Galdo di Lauria, di Balvano, Baragiano e di Tito, che non si sa che c' entrino con l' area jonica, e il Polo di Ferrandina, cui sono state associati i territori di La Martella, Val Basento, Pisticci, Pip di Policoro e di Scanzano oltre ai Jonico.

I settori di riferimento per la Basilicata, sono l' agroalimentare, l' ambiente, automotive, chimica, energia, logistica, meccanica, mobilio, costruzioni, serramenti, oltre ai Jonico.

I settori di riferimento per la Basilicata, sono l' agroalimentare, l' ambiente, automotive, chimica, energia, logistica, meccanica, mobilio, costruzioni, serramenti, commercio e ortofrutta. Si parla infatti anche di una piattaforma ortofrutticola jonica, che sarebbe una possibilità per l' asfittico mercato agricolo di cui vive la Basilicata, di sfuggire alla morsa di Op, Cooperative e Gdo a cui vanno i vantaggi economici, mentre all' agricoltore restano quasi solo i rischi di impresa.

Come gruppo consiliare di opposizione, con una interrogazione, chiederemo al sindaco Piero Marrese le ragioni di questa esclusione, avvenuta durante questa sua amministrazione e con accordi di giunte regionali del suo partito di appartenenza, il Pd. In questi giorni lo vediamo molto attivo sul territorio, sia come presidente della Provincia a organizzare e a presenziare a incontri nei vari comuni del materano con gli agricoltori danneggiati dalla grandinata, nonostante come presidente dell' ente provinciale non abbia alcun potere sulle questioni agricole, e sia come sindaco di Montalbano sulla questione dell' Imu 2014-2015, sulla quale non è privo di responsabilità politiche. Meglio avrebbe fatto a impegnarsi per far rientrare Montalbano Jonico nella zona Zes jonica, anziché farsi prendere la mano dalla propaganda.

[* Consigliere comunale M5S Montalbano Jonico]

ZES Jonica, il ministro per il Sud ha firmato il decreto. Lezzi, sarà uno strumento di crescita

(FERPRESS) - Roma, 10 GIU - Il ministro per il Sud Barbara Lezzi ha firmato il decreto che istituisce la ZES Ionica. Si tratta della Zona Economica Speciale interregionale compresa fra la Puglia e la Basilicata, che ha nel porto di Taranto il distretto portuale di riferimento. In particolare, la zona si estende in un' area di 2.490 ha che comprende Taranto, Grottaglie, Melfi, Ferrandina, Galdo di Lauria. "Mi auguro che questa ZES possa diventare quanto prima per l' area ionica uno strumento di crescita, anche occupazionale, incentivando investimenti da parte di aziende e imprenditori del territorio, italiani ed esteri - ha dichiarato il ministro Lezzi -. Da parte mia, ho cercato di rendere le ZES più attrattive attraverso alcuni interventi compiuti nel corso dell' anno: l' istituzione di un fondo da 300 milioni per le imprese, la sospensione dell' Iva e lo snellimento delle procedure burocratiche per le aziende che vogliono insediarsi in queste zone". Il decreto-Legge Mezzogiorno nel 2017 ha introdotto la possibilità di istituire le Zone Economiche Speciali nelle otto Regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Attualmente la Jonica sarà la terza ZES ad essere istituita, dopo quelle della Campania e della Calabria. L' iter sarà completato con un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per il Sud, di concerto con il Ministero Economia e Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. Below the navigation bar, the main article is displayed with the headline 'ZES Jonica, il ministro per il Sud ha firmato il decreto. Lezzi, sarà uno strumento di crescita'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA, 10 GIU - Il ministro per il Sud Barbara Lezzi ha firmato il decreto che istituisce la ZES Ionica...'. To the right of the article, there are several smaller images and text boxes, including one with the headline 'ALTA VELOCITÀ E FRECCIAROSSA, DA TO ANAV LA CASA CHE TI PORTA A CASA'. At the bottom of the page, there are various widgets, including a 'La migliore SIM card al mondo' advertisement, a 'Convegno Anav Meraviglie 27 giugno' announcement, and a 'Dailyletter' subscription form.

Gioia Tauro, chiusura positiva del Bilancio consuntivo 2018

GAM EDITORI

10 giugno 2019 - Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all' esercizio 2018. L' Ente, guidato dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell' Ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di antiscavalciamento. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l' attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l' Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Negozi, servizi e parcheggi: una rivoluzione al porto

La stazione marittima cambierà volto: razionalizzare e modernizzare gli spazi L'authority portuale ha pubblicato il bando per raccogliere le proposte

DARIO BUDRONI

OLBIA Il futuro sarà totalmente diverso dal presente. Il porto olbiese somiglierà presto ai moderni aeroporti. E quindi all' Isola Bianca arriveranno negozi, aree di sosta più ordinate e funzionali e maggiori servizi per i passeggeri, attraverso anche una profonda operazione di restyling che riguarderà edifici e aree esterne.

L' **Autorità di sistema portuale** sta compiendo importanti passi verso la nuova gestione della stazione marittima. Per questo è stato appena pubblicato un avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte progettuali. Dopodiché si passerà alla fase due: la gara per la gestione dell' Isola Bianca. «Quello di Olbia diventerà uno dei porti più efficienti e moderni del Mediterraneo» assicura il presidente dell' Authority, Massimo Deiana.

Verso la gestione. La stazione marittima è gestita dal 1994 dalla Sinergest, del Gruppo Onorato. Una gestione scaduta che però è stata più volte estesa in attesa del nuovo bando. L' ultima proroga, probabilmente fino alla fine del 2019, arriverà tra qualche giorno. Intanto ieri l' **Autorità portuale** ha pubblicato un avviso esplorativo internazionale per la presentazione di proposte di finanzia di progetto, con scadenza il 9 settembre, realizzato con il supporto dell' advisor Sinloc spa. I progetti saranno selezionati sulla base dei criteri qualitativi, degli elementi innovativi e del ribasso sul canone di disponibilità annuale posto a base di gara, a carico dell' Authority verso il concessionario, pari a poco più di 1 milione e 900mila euro.

La miglior proposta verrà poi messa a gara per il definitivo affidamento in concessione, alla quale potrà partecipare anche il promotore selezionato. Se però non dovesse risultare aggiudicatario, potrà comunque esercitare il diritto di prelazione impegnandosi quindi ad adempiere alle stesse condizioni offerte dal vincitore. L' obiettivo è quello di affidare la nuova gestione, per una durata di 20 anni, entro la prossima stagione estiva.

Il porto del futuro. L' **Autorità portuale** non presenta un suo progetto, ma elenca tutto ciò che gli serve. Per quanto riguarda i servizi all' utenza, si chiede l' instradamento dei veicoli, un servizio interno di navetta, la gestione dei servizi ai passeggeri e altre cose come info point, attività commerciali, deposito bagagli, biglietterie, ufficio oggetti smarriti, bar, ristoranti, edicola, tabacchi, wi-fi pubblico. E tutto questo attraverso una razionalizzazione degli spazi, molti dei quali inutilizzati, dell' attuale stazione marittima. In più si chiede l' impiego di nuove tecnologie ecocompatibili, la gestione di parcheggi per auto, rimorchi e semirimorchi, la riqualificazione degli edifici e degli spazi esterni e il supporto all' autotrasporto. In tutto l' Authority pretende un investimento iniziale di 6 milioni di euro.

«Ci sarà un salto di qualità impressionante - dice Deiana -. La stazione marittima diventerebbe un pezzo di città, un vero e proprio biglietto da visita. Gli obiettivi sono due: mettere il passeggero al centro della gestione dei servizi portuali e proiettare lo scalo verso una nuova dinamica che preveda maggior ordine negli spazi e una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico».

I posti di lavoro. Ci sarà una gara e quindi la gestione del porto potrebbe cambiare. Di conseguenza ci si aspettano certezze per i lavoratori attualmente impiegati all' Isola Bianca. Massimo Deiana, però, rassicura: «Dovremmo trovare le migliori condizioni per la salvaguardia dei livelli occupazionali. Anzi, è evidente che stiamo dando in appalto un servizio molto più ampio e che sicuramente impiegherà più persone».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

È il primo scalo in Italia per numero di passeggeri

Quello dell' Isola Bianca è il primo porto in Italia per numero di passeggeri. Per quest' anno sono previsti 6.300 movimenti nave, 2 milioni e 771mila passeggeri, 110mila crocieristi, 919mila veicoli, 256mila mezzi pesanti, 4 milioni e 500mila tonnellate di merci su gommato.

L' obiettivo dell' Authority portuale della Sardegna è quello di avviare una gestione capace di garantire la funzionalità del porto in base ai suoi nuovi numeri. Allo stesso tempo si punterà ad avvicinare il porto alla città, con l' attivazione di una serie di servizi rivolti non solo ai passeggeri. Sarà anche totalmente rivista la questione delle aree di sosta, oggi in preda al caos: ci sarà un parcheggio a sosta breve di 5.391 metri quadrati, un parcheggio a sosta lunga di 2.652 e un' area rimorchi e semirimorchi di 44.905. (d.b.)

Olbia
LUNEDÌ 11 GIUGNO 2019 - 35

TRASPORTI » LA NUOVA ISOLA BIANCA

STAZIONE MARITTIMA

Negozio, servizi e parcheggi: una rivoluzione al porto

La stazione marittima cambia volto: razionalizzare e modernizzare gli spazi. L'authority portuale ha pubblicato il bando per raccogliere le proposte

È il primo scalo in Italia per numero di passeggeri

Quello dell' Isola Bianca è il primo porto in Italia per numero di passeggeri. Per quest' anno sono previsti 6.300 movimenti nave, 2 milioni e 771mila passeggeri, 110mila crocieristi, 919mila veicoli, 256mila mezzi pesanti, 4 milioni e 500mila tonnellate di merci su gommato.

L' obiettivo dell' Authority portuale della Sardegna è quello di avviare una gestione capace di garantire la funzionalità del porto in base ai suoi nuovi numeri. Allo stesso tempo si punterà ad avvicinare il porto alla città, con l' attivazione di una serie di servizi rivolti non solo ai passeggeri. Sarà anche totalmente rivista la questione delle aree di sosta, oggi in preda al caos: ci sarà un parcheggio a sosta breve di 5.391 metri quadrati, un parcheggio a sosta lunga di 2.652 e un' area rimorchi e semirimorchi di 44.905. (d.b.)

Sestri in aeroporto: sabbia e persino stelle marine

Una grossa quantità di sabbia e persino stelle marine sono state trovate in un container di sabbia destinato all'uso per i bambini in un parco giochi all'interno dell'aeroporto di Olbia. Le sabbie sono state trovate in un container di sabbia destinato all'uso per i bambini in un parco giochi all'interno dell'aeroporto di Olbia. Le sabbie sono state trovate in un container di sabbia destinato all'uso per i bambini in un parco giochi all'interno dell'aeroporto di Olbia.

ECO OLBIA s.r.l. SERVIZI ECOLOGICI

Amianto STOP

www.eco-olbia.it
PREVENTIVI GRATUITI
Tel. 0789 593004 (interno 3)
Cell. 328.987178
Olbia, zona industriale Set 4



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Trasporti. L' avviso dell' Autorità per cambiare volto alla stazione marittima

Il porto di Olbia sui mercati internazionali

Bando per il progetto di gestione dopo 25 anni di controllo Sinergest

Un bando internazionale per disegnare la porta marittima della Sardegna dei prossimi vent' anni: una porta - dalla quale passano quasi tre milioni di passeggeri, - più moderna ed efficiente. Per la gestione e la riqualificazione della stazione marittima di Olbia, dal 1994 in mano alla Sinergest controllata dal gruppo Onorato, l' **Autorità portuale** ha pubblicato un "avviso esplorativo per la presentazione di proposte di finanza di progetto" che, ieri mattina, è stato illustrato dal presidente dell' **Authority** Massimo Deiana.

Il bando L' avviso è relativo a proposte progettuali di partenariato pubblico-privato per la gestione e riqualificazione del terminal, nei servizi ai passeggeri e negli spazi commerciali, parcheggi e navette, gestione dei flussi di traffico.

Tra tutti i progetti che arriveranno, entro il termine del 9 settembre, ne sarà selezionato uno sulla base di una serie di criteri qualitativi e dell' eventuale ribasso sul canone annuale - 1,9 milioni a base d' asta - che l' **Autorità portuale** dovrà versare. La migliore proposta verrà poi messa a gara per il definitivo affidamento. Alla gara potrà partecipare anche il promotore del progetto e, se non dovesse risultare vincitore, potrà esercitare un diritto di prelazione offrendo il servizio alle stesse condizioni.

«Quello pubblicato oggi è un avviso totalmente innovativo, - ha spiegato Deiana - frutto di un lungo e attento lavoro. Apparirà sui principali quotidiani italiani e le riviste economiche internazionali: attireremo su Olbia l' attenzione dei principali operatori mondiali». Il rapporto finanziario sarà rovesciato rispetto ad oggi. Nel regime attuale Sinergest incassa il corrispettivo delle tasse portuali (dagli 8 ai 10 milioni annui) e versa il 25 per cento all' **Authority**. Nel nuovo regime sarà l' Ente a incassare e pagare un canone al gestore. Per il resto, la proposta economica, dovrà tenere conto degli investimenti richiesti (la cifra approssimativa è sui sei milioni) e degli introiti dei servizi commerciali.

Modello aeroporto «Un modello che funziona ad Olbia c' è già ed è quello di Geasar che riesce a far vivere l' aeroporto tutto l' anno», osserva Deiana. Si pensa a una stazione marittima modello aeroporto, con tanti servizi e attività commerciali, «una vetrina per la città di Olbia e l' intera Sardegna».

Caterina De Roberto.



Rivoluzione al porto di Olbia

Il futuro del **porto** di **Olbia** è già iniziato. L' autorità portuale della Sardegna ha pubblicato un avviso esplorativo internazionale per individuare il nuovo gestore della stazione marittima e di tutta l' area del **porto** di **Olbia**. Per lo scalo dell' Isola Bianca sarà una rivoluzione. Riqualficazione e gestione della stazione marittima, imbarchi, crociere, parcheggi, autotrasporto commerciale, restyling e riorganizzazione delle aree scoperte, con un incremento significativo dei servizi sia sul piano quantitativo che qualitativo dovrebbero indurre, negli auspici della "port authority" sarda, i grossi operatori del settore a farsi avanti, sostenendo un investimento iniziale di 6 milioni di euro per una gestione ventennale che prevede il riconoscimento di un canone annuale al massimo di 1 milione e 900mila euro. Tra i parametri che saranno privilegiati per l' individuazione del soggetto cui affidare il project financing ci sono le capacità finanziarie del proponente, le soluzioni individuate per agevolare il traffico, le proposte architettoniche migliorative e il cronoprogramma. Solo in un secondo momento sarà pubblicato un bando per la realizzazione della ristrutturazione e la gestione. Il promotore della fase progettuale avrà diritto di priorità se vorrà e potrà eguagliare sul piano economico la migliore offerta presentata. L' avviso scade il 9 settembre, entro due mesi la selezione del progetto, che tra modifiche e accorgimenti potrebbe essere messo a gara per il prossimo anno. "Se escludiamo Napoli e i suoi collegamenti con le isole minori, **Olbia** è il primo scalo italiano per passeggeri da navi-traghetto", spiega il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Massimo Deiana. "Quest' anno prevediamo 3 milioni di passeggeri, 1 milione di veicoli, oltre 250mila mezzi pesanti, 5 milioni di tonnellate di merci su gommato - spiega - ma ultimamente il **porto** ha subito e non governato questo traffico, che non può essere più gestito secondo le modalità attuali". Oltre alle norme in materia di sicurezza, lo impongono le esigenze del mercato. Come ricorda ancora Deiana, "l' attuale contratto di gestione è partito nel 1994 ed è stato prorogato nel 2004 sino al 2018". Dallo scorso anno si è resa necessaria una estensione di proroga che andrà avanti sino a quando non sarà completato il percorso. "Vogliamo per **Olbia** il meglio in assoluto - conclude il presidente dell' Authority - abbiamo scelto una procedura molto innovativa, di grandissima trasparenza, che farà fare un salto di qualità impressionante e trasformerà **Olbia** uno dei porti più moderni ed efficienti del Mediterraneo".



Rivoluzione al porto di Olbia, ecco il project financing

Publicato avviso per nuovo gestore, primo investimento di 6 mln

(ANSA) - **OLBIA**, 10 GIU - Il futuro del **porto di Olbia** è già iniziato. L' autorità portuale della Sardegna ha pubblicato un avviso esplorativo internazionale per individuare il nuovo gestore della stazione marittima e di tutta l' area del **porto di Olbia**. Per lo scalo dell' Isola Bianca sarà una rivoluzione. Riqualficazione e gestione della stazione marittima, imbarchi, crociere, parcheggi, autotrasporto commerciale, restyling e riorganizzazione delle aree scoperte, con un incremento significativo dei servizi sia sul piano quantitativo che qualitativo dovrebbero indurre, negli auspici della "port authority" sarda, i grossi operatori del settore a farsi avanti, sostenendo un investimento iniziale di 6 milioni di euro per una gestione ventennale che prevede il riconoscimento di un canone annuale al massimo di 1 milione e 900mila euro. Tra i parametri che saranno privilegiati per l' individuazione del soggetto cui affidare il project financing ci sono le capacità finanziarie del proponente, le soluzioni individuate per agevolare il traffico, le proposte architettoniche migliorative e il cronoprogramma. Solo in un secondo momento sarà pubblicato un bando per la realizzazione della ristrutturazione e la gestione. Il promotore della fase progettuale avrà diritto di priorità se vorrà e potrà eguagliare sul piano economico la migliore offerta presentata. L' avviso scade il 9 settembre, entro due mesi la selezione del progetto, che tra modifiche e accorgimenti potrebbe essere messo a gara per il prossimo anno. "Se escludiamo Napoli e i suoi collegamenti con le isole minori, **Olbia** è il primo scalo italiano per passeggeri da navi-traghetto", spiega il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Massimo Deiana. "Quest' anno prevediamo 3 milioni di passeggeri, 1 milione di veicoli, oltre 250mila mezzi pesanti, 5 milioni di tonnellate di merci su gommato - spiega - ma ultimamente il **porto** ha subito e non governato questo traffico, che non può essere più gestito secondo le modalità attuali". Oltre alle norme in materia di sicurezza, lo impongono le esigenze del mercato. Come ricorda ancora Deiana, "l' attuale contratto di gestione è partito nel 1994 ed è stato prorogato nel 2004 sino al 2018". Dallo scorso anno si è resa necessaria una estensione di proroga che andrà avanti sino a quando non sarà completato il percorso. "Vogliamo per **Olbia** il meglio in assoluto - conclude il presidente dell' Authority - abbiamo scelto una procedura molto innovativa, di grandissima trasparenza, che farà fare un salto di qualità impressionante e trasformerà **Olbia** uno dei porti più moderni ed efficienti del Mediterraneo". (ANSA).



Publicato l'avviso esplorativo internazionale per il futuro gestore della Stazione Marittima di Olbia

Uno scalo portuale a dimensione di passeggero, proiettato nei prossimi vent'anni, con servizi allineati ai più moderni standard internazionali. Il futuro del porto di Olbia si programma oggi, con la pubblicazione dell'Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto illustrato questa mattina, in conferenza stampa, dal presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Un bando ad evidenza pubblica che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico privato sulla gestione della Stazione Marittima dell'Isola Bianca, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi e semirimorchi; ma anche del supporto all'autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l'esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economica finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. Tra tutte le progettualità che perverranno all'AdSP entro il 9 settembre prossimo, una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell'avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale che sarà a carico dell'Ente verso il nuovo concessionario posto a base di gara, pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro. Decisivi, nella scelta del proponente, l'attenzione prestata alla qualità ed innovazione dei servizi offerti e degli investimenti proposti. Per il primo aspetto, incentrato sui servizi all'utenza, saranno determinanti l'instradamento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l'organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (qualità del sistema informativo proposto, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell'AdSP, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l'info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l'utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l'indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l'assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento in concessione. Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore. Quello pubblicato oggi è un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Un'iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento, che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi portuali moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo olbiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell'utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori portuali. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell'intera Sardegna. Una procedura complessa quella che ha portato alla redazione del bando. Il bando è frutto di un lungo ed attento lavoro al quale ha contribuito tutta la struttura dell'AdSP, in collaborazione con l'Advisor Sinloc S.p.A., mettendo in campo competenze legali, amministrative, economiche, statistiche, ingegneristiche, di analisi dei servizi, delle tecnologie, delle operazioni



portuali e della security continua Deiana Il lavoro svolto ha consentito, attraverso una complessa istruttoria, di fornire un approfondito quadro della situazione di partenza e un'analisi dettagliata dei fabbisogni del Porto su una proiezione ventennale. Massima la trasparenza e la diffusione garantite. Per un avviso così complesso conclude il Presidente dell'AdSP non poteva certo mancare la massima attenzione alla trasparenza e alla diffusione. Contestualmente alla conferenza stampa di presentazione, l'avviso legale apparirà sui principali quotidiani italiani e sulle riviste economiche internazionali. Da oggi attireremo sullo scalo di Olbia l'attenzione dei principali operatori mondiali, da Nord a Sud, dagli Stati Uniti alla Cina. Tutte le informazioni e gli aggiornamenti saranno disponibili sulla pagina dedicata del sito internet dell'AdSP. Marco Mezzano Il bando integrale ed i relativi allegati sono visionabili qui

Informare

Olbia Golfo Aranci

Avviso esplorativo per il futuro gestore della Stazione Marittima di Olbia

L' **AdSP** del Mare di Sardegna prevede di applicare un contratto di disponibilità. La concessione avrà una durata di 20 anni L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sardegna ha pubblicato un avviso esplorativo internazionale per il futuro gestore della Stazione Marittima di Olbia, approdo che attualmente è gestito dalla Sinergest Spa che è partecipata al 51% dalla compagnia di navigazione Moby del gruppo Onorato Armatori, al 20,5% dalla General Port Service, al 19,9% dal Comune di Olbia, al 6,6% dalla Compagnia **Portuale** e al 2,0% dalla Unimare Unione Agenti Marittimi. L' **AdSP** ha specificato che la pubblicazione dell'"Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto" ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico-privato sulla gestione della Stazione Marittima dell' Isola Bianca, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi e semirimorchi; ma anche del supporto all' autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l' esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economico-finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. L' authority ha reso noto che il canone di disponibilità annuale posto a base di gara, che sarà a carico dell' ente verso il nuovo concessionario, è pari a poco più di 1,9 milioni di euro. Le offerte dovranno pervenire all' **AdSP** entro il prossimo 9 settembre. L' **AdSP** ha inoltre precisato che decisivi, nella scelta del proponente, saranno l' attenzione prestata alla qualità ed innovazione dei servizi offerti e degli investimenti proposti. In particolare, per il primo aspetto, incentrato sui servizi all' utenza, saranno determinanti l' instradamento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l' organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (qualità del **sistema** informativo proposto, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell' **AdSP**, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l' info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l' utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l' indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione: il cronoprogramma dei lavori, che prevederà l' assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione (20 anni). Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore. «Quello pubblicato oggi - ha evidenziato il presidente dell' **AdSP**, Massimo Deiana - è un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo. Un' iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento, che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia - Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi portuali moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo olbiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell' utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori portuali. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell' intera Sardegna».



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Nuova stazione marittima di Olbia, il porto cerca finanziatori

L' Autorità di sistema portuale lancia avviso esplorativo per la riqualificazione del terminal e la gestione dei servizi

Uno scalo portuale a dimensione di passeggero, proiettato nei prossimi vent' anni, con servizi allineati ai più moderni standard internazionali. L' Autorità di sistema portuale della Sardegna ha pubblicato un avviso esplorativo per raccogliere proposte di finanza di progetto per la nuova stazione marittima di Olbia. Illustrato stamattina in conferenza stampa dal presidente dell' Adsp, Massimo Deiana, il bando ad evidenza pubblica ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico-privato sulla gestione della stazione marittima dell' Isola Bianca. In gioco ci sono i servizi ai passeggeri, parcheggi auto, rimorchi e semirimorchi; inoltre, supporto all' autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l' esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economico-finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. Il bando scade il 9 settembre. Verrà selezionato un solo progetto sulla base dei criteri qualitativi indicati nell' avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale, che sarà a carico dell' ente verso il nuovo concessionario, pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16) per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione. I dettagli del bando Per il primo aspetto, incentrato sui servizi all' utenza, saranno determinanti l' instradamento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l' organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (qualità del sistema informativo proposto, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell' AdSP, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l' info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l' utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l' indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l' assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore. «È un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo» secondo Deiana, «un' iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia-Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi portuali moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo olbiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell' utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori portuali. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell' intera Sardegna».



di sistema informativo proposto, modalità

Gara per la Stazione marittima di Olbia

Porto a dimensione di passeggero, proiettato nei prossimi vent'anni

Massimo Belli

OLBIA Il futuro del porto di Olbia si programma oggi, con la pubblicazione dell'Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto illustrato questa mattina, in conferenza stampa, dal presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Un bando ad evidenza pubblica che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico privato sulla gestione della Stazione marittima dell'Isola Bianca, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi e semirimorchi; ma anche del supporto all'autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l'esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economico finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. Tra tutte le progettualità che perverranno all'AdSp entro il 9 Settembre prossimo, una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell'avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale che sarà a carico dell'Ente verso il nuovo concessionario posto a base di gara, pari a poco più di un milione e 900 mila euro. Decisivi, nella scelta del proponente, l'attenzione prestata alla qualità ed innovazione dei servizi offerti e degli investimenti proposti. Per il primo aspetto, incentrato sui servizi all'utenza, saranno determinanti l'instradamento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l'organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (qualità del sistema informativo proposto, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell'AdSp, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l'info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l'utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l'indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l'assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione. Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore. Il presidente Massimo Deiana ha infine precisato che quello pubblicato oggi è un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo. Un'iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento, che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi portuali moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo olbiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell'utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori portuali. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell'intera Sardegna. Una procedura complessa quella che ha portato alla redazione del bando? Il bando è frutto di un lungo ed attento lavoro al quale ha contribuito tutta la struttura dell'AdSp, in collaborazione con l'Advisor Sinloc Spa, mettendo in campo competenze legali, amministrative, economiche, statistiche, ingegneristiche, di analisi dei servizi, delle



...e altre facilities come l'info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l'utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l'indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l'assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione. Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore. Il presidente Massimo Deiana ha infine precisato che quello pubblicato oggi è un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo. Un'iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento, che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi portuali moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo olbiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell'utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori portuali. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell'intera Sardegna. Una procedura complessa quella che ha portato alla redazione del bando? Il bando è frutto di un lungo ed attento lavoro al quale ha contribuito tutta la struttura dell'AdSp, in collaborazione con l'Advisor Sinloc Spa, mettendo in campo competenze legali, amministrative, economiche, statistiche, ingegneristiche, di analisi dei servizi, delle

tecnologie, delle operazioni portuali e della security continua Deiana Il lavoro svolto ha consentito, attraverso una complessa istruttoria, di fornire un approfondito quadro della situazione di partenza e un'analisi dettagliata dei fabbisogni del Porto su una proiezione ventennale. Garantite la massima la trasparenza e diffusione Per un avviso così complesso conclude il presidente dell'AdSp non poteva certo mancare la massima attenzione alla trasparenza e alla diffusione. Contestualmente alla conferenza stampa di presentazione, l'avviso legale apparirà sui principali quotidiani italiani e sulle riviste economiche internazionali. Da oggi attireremo sullo scalo di Olbia l'attenzione dei principali operatori mondiali, da Nord a Sud, dagli Stati Uniti alla Cina. Tutte le informazioni e gli aggiornamenti saranno disponibili sulla pagina dedicata del sito internet dell'AdSp.

Svolta per il futuro del porto di Olbia: pubblicato avviso esplorativo per il nuovo gestore

OLBIA. Uno scalo **portuale** a dimensione di passeggero, proiettato nei prossimi vent'anni, con servizi allineati ai più moderni standard internazionali. Il futuro del porto di Olbia si programma oggi, con la pubblicazione dell'"Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto" illustrato questa mattina, in conferenza stampa, dal presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Un bando ad evidenza pubblica che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione della Stazione Marittima dell' Isola Bianca, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi e semirimorchi; ma anche del supporto all' autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l' esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economico - finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. Tra tutte le progettualità che perverranno all' AdSP entro il 9 settembre prossimo, una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell' avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale - che sarà a carico dell' Ente verso il nuovo concessionario - posto a base di gara, pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro. Decisivi, nella scelta del proponente, l' attenzione prestata alla qualità ed innovazione dei servizi offerti e degli investimenti proposti. Per il primo aspetto, incentrato sui servizi all' utenza, saranno determinanti l' instradamento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l' organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (qualità del sistema informativo proposto, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell' AdSP, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l' info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l' utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l' indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l' assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. 'Quello pubblicato oggi è un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Un' iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento, che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia - Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi portuali moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo olbiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell' utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori portuali. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell' intera Sardegna". © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.

OLBIA. Uno scalo portuale a dimensione di passeggero, proiettato nei prossimi vent'anni, con servizi allineati ai più moderni standard internazionali. Il futuro del porto di Olbia si programma oggi, con la pubblicazione dell'"Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto" illustrato questa mattina, in conferenza stampa, dal presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana.

Un bando ad evidenza pubblica che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione

IN PRIMO PIANO

La Direzione Area Infrastrutture, ha finalizzato il 10 giugno l'iter di selezione per il futuro del porto di Olbia. È stato pubblicato l'avviso esplorativo per il nuovo gestore.

Al centro di partenza l'Olbia Film Network e il Festival Film Festival.

Aspettando il Chirco di Tavolara con Angelo Turchio.

Publicato l' avviso esplorativo internazionale per la gestione della Stazione Marittima di Olbia

Uno scalo portuale a dimensione di passeggero, proiettato nei prossimi vent' anni, con servizi allineati ai più moderni standard internazionali. Il futuro del porto di Olbia si programma oggi, con la pubblicazione dell'"Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto" illustrato questa mattina, in conferenza stampa, dal presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Un bando ad evidenza pubblica che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione della Stazione Marittima dell' Isola Bianca, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi e semirimorchi; ma anche del supporto all' autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l' esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economico - finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. Tra tutte le progettualità che perverranno all' **AdSP** entro il 9 settembre prossimo, una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell' avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale - che sarà a carico dell' Ente verso il nuovo concessionario - posto a base di gara, pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro. Decisivi, nella scelta del proponente, l' attenzione prestata alla qualità ed innovazione dei servizi offerti e degli investimenti proposti. Per il primo aspetto, incentrato sui servizi all' utenza, saranno determinanti l' inquadramento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l' organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (gestione dell' informazione proposta, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell' AdSP, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l' info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l' utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l' indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l' assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione. Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore. "Quello pubblicato oggi è un avviso esplorativo di sollecitazione del mercato totalmente innovativo - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna - Un' iniziativa volta alla massima trasparenza del procedimento, che punterà a ridisegnare il layout del porto di Olbia - Isola Bianca su due macro obiettivi: mettere il passeggero al centro della gestione di servizi **portuali** moderni, a dimensione internazionale, e proiettare lo scalo obiese verso una nuova dinamica, che preveda maggior ordine nell' utilizzo degli spazi, una più efficace gestione della sicurezza e della rapidità dei flussi di traffico, a beneficio anche degli operatori **portuali**. E allo stesso tempo una migliore integrazione porto città, con una stazione marittima che punti a diventare biglietto da visita e vetrina della città di Olbia e dell' intera Sardegna". Una procedura complessa quella che ha portato alla redazione del bando. "Il bando è frutto di un lungo ed attento lavoro al quale ha contribuito tutta la struttura dell' **AdSP**, in collaborazione con l' Advisor Sinloc S.p.A., mettendo in campo competenze legali, amministrative, economiche, statistiche, ingegneristiche, di analisi dei servizi,



delle tecnologie, delle operazioni **portuali** e della security - continua Deiana - Il lavoro svolto ha consentito, attraverso una complessa istruttoria, di fornire un approfondito quadro della situazione di partenza e un' analisi dettagliata dei fabbisogni del Porto su una proiezione ventennale". Massima la trasparenza e la diffusione garantite. "Per un avviso così complesso - conclude il Presidente dell' **AdSP** - non poteva certo mancare la massima attenzione alla trasparenza e alla diffusione. Contestualmente alla conferenza stampa di presentazione, l' avviso legale apparirà sui principali quotidiani italiani e sulle riviste economiche internazionali. Da oggi attireremo sullo scalo di Olbia l' attenzione dei principali operatori mondiali, da Nord a Sud, dagli Stati Uniti alla Cina. Tutte le informazioni e gli aggiornamenti saranno disponibili sulla pagina dedicata del sito internet dell' **AdSP**".

Olbia, va in gara la gestione della Stazione Marittima

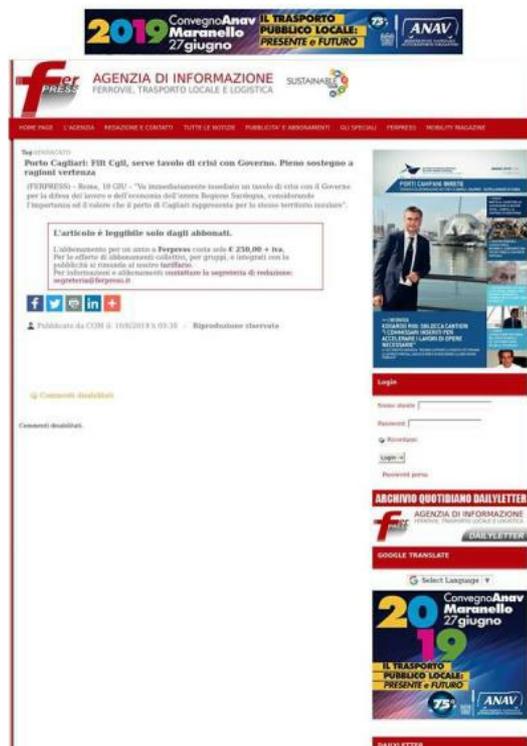
GIORGIO CAROZZI

Genova - È stato pubblicato l' avviso esplorativo internazionale per il futuro gestore della Stazione Marittima di Olbia. Viene messo a gara un nuovo layout dello scalo con con servizi allineati ai più moderni standard internazionali. L 'Avviso è stato illustrato questa mattina, in conferenza stampa, dal presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana**. Un bando ad evidenza pubblica che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione della Stazione Marittima dell' Isola Bianca, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi e semirimorchi; ma anche del supporto all' autotrasporto e agli utenti del settore commerciale, nonché l' esecuzione dei lavori necessari alla riqualificazione e alla gestione economico - finanziaria dello stesso terminal passeggeri e delle aree scoperte da destinarsi ai servizi. Tra tutte i progetti che perverranno all' AdSP entro il 9 settembre prossimo, una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell' avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale - che sarà a carico dell' Ente verso il nuovo concessionario - posto a base di gara, pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro. Decisivi, nella scelta del proponente, l' attenzione prestata alla qualità ed innovazione dei servizi offerti e degli investimenti proposti. Per il primo aspetto, incentrato sui servizi all' utenza, saranno determinanti l' instradamento dei veicoli (in particolare nei picchi stagionali di traffico); l' organizzazione del servizio interno di navetta (con eventuale impiego di mezzi ecologici); la gestione dei servizi ai passeggeri (qualità del sistema informativo proposto, modalità di implementazione ed integrazione dello stesso con quelli dell' AdSP, gestione e accessibilità delle informazioni) e altre facilities come l' info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed eventuali altre attività commerciali, Wi-Fi pubblico, bancomat, servizi igienici e celle frigo per la conservazione di alimenti deperibili. Per quanto riguarda la parte tecnica, la ripartizione dei punteggi interesserà gli aspetti architettonici degli interventi e delle soluzioni adottate; la distribuzione e le modalità di sfruttamento degli spazi interni della stazione marittima, l' utilizzo di impianti e tecnologie ecocompatibili, l' indice di prestazione energetica ottenuto a seguito degli interventi di riqualificazione proposti, la gestione operativa delle aree destinate a parcheggio. Una terza valutazione interesserà la gestione delle manutenzioni ed il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati raggiunti. Ultimo criterio di valutazione, il cronoprogramma dei lavori, che prevedrà l' assegnazione del punteggio più alto per la proposta che assicuri la progettazione e la realizzazione degli interventi nel più breve tempo . La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, verrà messa a gara per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione. Alla stessa potrà partecipare anche il promotore selezionato nella procedura avviata oggi; lo stesso, qualora non dovesse risultare aggiudicatario, potrà eventualmente esercitare il diritto di prelazione, dichiarando di impegnarsi ad adempiere alle medesime condizioni offerte dal vincitore.



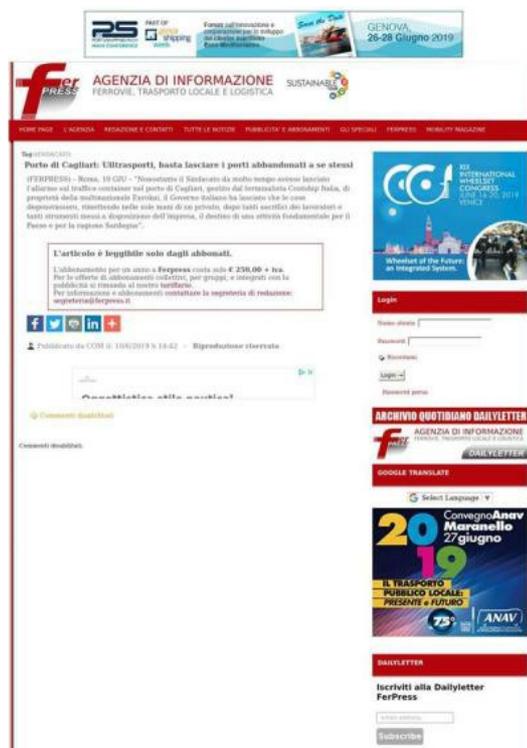
Porto Cagliari: Filt Cgil, serve tavolo di crisi con Governo. Pieno sostegno a ragioni vertenza

(FERPRESS) - Roma, 10 GIU - "Va immediatamente insediato un tavolo di crisi con il Governo per la difesa del lavoro e dell' economia dell' intera Regione Sardegna, considerando l' importanza ed il valore che il porto di Cagliari rappresenta per lo stesso territorio insulare". Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo per la crisi dell' impresa Cict al porto di Cagliari che "dopo quelle delle imprese Cts e Mts sta esplodendo, al pari di quella dei dipendenti di Iterc, in tutta la sua crisi e gravità". "In Cict - evidenzia il dirigente nazionale della Filt - ci sono, oggi, circa 300 lavoratori dipendenti che non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio e temono che si materializzino provvedimenti ancora più drastici pur avendo registrato, recentemente, il ripiano delle perdite di esercizio deciso nell' ultimo CdA. A conferma di ciò arriva l' annuncio della compagnia Hapag Lloyd di non poter più fare scalo a Cagliari per l' assenza dei servizi forniti da Cict e quindi ad inequivocabile conferma che lo scalo non rientra più nelle strategie del gruppo Contship Italia che controlla Cict ". "Come Federazione nazionale continueremo - afferma infine Colombo - a sostenere le ragioni della vertenza e ci adopereremo in tutte le sedi affinché non si perdano ulteriori posti di lavoro e si restituisca dignità ai lavoratori".



Porto di Cagliari: Uiltrasporti, basta lasciare i porti abbandonati a se stessi

(FERPRESS) - Roma, 10 GIU - "Nonostante il Sindacato da molto tempo avesse lanciato l' allarme sul traffico container nel porto di Cagliari, gestito dal terminalista Contship Italia, di proprietà della multinazionale Eurokai, il Governo italiano ha lasciato che le cose degenerassero, rimettendo nelle sole mani di un privato, dopo tanti sacrifici dei lavoratori e tanti strumenti messi a disposizione dell' impresa, il destino di una attività fondamentale per il Paese e per la ragione Sardegna". Ad affermarlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi. "E' evidente - prosegue Tarlazzi - che la politica portuale del Paese non sta andando bene, se un concessionario di un bene demaniale portuale tanto importante e strategico per il sistema Paese, può di punto in bianco dare forfait e decidere di chiudere, annullando tutti gli impegni con i clienti e avviando la procedura di licenziamento per 210 lavoratori altamente specializzati. "E' necessario che con urgenza il Governo istituisca anche a Cagliari l' Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale dei portuali, come fatto per i porti di Taranto e di Gioia Tauro, per dare protezione e tutela ai lavoratori coinvolti dalla crisi Contship e non disperdere professionalità preziose per la vita del porto. "Ma tutto questo ribadisce ancor di più l' improcrastinabilità che il Governo attivi urgentemente i tavoli istituzionali previsti dalla riforma e dal correttivo Porti, per assicurare la governance del sistema portuale italiano, che non può essere abbandonata a se stessa come fatto finora in questi mesi, ma che ha bisogno di certezze e strategie complessive condivise, per mantenere i traffici e per acquisirne di nuovi, traffici necessari alla ripresa del Pil e alla ripartenza economica ed occupazionale del Paese".



Il Nautilus

Cagliari

Porto di Cagliari, Uiltrasporti: basta lasciare i porti abbandonati a se stessi

Roma-Nonostante il Sindacato da molto tempo avesse lanciato l'allarme sul traffico container nel **porto di Cagliari**, gestito dal terminalista Contship Italia, di proprietà della multinazionale Eurokai, il Governo italiano ha lasciato che le cose degenerassero, rimettendo nelle sole mani di un privato, dopo tanti sacrifici dei lavoratori e tanti strumenti messi a disposizione dell'impresa, il destino di una attività fondamentale per il Paese e per la ragione Sardegna. Ad affermarlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi. E' evidente prosegue Tarlazzi che la politica portuale del Paese non sta andando bene, se un concessionario di un bene demaniale portuale tanto importante e strategico per il sistema Paese, può di punto in bianco dare forfait e decidere di chiudere, annullando tutti gli impegni con i clienti e avviando la procedura di licenziamento per 210 lavoratori altamente specializzati. E' necessario che con urgenza il Governo istituisca anche a **Cagliari** l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in **porto** e la riqualificazione professionale dei portuali, come fatto per i porti di Taranto e di Gioia Tauro, per dare protezione e tutela ai lavoratori coinvolti dalla crisi Contship e non disperdere professionalità preziose per la vita del **porto**. Ma tutto questo ribadisce ancor di più l'improcrastinabilità che il Governo attivi urgentemente i tavoli istituzionali previsti dalla riforma e dal correttivo Porti, per assicurare la governance del sistema portuale italiano, che non può essere abbandonata a se stessa come fatto finora in questi mesi, ma che ha bisogno di certezze e strategie complessive condivise, per mantenere i traffici e per acquisirne di nuovi, traffici necessari alla ripresa del Pil e alla ripartenza economica ed occupazionale del Paese.



Tarlazzi (Uiltrasporti): la governance del sistema portuale italiano non può essere abbandonata a se stessa

La crisi al porto di Cagliari - ha evidenziato - comprova che la politica portuale del Paese non sta andando bene. Intervendendo sulla questione della crisi al terminal per contenitori del porto di Cagliari, e in vista dello specifico tavolo ministeriale che si terrà giovedì al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, ha denunciato che «nonostante il sindacato da molto tempo avesse lanciato l'allarme sul traffico container nel porto di Cagliari, gestito dal terminalista Contship Italia, di proprietà della multinazionale Eurokai, il governo italiano ha lasciato che le cose degenerassero, rimettendo nelle sole mani di un privato, dopo tanti sacrifici dei lavoratori e tanti strumenti messi a disposizione dell'impresa, il destino di una attività fondamentale per il Paese e per la ragione Sardegna. È evidente - ha osservato Tarlazzi - che la politica portuale del Paese non sta andando bene, se un concessionario di un bene demaniale portuale tanto importante e strategico per il sistema Paese può di punto in bianco dare forfait e decidere di chiudere, annullando tutti gli impegni con i clienti e avviando la procedura di licenziamento per 210 lavoratori altamente specializzati». «È necessario - ha proseguito Tarlazzi - che con urgenza il governo istituisca anche a Cagliari l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale dei portuali, come fatto per i porti di Taranto e di Gioia Tauro, per dare protezione e tutela ai lavoratori coinvolti dalla crisi Contship e non disperdere professionalità preziose per la vita del porto. Ma tutto questo - ha aggiunto il segretario generale di Uiltrasporti - ribadisce ancor di più l'improcrastinabilità che il governo attivi urgentemente i tavoli istituzionali previsti dalla riforma e dal correttivo Porti, per assicurare la governance del sistema portuale italiano, che non può essere abbandonata a se stessa come fatto finora in questi mesi, ma che ha bisogno di certezze e strategie complessive condivise, per mantenere i traffici e per acquisirne di nuovi, traffici necessari alla ripresa del Pil e alla ripartenza economica ed occupazionale del Paese».



Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari Container Terminal, tavolo di crisi al MIT

Mercoledì potrebbe essere una giornata decisiva per il Cagliari International Container Terminal di Sarroch. Un incontro al ministero dei Trasporti a Roma affronterà la crisi in cui versa il terminal sardo che, dopo l'abbandono di Hapag Lloyd ad aprile, rischia la paralisi. Al tavolo parteciperanno, oltre ai vertici del dicastero e a quelli di CICT, il prefetto di Cagliari, Bruno Corda, il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, Massimo Deiana, e l'assessore regionale al Lavoro, Alessandra Zedda. Oltre al destino delle centinaia di lavoratori di Sarroch, il tavolo si occuperà anche del rilancio del polo container. Nell'ultimo vertice di aprile si è discusso di zona franca, zona economica speciale e rimozione di alcuni vincoli paesaggistici. Giovedì scorso a Cagliari circa 200 lavoratori sono scesi in strada per protestare contro i licenziamenti delle imprese CTS ed MTS. Venerdì il Consiglio di Amministrazione di CICT ha proposto il licenziamento collettivo dei 210 lavoratori di CICT, controllata da Contship (92%) e Cacip (8%). «I licenziamenti prospettati non riguardano solo i lavoratori della CICT ma colpiscono tutta l'intera economia del territorio», secondo il segretario regionale di Fit-Cisl, Corrado Pani. «Confidiamo - conclude - che l'incontro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del prossimo 13 giugno sia decisivo e risolutore nel trovare soluzioni positive al caso».



Informazioni Marittime

Cagliari

Ultrasperti: "Un' agenzia del lavoro portuale anche a Cagliari"

In attesa del tavolo di mercoledì a Roma, il sindacato propone di creare anche in Sardegna l' istituto che gestisce i portuali in esubero

«È necessario che con urgenza il governo istituisca anche a Cagliari l' Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale dei portuali, come fatto per i porti di Taranto e di Gioia Tauro, per dare protezione e tutela ai lavoratori coinvolti dalla crisi Contship e non disperdere professionalità preziose per la vita del porto», così il segretario di Ultrasperti, Claudio Tartazzi . Approfondimento Agenzia del lavoro portuale, tra gestione pubblica e mercato Mercoledì potrebbe essere una giornata decisiva per il Cagliari International Container Terminal di Sarroch. Un incontro al ministero dei Trasporti a Roma affronterà la crisi in cui versa il terminal sardo che, dopo l' abbandono di Hapag Lloyd ad aprile, rischia la paralisi. Al tavolo parteciperanno, oltre ai vertici del dicastero e a quelli di CICT, il prefetto di Cagliari, Bruno Corda, il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sardegna, Massimo Deiana, e l' assessore regionale al Lavoro, Alessandra Zedda. Secondo Tartazzi su Cagliari «il governo ha lasciato che le cose degenerassero, rimettendo nelle sole mani di un privato (Contship, ndr), dopo tanti sacrifici dei lavoratori e tanti strumenti messi a disposizione dell' impresa, il destino di una attività fondamentale per il Paese e per la ragione Sardegna». Per il segretario il governo deve attivare quanto prima i tavoli istituzionali previsti dalla riforma e dal correttivo Porti, «per assicurare la governance del sistema portuale italiano, che non può essere abbandonata a se stessa come fatto finora in questi mesi, ma che ha bisogno di certezze e strategie complessive condivise». - credito immagine in alto.



Pressmare

Cagliari

Porto di Cagliari: basta lasciare i porti abbandonati a se stessi

Roma, 10 giugno. Nonostante il Sindacato da molto tempo avesse lanciato l'allarme sul traffico container nel porto di Cagliari, gestito dal terminalista Contship Italia, di proprietà della multinazionale Eurokai, il Governo italiano ha lasciato che le cose degenerassero, rimettendo nelle sole mani di un privato, dopo tanti sacrifici dei lavoratori e tanti strumenti messi a disposizione dell'impresa, il destino di una attività fondamentale per il Paese e per la ragione Sardegna. Ad affermarlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi. advertising E' evidente prosegue Tarlazzi che la politica portuale del Paese non sta andando bene, se un concessionario di un bene demaniale portuale tanto importante e strategico per il sistema Paese, può di punto in bianco dare forfait e decidere di chiudere, annullando tutti gli impegni con i clienti e avviando la procedura di licenziamento per 210 lavoratori altamente specializzati. E' necessario che con urgenza il Governo istituisca anche a Cagliari l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale dei portuali, come fatto per i porti di Taranto e di Gioia Tauro, per dare protezione e tutela ai lavoratori coinvolti dalla crisi Contship e non disperdere professionalità preziose per la vita del porto. Ma tutto questo ribadisce ancor di più l'improcrastinabilità che il Governo attivi urgentemente i tavoli istituzionali previsti dalla riforma e dal correttivo Porti, per assicurare la governance del sistema portuale italiano, che non può essere abbandonata a se stessa come fatto finora in questi mesi, ma che ha bisogno di certezze e strategie complessive condivise, per mantenere i traffici e per acquisirne di nuovi, traffici necessari alla ripresa del Pil e alla ripartenza economica ed occupazionale del Paese.



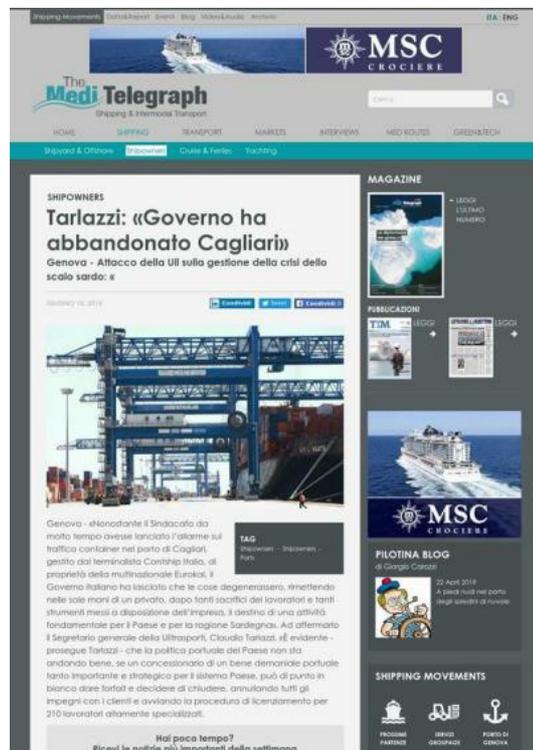
The Medi Telegraph

Cagliari

Tarlazzi: "Governo ha abbandonato Cagliari"

GIORGIO CAROZZI

Genova - «Nonostante il Sindacato da molto tempo avesse lanciato l'allarme sul traffico container nel porto di Cagliari, gestito dal terminalista Contship Italia, di proprietà della multinazionale Eurokai, il Governo italiano ha lasciato che le cose degenerassero, rimettendo nelle sole mani di un privato, dopo tanti sacrifici dei lavoratori e tanti strumenti messi a disposizione dell'impresa, il destino di una attività fondamentale per il Paese e per la regione Sardegna». Ad affermarlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi. «È evidente - prosegue Tarlazzi - che la politica portuale del Paese non sta andando bene, se un concessionario di un bene demaniale portuale tanto importante e strategico per il sistema Paese, può di punto in bianco dare forfait e decidere di chiudere, annullando tutti gli impegni con i clienti e avviando la procedura di licenziamento per 210 lavoratori altamente specializzati.



Regata Messina-Siracusa-Malta, una vera promozione turistica

Sono attese almeno una cinquantina di imbarcazioni per la prima regata internazionale Messina-Siracusa-Malta. Un evento sportivo che sembra solo l'avvio di un programma intenso di attività di altro genere che dovrebbero vedere protagonista la città dello Stretto e lo stato più a sud d'Europa.

L'appuntamento è per il 10 luglio e la tappa fra Messina e Siracusa arricchisce il programma della più tradizionale regata fra Siracusa e Malta che risulta fra le più longeve manifestazioni veliche del mediterraneo con le sue 58 edizioni. Il primo segnale della procedura di partenza è previsto per le 12 davanti al Marina del Nettuno, ma già almeno dal giorno prima gli equipaggi saranno in città per le operazioni d'armamento alla lunga regata e per il briefing. La manifestazione che richiamerà velisti da tutta Italia e da Malta, è stata illustrata a palazzo Zanca dagli assessori alle attività sportive Giuseppe Scattareggia ed alle Politiche del mare Dafne Musolino, dal presidente Amcm Letterio Campolo, dal portavoce Bim, Giuseppe Vadalà Bertini, dal presidente della Camera di Commercio, Ivo Blandina e dal direttore generale dell'**Autorità** portuale Ettore Gentile. «L'iniziativa è il primo frutto del partenariato tra Messina e Malta che è stato siglato il 15 novembre scorso.

La presenza di tantissime persone incrementerà il nostro volume turistico - hanno detto i due assessori - e consentiranno di far conoscere le nostre coste a chi ancora non le ha apprezzate». Lo sviluppo del progetto sinergico fra Messina e Malta passa anche dalla possibilità di attingere a fondi speciali messi a disposizione dall'Europa per progettualità fra Stati limitrofi. «Il partenariato - ha spiegato il presidente di Amcm, Letterio Campolo - realizzato fra 4 soggetti maltesi e 3 messinesi, consentirà anche di poter realizzare progetti, legati all'occupazione dei giovani, che possono essere finanziate proprio dalle misure europee, peraltro pubblicate giorni fa sulla Gazzetta Ufficiale».

La regata che prende il nome di "Sulla rotta di Ulisse", ha anche un valore legato al mito. Partirà da Scilla e Cariddi passando dalla terra dei Ciclopi raggiungerà la grotta di Calipso a Ogiogia. La cerimonia conclusiva di premiazione è prevista il 14 luglio al Royal Yacht Club di Malta.

d.b.

Gli equipaggi arriveranno in città già il giorno prima e potranno visitarla.

Qualcuno gli risponderà?
Gli operatori "esclusi" sono stati ricevuti dal prefetto Librizzi che ha garantito la convocazione dell'assessore Calafiore

Appalto illuminazione L'Ati A2 attende ancora la firma del contratto

Potare subito le palme a Torre Faro

Scontro tra auto, tre feriti lievi

Regata Messina-Siracusa-Malta, una vera promozione turistica

Porto di Tremestieri, dragaggio in corso fino a domani. VIDEO

Da mercoledì il porto tornerà a pieno regime, mentre proseguono i lavori a sud

MARCO IPSALE

MESSINA - Non era una quantità tale da interrompere la navigazione. Circa 15mila metri cubi ma, comunque, negli ultimi tempi, entrambi gli scivoli del porto di Tremestieri sono rimasti aperti, pur se a uso alternato. Era lo stesso necessario, ovviamente, eliminare la sabbia accumulata, altrimenti la chiusura sarebbe stata certa alla prossima mareggiata. Anzi tutto è avvenuto in ritardo, a causa di una piccola quantità di sabbia risultata inquinata. Se ne sta occupando la Coedmar, l'impresa veneziana che sta realizzando il nuovo porto nell'area subito a sud rispetto al vecchio, a spese della Comet, il concessionario. La prima fase dei lavori del grande porto, cioè la bonifica ambientale ed il primo mini dragaggio, è alle fasi conclusive. A breve, finalmente, si avvieranno anche le operazioni di ripascimento protetto. Insieme alla realizzazione della trappola delle sabbie, è l'azione preventiva progettuale per evitare nuovi insabbiamenti.

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a navigation menu including HOME, CRONACA, LAVORO, POLITICA, SICURTÀ, CULTURA, SPORT, MOTORI, NON SOLO BENE, GRAZIE. The main article headline is 'PORTO DI TREMESTIERI, DRAGAGGIO IN CORSO FINO A DOMANI. VIDEO'. Below the headline is a video player showing a construction site with cranes and excavators. To the right of the article are several widgets: 'SEGNALAZIONI' with a phone number, 'Lago di Ganzirri, passeggiata tra erbacce e rifiuti', 'PREVISIONI METEO', and 'Sviluppo sostenibile. Alle 17 convegno a Palazzo dei Leoni'. At the bottom of the article, there are social media sharing icons and a small text block: 'La prima fase dei lavori del grande porto, cioè la bonifica ambientale'.

Porto di Tremestieri: continua il dragaggio, una sola banchina attiva

Ancora 24 ore di dragaggio prima che l' approdo di **Tremestieri** possa riprendere la normale attività di imbarco e sbarco dei mezzi pesanti fissata mercoledì mattina. Al lavoro, con un modesto ritardo dipeso dalla porzione di ghiaia "sporca", i mezzi della Comet (la società che gestisce i servizi portuali) che operano grazie ad un accordo privato con l' impresa veneta Coedmar che si è impegnata a realizzare il nuovo **porto** appena a sud degli attuali approdi. Un appalto da 72 milioni di euro che prevede un sistema di accumulo delle sabbie in grado di renderlo funzionate anche in caso di scioccate che generalmente rendono inagibile l' attuale approdo. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.

The screenshot shows the Messina Ora website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like HOME, CRONACA, POLITICA, ATTUALITÀ, SPORT, SPETTACOLO, SANITÀ, PROVINCIA, TENNIS, and OPINIONI. The main article is titled "Porto di Tremestieri: continua il dragaggio, una sola banchina attiva" with a sub-headline "30 GIUGNO 2019". Below the title is a large image of the port area with the text "GIUGIO Lo Cascio". To the right of the article, there are several promotional banners for cars (Kia, Kadjar) and Nespresso coffee machines. At the bottom of the article, there's a call to action: "Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su Messinaora.it".

Mobilità a basse emissioni in Mediterraneo

Massimo Belli

CATANIA Quattro giorni di visita per toccare con mano le attuali difficoltà nella diffusione dei combustibili alternativi, in primis del Gas Naturale Liquefatto, nel bacino Mediterraneo e ipotizzare una serie di step a breve, medio e lungo termine per affrontarle, a partire dall'ottimizzazione della logistica di approvvigionamento e distribuzione del gas. Consapevoli dell'urgenza di creare una mobilità green lungo tutto l'asse strategico che collega il Mar Baltico al Mediterraneo, il corridoio ScanMed, gli Attaché di 7 paesi del Mediterraneo Italia, Francia, Cipro, Portogallo, Spagna, Malta e Grecia hanno scelto di riunirsi nel Sud Italia per un sopralluogo tecnico tra Napoli e Sicilia organizzato da Fondazione CS Mare che opera come trait d'union tra le istituzioni europee e le imprese italiana. Il Sud Italia è oggi in prima linea sul fronte dei combustibili alternativi, come illustrato nel nuovo book di Fondazione CS Mare dal titolo Destinazione mobilità a basse emissioni nel Mediterraneo: la rotta siciliana: vi si trovano infatti tutti gli elementi necessari a facilitare la diffusione di un trasporto più efficiente e sostenibile ed agire come ponte per diffondere i benefici del GNL in tutto il bacino del Mediterraneo, ha dichiarato la presidente Evelin Zubin (nella foto), ma sono ancora molti gli ostacoli che ad oggi rallentano la piena diffusione del Gnl per il trasporto marittimo e stradale: in primo luogo, la difficoltà di approvvigionamento del gas e l'elevato costo della logistica necessaria per assicurarne la disponibilità capillare sul territorio, che compromette la creazione della rete di infrastrutture per la sua distribuzione. Sono state giornate intense per i delegati che sabato 8 Giugno hanno visitato il centro di formazione Imat di Castelvolturno (Napoli), dove hanno assistito a una dimostrazione del simulatore di ponti e motori di navi alimentate a Gnl, per poi confrontarsi sulle azioni da mettere in campo per formare le nuove figure professionali della mobilità green, dotate di competenze specifiche nella gestione dei combustibili alternativi, e l'impatto della loro diffusione sull'occupazione e sul territorio. La visita di oggi ha invece contemplato l'incontro con l'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sicilia orientale e l'Autorità portuale di Messina: in quest'ultima in particolare si sta mettendo a punto l'innovativo sistema di rifornimento truck-to-ship, in cui sono i mezzi stradali a rifornire di gas tramite ISO-container le navi ormeggiate in porto, e ha attraversato lo Stretto di Messina a bordo di Elio, il primo traghetto a Gnl del Mediterraneo, di proprietà della compagnia Caronte&Tourist. La traversata è stata l'occasione per riflettere sullo stato dell'arte, le necessità e best practice per rendere più efficiente la logistica di approvvigionamento e distribuzione del Gnl nel Mediterraneo, puntando ad una maggiore uniformità di regolamentazioni e procedure e alla diffusione di buone prassi che permettano un dialogo costruttivo per facilitare la realizzazione di sistemi compatibili, in armonia con un'applicazione uniforme delle norme in vigore.

