



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 14 giugno 2019**



Prime Pagine

14/06/2019	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Foglio	9
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Giornale	10
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Giorno	11
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Manifesto	12
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Mattino	13
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Messaggero	14
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Il Tempo	18
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	Italia Oggi	19
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	La Nazione	20
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	La Repubblica	21
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	La Stampa	22
Prima pagina del 14/06/2019		
14/06/2019	MF	23
Prima pagina del 14/06/2019		

Trieste

14/06/2019	Il Piccolo Pagina 16	24
Bankitalia: frena l' economia Fvg Gelo sull' industria giù la produzione		
14/06/2019	Il Piccolo Pagina 48	25
La Stazione marittima deve ritornare alla sua funzione originaria		
13/06/2019	FerPress	26
L' intervento di PTSCLAS e Mercitalia al Transport Logistic 2019		

Venezia

14/06/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 11		28
<hr/>				
14/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	A. Zo. - Gi. Co.	29
<hr/>				
14/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 13	MICHELE FULLIN	30
<hr/>				
14/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 33		32
<hr/>				
14/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 33	DANIELA GHIO	33
<hr/>				
14/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 16		34
<hr/>				
14/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 8		35
<hr/>				
13/06/2019	Corriere Marittimo			36

Savona, Vado

13/06/2019	Il Nautilus			38
<hr/>				
13/06/2019	Il Vostro Giornale			39

Genova, Voltri

14/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 17	Simone Gallotti	40
<hr/>				
14/06/2019	MF	Pagina 20		41
<hr/>				
14/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 18-19		42
<hr/>				
14/06/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 18		44
<hr/>				
13/06/2019	Genova Post			45
<hr/>				
13/06/2019	Huffington Post			46
<hr/>				
13/06/2019	Il Nautilus		SCRITTO DA REDAZIONE	47
<hr/>				
13/06/2019	Transportonline			48
<hr/>				
14/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 19		49

La Spezia

14/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 23		50
<hr/>				
14/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 38		51
<hr/>				
14/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43		52

13/06/2019	Citta della Spezia	"Molo Pagliari è di tutti, sarà valore aggiunto per la città"	53
13/06/2019	Citta della Spezia	Aida Nova cambia il giorno di scalo settimanale. E lunedì prossimo sarà il turno di Disney Magic	54

Ravenna

14/06/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 2	<i>ANDREA TARRONI</i>	55
		Porto, Rossi cala l' asso ai cinesi «Bando per l' hub a metà luglio»	
14/06/2019	SetteSere Qui Pagina 37		57
		«Hub, bando entro pochi mesi; nuove opportunità sulle crociere»	
14/06/2019	SetteSere Qui Pagina 39		59
		Sulla piattaforma Off shore Eni, i 25 anni d' attività della Garibaldi C	
14/06/2019	SetteSere Qui Pagina 39		60
		Transport Logistic di Monaco, tante le imprese ravennati portuali presenti	
14/06/2019	SetteSere Qui Pagina 41		61
		Da Ravenna no a Valona, 10 anni in Albania per Ottolenghi	
14/06/2019	SetteSere Qui Pagina 43		62
		«Il rilancio dalla Fiera di Miami, la Disney Cruise è interessata»	
13/06/2019	Il Nautilus	<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	64
		Statistiche del Porto di Ravenna: mese di aprile 2019	

Marina di Carrara

14/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 15		65
		«Ad ogni mareggiata dobbiamo ricostruire»	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42		66
		La cima usata per frenare la nave e la scatola nera rotta	
14/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42		67
		Luca, le sirene del porto suonano per te	
13/06/2019	FerPress		68
		Ancona: 70^ assemblea nazionale di Federagenti. Protagonista il manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/06/2019	La Provincia di Civitavecchia		69
		Port Mobility, spiragli nella vertenza	

Napoli

14/06/2019	Il Mattino Pagina 25		70
		Smog, i controlli sono un flop ma continua lo stop alle auto	
13/06/2019	Informazioni Marittime		71
		Il futuro del doganalista, focus e assemblea di Assospena	
13/06/2019	Stylo 24	<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>	72
		Gara «ex Cogemar», gli inquirenti: indicazioni degli indagati alla Ttt Lines	
13/06/2019	Stylo 24		73
		Il Porto di Napoli e la bonifica che non ha bonificato nulla, ma è costata tanto	

Bari

14/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 38	74
Riqualificato con 2 milioni di euro il terminal dei traghetti che fanno la spola con l'Albania		
14/06/2019	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 9	75
Porto, riqualificati i varchi per l'Albania		
14/06/2019	Quotidiano di Foggia Pagina 4	76
Porto di Bari. Due milioni per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania		
13/06/2019	Messaggero Marittimo	77
Porto di Bari potenzia servizi di accoglienza <i>Massimo Belli</i>		
13/06/2019	Puglia Live	79
Bari - AdSP MAM investe risorse ed energie per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania.		

Taranto

14/06/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 10	81
L'hub del Sud per l'export di frutta		
14/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 23	82
«La zona industriale non resti isolata»		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

14/06/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 34	83
Porto, arrivano i nuovi mezzi Le gru subito dopo l'estate		
14/06/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 21	84
Cominciano ad arrivare i primi mezzi		
13/06/2019	Ansa	85
In porto Gioia Tauro nuovi carrelli		
13/06/2019	Ansa	86
Porti: in arrivo a Gioia Tauro nuovi carrelli per container		
13/06/2019	giornaledicalabria.it	87
Porti, in arrivo a Gioia Tauro nuovi carrelli per container		
13/06/2019	Il Dispaccio	88
Porto Gioia Tauro, in arrivo i primi 8 carrelli per la movimentazione dei container		
13/06/2019	Reggio Tv	89
Porto di Gioia Tauro. In arrivo 8 nuovi carrelli per la movimentazione dei container		
13/06/2019	The Medi Telegraph	90
Gioia Tauro, in arrivo il nuovo equipment <i>GIORGIO CAROZZI</i>		
14/06/2019	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 39	91
Interdittiva antimafia, ingresso al porto vietato all'impresa "Foggia"		
14/06/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 11	92
Interdittiva antimafia a ditta portuale		
13/06/2019	FerPress	93
Porto Gioia Tauro: interdizione antimafia a ditta operante in subappalto. Autorità Portuale revoca autorizzazioni.		
13/06/2019	Il Dispaccio	94
Interdizione antimafia a ditta del porto di Crotone		
13/06/2019	Il Lametino	95
Interdizione antimafia a ditta Crotone, Autorità portuale di Gioia revoca autorizzazioni		
13/06/2019	Il Metropolitano	96
Interdizione antimafia a ditta operante in subappalto nel porto di Crotone		
13/06/2019	Informare	97
Interdizione antimafia ad una ditta operante in subappalto nel porto di Crotone		
13/06/2019	LaC News 24	98
Crotone, interdittiva antimafia per una ditta all'interno del porto		

13/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 99
Interdizione antimafia a una ditta nel porto di Crotona

14/06/2019 **Nuova Cosenza**
Interdittiva a ditta, stop ad accessi in porto Crotona 100

Olbia Golfo Aranci

14/06/2019 **MF** Pagina 22
Nuovo project finance a Olbia 101

14/06/2019 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 18 *DARIO BUDRONI* 102
Ruota panoramica la Port authority dice sì alla Maestosa

14/06/2019 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 18 103
È alta 36 metri e conta 26 cabine chiuse

14/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 44 104
Ruota panoramica, via al bando

Cagliari

14/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 6 105
Cagliari, un tesoro nascosto nel cuore del Mediterraneo

14/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 23 107
Nuove banchine? Decide Conte

13/06/2019 **Sardinia Post** 108
Porto canale, aperto tavolo al ministero: si cercano soluzioni per i lavoratori

Catania

14/06/2019 **MF** Pagina 20 *PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO* 109
Porti di trasbordo alla fine

Palermo, Termini Imerese

14/06/2019 **La Sicilia** Pagina 6 111
Concessioni demaniali "allungate" al 2033

Focus

14/06/2019 **Il Giornale** Pagina 10 112
Hong Kong, la «via illiberale della Seta» Esempio e monito per il resto del mondo

13/06/2019 **Portnews** *di Nedo Zacchelli* 113
AAA Unione Europea cercasi

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** Pagina 7 115
Il saluto dell'Ammiraglio

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** Pagina 13 117
Il Rixi pensiero sulle priorità per i porti italiani

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** Pagina 15 118
La Toscana nella portualità europea

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** 120
Il Mediterraneo che l'Europa deve valorizzare

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** Pagina 17 123
Rinnovare ma con le persone sempre al centro

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** Pagina 19 125
Lo "scavalco" e i raccordi FS cargo

12/06/2019 **La Gazzetta Marittima Supplemento** Pagina 25 129
La notte nera dei porti

IN EDICOLA

CODICE del LAVORO
la guida pratica per il lavoratore
10ª EDIZIONE

CON Italia Oggi

Stefanel chiede l'istanza d'insolvenza

Il marchio fa domanda per l'amministrazione straordinaria

Gerosa in MF Fashion



Un look Stefanel

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Volkswagen accelera sull'intesa con Ford

A un passo l'accordo per auto elettriche e a guida autonoma

Bertolino a pagina 6

Anno XXXI n. 117
Venerdì 14 Giugno 2019
€2,00 *Classeditori*



IN EDICOLA

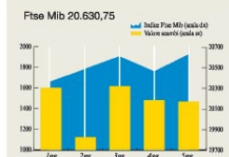
Class

INSEGNARE A GIOCARE RESPONSABILMENTE

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Con MF Magazine For Fashion n. 96 a € 3,00 (€ 2,00 + € 1,00) - Con MF Magazine for Living n. 43 a € 3,00 (€ 2,00 + € 1,00)

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4804, DCM Milano - SR € 140 - CN n. 4320 Francia € 3,00



BORSA +0,82% 1€ = \$1,1289

BORSE ESTERE

Dow Jones	28.069	▲
Nasdaq	7.826	▲
Togo	21.032	▲
Francforte	12.169	▲
Zurigo	8.882	▲
Londra	7.369	▲
Parigi	6.376	▲

FUTURE

Euro-Yen	122,44	▼
Euro-Fr-Sv	1,1207	▼
Btp 10 Y	2,0728	▲
Bund 10 Y	-0,3430	▲
Euro-Sp	130,25	▼
Euro-Bund	168,87	▲
US T-Bond	154,46	▲
Ftse Mib	20,615	▲
S&P500 Cme	2,883	▲
Nasdaq 100 Mm	7,613	▲

VALUTE-RENDIMENTI

Euro-Dollaro	1,1289	▼
Euro-Sterlina	0,8895	▲

FOCUS OGGI
Sul bus di Cattaneo alcuni compagni di viaggio di Italo Itabus, la newco creata dal manager, vara un aumento di capitale sottoscritto da Seragnoli, Punzo, Donati e Montezemolo
Giacobino a pagina 5

IL ROMPI SPREAD
Giornata mondiale del donatore di sangue. Tanti auguri ai contribuenti italiani

RIASSETTI IL GRUPPO PIEMONTESE ACCORCIA LA CATENA DI CONTROLLO CON LA FUSIONE DI SIAS IN ASTM

Gavio integra caselli e cantieri

La famiglia si diluirà ma manterrà il controllo. Il primo passo sarà un'opa sul 5% del capitale della società delle concessioni autostradali. Il nuovo piano industriale previsto per la prima metà del 2020

(Follis a pagina 8)

ALL'EUROGRUPPO I MINISTRI FINANZIARI CHIEDONO SFORZI CONCRETI SUL DEBITO. TRIA: CERCHIAMO UN ACCORDO

Procedura di infrazione, tutti contro l'Italia

Ma le aste dei Btp fanno il pieno di richieste e i rendimenti calano. In discesa anche lo spread

(Ninfele a pagina 3)

CORSA A QUATTRO
Offerte attese entro luglio per salvare Banca Carige
(Gualtieri a pagina 9)

SAMP IN UTILE
M. Ferrero finisce in rosso con il cinema e il mattone
(Montanari a pagina 13)

A FIRENZE
Invesco paga 110 mln per l'hotel 25 Hours
(Montanari a pagina 13)

GOLFO DI OMAN
Attacco a due petroliere, il barile rimbalza
(Corvi a pagina 2)

1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

Non volevo DA 110 ANNI UN CLIENTE È PER sentirmi solo NOI IL CLIENTE un numero

Banco Desio

Il Gruppo Banco Desio festeggia insieme a voi 110 anni di rapporti personali. gruppo.bancodesio.com

Il Piccolo

Trieste

Bankitalia: frena l' economia Fvg Gelo sull' industria giù la produzione

In calo la domanda. Export in discesa. Recupera l' edilizia Porto e turismo sostengono Trieste. Meno prestiti bancari

Ugo Salvini TRIESTE. Crescita sì ma in netto calo. È uno scenario in forte rallentamento quello dell' economia del Friuli Venezia Giulia secondo il rapporto presentato ieri nella sede di Trieste della Banca d' Italia. La frenata si è concentrata soprattutto nella seconda metà del 2018, sia sul fronte della domanda interna sia di quella estera. A segnare il passo in maniera evidente è stata la crescita della produzione industriale, che si è assestata allo 0,4 per cento (era lo 0,8 nel 2017). Un dimezzamento. In calo anche i fatturati delle aziende regionali scesi dal 2,3 al 2,1%.

Scenari confermato anche dal fatto che l' utilizzo degli impianti produttivi è rimasto poco sopra l' 80 per cento. «Tutti i comparti, incluse le costruzioni - ha precisato il direttore della sede di Trieste dell' istituto, Luigi Bettoni - hanno fornito un contributo alla crescita, ma la linea di tendenza è chiaramente rivolta verso il basso».

Entrando nel dettaglio del comparto industriale regionale, il rapporto fornito dalla Banca d' Italia di Trieste evidenzia anche un fatturato che, al netto della cantieristica "da sempre un settore di punta - ha ricordato Bettoni - anche grazie al suo robusto indotto e che può guardare con ottimismo al futuro, in quanto gli ordinativi esteri continuano a garantire il pieno della capacità produttiva", ha ridotto la sua espansione, attestata poco al di sopra del 2 per cento. Anche le esportazioni hanno fatto registrare una netta decelerazione, in particolare la siderurgia, pur nel contesto di una sostanziale crescita (+5,9 per cento). Solo Trieste sorride se si guarda all' attività del porto, dove la movimentazione delle merci è ulteriormente salita in particolare nel settore dei container. In espansione anche il turismo (+ 3,6 per cento).

Notizie in qualche modo confortanti sono arrivate invece dal mercato del lavoro, come emerge dall' analisi di Achille Puggioni, nel quale si è assistito a un leggero miglioramento, per il quarto anno consecutivo, portandosi al livello più elevato dell' ultimo decennio e coinvolgendo per la prima volta dopo molti anni anche l' edilizia. Il saldo fra assunzioni e cessazioni è rimasto positivo «grazie soprattutto - ha sottolineato Bettoni - al contributo di quelle a tempo indeterminato». Il tasso di disoccupazione si è stabilizzato a quota 6,7 per cento ed è sceso ulteriormente il ricorso agli ammortizzatori sociali. In flessione i prestiti bancari erogati all' economia regionale che, come emerge dalle slide del responsabile della Divisione ricerca economica Andrea Furgeri, sono calati nel primo semestre, recuperando soltanto nell' ultima parte dell' anno. Alla fine del 2018 l' aumento è molto risicato: +1,8%.

Nell' universo delle famiglie, va preso atto di una moderata risalita del reddito disponibile (si parla comunque di decimali: 0,6 per cento), dopo la contrazione dell' anno precedente.

In decelerazione invece i consumi. Un elemento di notevole significato riguarda poi l' atteggiamento delle famiglie per quanto concerne il risparmio: nell' ultimo anno, ci sono stati un aumento dei depositi bancari e una flessione della propensione al risparmio gestito (titoli depositati e quote di fondi comuni).

Infine un dato anch' esso importante: nel 2018 la spesa primaria degli enti locali del Friuli Venezia Giulia è sensibilmente salita (8,5 per cento).

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

L' intervento di PTSCLAS e Mercitalia al Transport Logistic 2019

(FERPRESS) - Roma, 13 GIU - In questo numero di Mobility Magazine abbiamo pubblicato le iniziative di PTSCLAS in collaborazione con Mercitalia durante il Transport Logistic 2019 di Monaco presentate durante l' evento dal titolo "La competitività del trasporto internazionale ferroviario delle merci" e al quale hanno partecipato moltissimi rappresentanti del settore e delle istituzioni. Dopo i saluti di benvenuto, a cura di Georgia Aues di PTSCLAS, l' evento è stato aperto da un intervento di Oliviero Baccelli, senior advisor presso PTSCLAS e professore dell' Università Bocconi, che ha mostrato alcune elaborazioni e analisi realizzate per l' occasione ed ha quindi sollevato vari temi di discussione per il panel di relatori. Marco Gosso (Mercitalia) è intervenuto presentando il posizionamento competitivo che il Gruppo Mercitalia intende raggiungere attraverso le strategie delineate dal piano industriale 2019-2023, presentato la mattina del giorno stesso a Monaco. Il futuro dell' azienda sarà fortemente focalizzato sullo sviluppo internazionale, e sulla crescita lungo le tratte transalpine dove oggi Mercitalia è già presente come leader, con servizi attivi su tutti i valichi ed una quota di mercato prossima al 50%. Il conseguimento degli ambiziosi obiettivi del piano sarà possibile attraverso un forte programma di investimenti sulla flotta (motrici e carri), un' incisiva azione di incremento della produttività del servizio, troppo spesso penalizzato dalle carenze infrastrutturali, e tramite il consolidamento della struttura e delle varie anime del "polo Mercitalia". Paolo Emilio Signorini (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale) ha quindi mostrato gli importanti risultati conseguiti dal **porto** di Genova negli ultimi anni, raggiungendo la quota di 2,7 milioni di TEU di container movimentati e confermando la propria funzione di **porto** gateway al servizio delle Regioni del centro e nord Italia. Nell' esaminare le prospettive di sviluppo dei collegamenti ferroviari verso il nodo di Genova, Signorini ha evidenziato come siano aumentati del +41% i treni effettuati dal **porto** tra il 2011 e il 2018 e come ci siano ancora grandissimi spazi per aggiungere nuovi servizi. A questo proposito Signorini ha sottolineato l' importanza di sviluppare collegamenti del tipo "shuttle train" capaci di liberare spazio sulle banchine e mettere in rete il **porto** con i numerosi terminali terrestri presenti nel nord ovest, nei quali poter consolidare i volumi e concentrare servizi capaci di aggredire mercati internazionali. Zeno D' Agostino (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) è intervenuto sottolineando la specializzazione di **Trieste** nel mercato dei servizi ferroviari internazionali, determinata principalmente dalla preponderanza del semirimorchio come unità di carico trasportata via ferrovia, in quanto capace di integrare nella maniera più efficiente servizi prevalentemente effettuati via terra, in cui la componente marittima è minoritaria in termini chilometrici. D' Agostino ha mostrato la rete di collegamenti ferroviari che collegano oggi il **porto** di **Trieste**, mettendo in luce il forte legame tra crescita del commercio internazionale e presenza di una rete di servizi via treno di lungo raggio, che si presenta come una condizione necessaria per poter erodere quote di mercato ai porti del nord Europa e soprattutto verso le regioni manifatturiere dell' Est. Alberto Milotti (Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa di Verona) si è allacciato alla discussione mostrando i numeri dell' interporto di Verona quale gateway per i servizi ferroviari da e verso il Nord Europa, in prevalenza effettuati con la Germania, che rappresenta l' origine o la destinazione di tre treni su quattro realizzati oggi al Quadrante Europa. Particolare interesse è stato sollevato dai dati riguardanti i coefficienti di rotazione all' interporto, che consentono di movimentare oltre 50 treni al giorno grazie ad una grande produttività sotto gru (1,45 coppie di treni per binario sotto gru al giorno). Milotti ha anche sottolineato le traiettorie di sviluppo infrastrutturale, e l' importanza del nuovo terminal da 750 metri di modulo che verrà costruito a Nord dell' area interportuale e che consentirà un incremento esponenziale della capacità operativa di Verona, specialmente in funzione dell' apertura del tunnel del Brennero. Guido Pietro Bertolone (Arcese) ha presentato il punto di vista dello spedizioniere, rimarcando come negli ultimi anni sia stata fatta una scelta chiara di investimento per la crescita del ferroviario intermodale basato su semirimorchio. Bertolone ha però sottolineato le problematiche legate alla qualità del servizio, troppo frequentemente indebolita da carenze infrastrutturali e da una scarsa efficienza delle reti e dei



nodi di trasporto, dove si verificano spesso guasti, ritardi e imprevisti che aumentano il rischio associato all'intermodalità ferroviaria, con i naturali effetti in termini di attrattività sul mercato rispetto al tutto strada. Infine, in un'ottica di competizione rispetto agli altri Paesi europei, Bertolone ha sottolineato come all'estero siano presenti grandi player della logistica capaci di determinare il routing delle merci, relegando l'Italia ad una posizione di secondaria rispetto ai grandi flussi commerciali. Ad avviso di Bertolone questo elemento, unito alle debolezze citate in precedenza, diminuisce notevolmente la capacità delle aziende italiane di governare la catena logistica internazionale e di portare avanti i propri interessi strategici su scala globale. Il dott. Lelio Fornabaio, Executive Vice President & Founder di PTSCLAS, ha dichiarato: "PTSCLAS è in primo piano nella ricerca e nell'elaborazione di soluzioni, al fianco delle istituzioni e degli operatori, per portare in primo piano nel dibattito nazionale ed europeo il tema della competitività del trasporto ferroviario. Gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie del Paese non possono più ritardare, se non vogliamo ancora di più penalizzare un settore integrato che vede operatori marittimi, portuali, ferroviari e autostradali impegnati nella crescita dell'import/export del Paese." PTSCLAS è una società di consulenza italiana. Nasce dalla volontà di unire realtà consulenziali diverse tra loro ma specializzate per offrire al cliente un servizio a 360° in grado di seguire un progetto dalla fase strategica alla sua attuazione. Nel campo dei trasporti e delle infrastrutture PTSCLAS offre servizi di consulenza e ricerca scientifica per comprendere, gestire, anticipare i fenomeni di cambiamento e accompagnare i clienti nei processi di pianificazione strategica, nella gestione e direzione aziendale attraverso la predisposizione di analisi di politica territoriale, attività di strategia e pianificazione, supporto alla gestione finanziaria e all'organizzazione delle operations, oltre alla cura di tutti gli aspetti di policy project financing & management che la rendono una realtà unica nel settore.

PORTI

Navi da crociera via da Venezia: prende quota l'ipotesi di Chioggia

La soluzione che Toninelli avrebbe messo a punto comporta anni di lavori

Raoul de Forcade e Jacopo Giliberto - La soluzione secondo Danilo Toninelli potrebbe essere: sfilare a Venezia le navi da crociera e - dopo lavori di imponente babilonese - portarle laggiù a Chioggia, cioè nell'ultimo angolo di laguna di Venezia, che da un lato ha il deposito di Gpl che tanto dispiace al sindaco cinquestelle Alessandro Ferro e dall'altro lato ha il canal Lombardo e le barene della Marlonga.

Parrebbe questa la soluzione che il ministro dei Lavori pubblici e dei Trasporti avrebbe affidato a ingegneri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'organo che deve vigilare sulle grandi opere.

Due settimane fa a Venezia aveva suscitato forte emozione l'avaria della nave da crociera Msc Opera, la quale prima di approdare alla Stazione Marittima ha urtato una lunga nave da crociera fluviale, la River Countess, e ha sdruccito la banchina portuale di San Basilio. L'incidente, per fortuna senza risvolti gravi, ha riacceso la paura per le grandi navi da crociera che attraversano il centro storico della città e il canale della Giudecca per ormeggiare alla Marittima; una settimana fa a Venezia si è svolta una manifestazione di turisti e di appassionati che è stata rilanciata dai video della rete. Sotto accusa, fra gli altri, non solamente il turismo di massa e le compagnie di crociera ma anche il ministro Toninelli, cui è stata attribuita inerzia sul tema.

Ora Toninelli pare rispondere con un progetto che prevede anni di lavori per rendere percorribile dalle navi da crociera il porto di Chioggia: la soglia del Mose alla bocca di porto tra San Felice e Ca' Roman ha una profondità di una dozzina di metri, sufficiente alle grandi navi, ma i bassifondi dei moli a val da Rio non superano la profondità di 1 metro d'acqua mentre i canali interni lagunari tra il Lombardo, il canal Aleghero e il canal delle Fosse in media sono fra i 2 e i 3 metri di profondità contro un pescaggio delle navi sulla dozzina di metri. Per realizzare passaggi sufficienti potrebbe essere necessario spalancare nella laguna vie immense d'acqua e dragare 7-8 milioni di metri cubi di sabbie e argille del fondale lagunare.

Inoltre - remota da autostrade, ferrovie e aeroporti - Chioggia dovrebbe essere raggiunta da infrastrutture monumentali.

Un tema che viene in soccorso di Toninelli è il deposito di Gpl appena costruito dalla Socogas. I comitati locali lo contestano e trovano facile sponda nel sindaco Ferro, esponente cinquestelle che ha fatto del tema No Gpl un elemento forte della campagna elettorale. Se le crociere accostassero alle banchine di fronte al deposito, il tema rischio industriale imporrebbe lo smantellamento dell'impianto energetico.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Msc Opera è ripartita Toninelli, lite sull' elicottero

Finite le perizie. Oggi arriva il ministro. Brugnaro ironico: il mezzo migliore

A. Zo. - Gi. Co.

VENEZIA Le verifiche tecniche a bordo da parte dei consulenti della procura sono finite, idem le cosiddette «visite di classe» della Capitaneria, fondamentali per ottenere la certificazione che consente di ripartire. E così ieri sera, intorno alle 22, la Msc Opera è salpata dalla Marittima in direzione Bari. Dopo l' incidente dello scorso 2 giugno e dopo che due crociere sono state annullate, la nave riprenderà a navigare ufficialmente da domani, con partenza dal capoluogo pugliese. La seconda tappa sarà Venezia, dove arriverà alle 9 di domenica.

Ed è proprio poco prima di quell' ora che, due settimane fa, l' Opera ha perso il controllo dei comandi e si è schiantata contro il battello fluviale River Countess e contro la banchina di San Basilio.

Sull' episodio è in corso un' inchiesta penale della procura di Venezia e una tecnica della Capitaneria: gli indagati per «danneggiamento con pericolo di naufragio» sono sette e proprio ieri i pm Giorgio Gava e Andrea Petroni, terminati gli accertamenti dei 12 consulenti al lavoro, hanno dissequestrato la nave. I periti hanno estratto i dati della «scatola nera» e verificato i moduli elettrici, per capire che cosa non abbia funzionato. Dissequestrata anche la River Countess che ora verrà portata a Trieste per essere riparata, anche se ormai l' armatore ha dovuto cancellare tutti i tour dei tre mesi estivi. Sono ancora in corso invece le verifiche sui rimorchiatori.

L' incidente ha però riaperto il dibattito sul futuro della crocieristica e ha obbligato a scelte rapide. La Capitaneria, che già l' anno scorso aveva introdotto un algoritmo per tenere fuori dalla laguna le navi più impattanti, ha inserito da mercoledì un nuovo limite di velocità (da 6 a 5 nodi), tre rimorchiatori al posto di due per le navi sopra le 40 mila tonnellate, una maggiore distanza e l' obbligo di test di «frenata» per arrivare a Venezia. Ma l' attenzione è soprattutto su quelle «vie alternative» che già il decreto Clini-Passera introduceva nel 2012.

Regione, Comune e **Porto** spingono da un paio d' anni su Marghera per le navi più grandi e l' attuale Marittima per le medie, tramite il canale Vittorio Emanuele. Ma il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli non ne vuole sapere di vedere le crociere tra le fabbriche e sta scegliendo tra Lido San Nicolò e Chioggia per il nuovo terminal. Oggi Toninelli sarà a Venezia per vedere le possibili location sia dall' elicottero) che via barca. Si dice che l' ipotesi preferita sia Chioggia, ma lo staff assicura che nessuna scelta è stata fatta. «L' ennesima idea bizzarra del ministro - dice il senatore Pd Andrea Ferrazzi - In soli 5 anni pensa di scavare 6 milioni di metri cubi di fanghi, spostare il deposito di Gpl, costruire chilometri di banchine e strade e ferrovie per spostare un milione e 700 mila crocieristi».

Toninelli sarà accompagnato dal presidente del **Porto** Pino Musolino, dal provveditore Roberto Linetti e dall' ammiraglio Pietro Pellizzari e non vedrà né Luca Zaia, né Luigi Brugnaro. «Venezia è una città che normalmente si visita proprio in elicottero, lo sanno tutti: siamo pieni di piattaforme d' atterraggio», ha ironizzato ieri Brugnaro. «È proprio così che si capiscono meglio le correnti, si vedono tutte le briccole "mangiate" dall' acqua sotto il livello del mare - continua il sindaco - lo dico che sarebbe bene andare in acqua per capire davvero.

Certo bisogna saper nuotare e bisogna trovare i canali giusti, questo sì. Un po' di rispetto per la città ci vorrebbe». Che però ha concluso dicendo che la visita è «importante».

Ieri è arrivato anche l' appello di Assonautica a non togliere le navi da Venezia: «Almeno quelle sotto le 40 mila tonnellate, magari in numero contenuto, devono continuare a passare per la Giudecca».



Toninelli a Venezia ignora sindaco e Zaia

‘Sopralluogo del ministro dopo l' incidente della grande nave Ma non incontrerà nè Brugnaro nè il presidente della Regione ‘ Il primo cittadino ironizza sull' uso dell' elicottero: «È proprio il mezzo giusto per comprendere la laguna. Serve più rispetto»

MICHELE FULLIN

GRANDI NAVI VENEZIA Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli arriva questa mattina a Venezia per un sopralluogo in laguna e sui canali portuali che sono usati o potrebbero essere usati in futuro dalle grandi navi da crociera. La sua sarà una visita tecnica, che farà accompagnato esclusivamente dai suoi referenti territoriali: il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino, il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti e il contrammiraglio della Capitaneria di porto Piero Pellizzari. Nessun contatto con la città o con gli enti locali è previsto dalla scaletta, cosa che i vertici di Comune non hanno gradito, ma un po' certamente se lo aspettavano. Le bordate contro il ministro da parte del presidente della Regione Luca Zaia e del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro non sono mancate in questi ultimi giorni, da quando Toninelli ha escluso Marghera dalla lista delle possibili destinazioni per le navi e puntato su Chioggia o su un' idea di avamposto fuori dalla bocca di Lido, davanti le spiagge. Così, ciò che il ministro avrà da dire lo riferirà alla stampa e attraverso i canali social.

L' ORDINANZA L' arrivo del ministro avviene nell' immediatezza dell' ordinanza che mette qualche paletto in più al passaggio delle navi. Provvedimento reso necessario dopo che la Msc Opera era finita contro la banchina di San Basilio in seguito ad un' avaria. L' incidente della Msc Opera ha mostrato che due rimorchiatori non sono sufficienti a tenere una nave di quelle dimensioni senza controllo. Così solo le navi di stazza inferiore alle 40mila tonnellate, quindi relativamente piccole, potranno essere trainate in porto da 2 rimorchiatori, uno a poppa e uno a prua, le altre dovranno averne tre, due a prua e uno a poppa.

Questi rimorchiatori dovranno avere cavi d' acciaio più resistenti, visto che il 2 giugno uno di questi si era spezzato. All' ingresso nelle acque della città, tra l' isola di Sant' Andrea e San Nicolò del Lido, la velocità passerà da 8 nodi a 5 (e non più a 6) fino all' ormeggio e la Capitaneria potrà bloccare l' ingresso in caso di situazione meteomarina sfavorevole. Prima di entrare in porto le navi avranno l' obbligo di verificare la situazione delle timonerie e dell' apparato invertitore nelle 48 ore precedenti, da annotare nel giornale di bordo: in caso di esito negativo, non potranno entrare.

I COMMENTI Da palazzo Balbi, Zaia ha fatto presente di non voler fare nessun commento alla visita, ritenendo di aver già parlato a sufficienza nei giorni scorsi. Il sindaco Luigi Brugnaro, invece, si è affidato all' ironia. «So che viene a sorvolare il nostro territorio in elicottero... È una città che normalmente si visita in elicottero, Venezia. Infatti tutti vengono qui in elicottero, le correnti si percepiscono bene dall' alto così come si vedono meglio le bricole (i pali di segnalazione in laguna) come sono mangiate. Io dico che sarebbe bene andare in acqua per capire, bisogna saper nuotare e saper trovare i canali giusti. Un po' di rispetto per la città ci vorrebbe. I grandi dealer internazionali lo capiscono - ha aggiunto riferendosi all' accordo firmato ieri con Visa, accordo unico nel suo genere, per la raccolta di fondi pro Venezia - speriamo che lo capiscano anche alcuni ministri del nostro Governo. L' importante è comunque che venga. Attendo fiducioso».

SOLUZIONI E CRITICHE A quanto sembra di capire, il ministro sarebbe orientato verso uno spostamento delle navi nel porto di Chioggia, anche se ci sono criticità, come la presenza di un enorme deposito di Gpl, una massa enorme di fanghi da scavare per adeguare il pescaggio e i problematici collegamenti con Venezia. Perché, comunque, i turisti vogliono andare a Venezia.

Il capogruppo Pd in Commissione Ambiente e Territorio del Senato, Andrea Ferrazzi, bolla l' idea come bizzarra:

The image shows a newspaper clipping from 'Nordest' with the headline 'Toninelli a Venezia ignora sindaco e Zaia'. The article text is partially visible, including the sub-headline 'Sopralluogo del ministro dopo l'incidente della grande nave...'. There are several small images and graphics, including a map of the Venetian lagoon and a photo of a man. The article is written by Michele Fullin.

«Per il ministro Toninelli sarebbe un gioco da ragazzi risolvibile in soli cinque anni. Come? Un centinaio di motonavi giornaliere attraverserebbero la laguna da sud a nord e viceversa in ciclo costante e 500 pullman al giorno potrebbero usufruire della strada Romea adeguatamente allargata. Chi soffre di mal di mare e mal d' auto potrà utilizzare la ferrovia, ovviamente da costruire in un battito di ciglio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Msc Opera, revocato il sequestro della nave

L'INCHIESTA VENEZIA Da ieri non vi è più alcun sequestro che grava sulla nave Msc Opera.

I periti nominati dalla Procura hanno infatti concluso la raccolta dei dati necessari all'accertamento, tecnico e, di conseguenza, i pm Giorgio gava e Antonio Petroni, hanno tolto i sigilli posti sulla scatola nera e sui componenti elettrici che potrebbero essere stati i responsabili del blocco che ha impedito alla nave di manovrare lungo il canale della Giudecca, mentre si stava dirigendo verso la Marittima, entrando in collisione con la banchina di san Basilio e danneggiando un battello fluviale che stava caricando alcuni turisti.

Anche il battello, di proprietà della River Countess Bv, è stato dissequestrato, dopo che sono stati effettuati tutti i rilievi necessari alla quantificazione dei danni subiti. Restano ancora sotto sequestro, invece, i due rimorchiatori che stavano scortando la nave: le verifiche tecniche sui due mezzi della Panfido, infatti, non sono stati ancora completati.

La nave da crociera della compagnia Msc è dunque ripartita ieri sera alle 22 per Bari, dove arriverà questa mattina. Domani, ripartirà da Bari per Venezia, dove tornerà domenica e riprenderà il consueto itinerario di sette giorni.

Per avere i risultati della perizia sarà necessario attendere, invece, parecchie settimane: la Procura ha concesso ai consulenti tecnici 90 giorni di tempo per rispondere ai quesiti proposti, e dunque per sapere con esattezza cosa ha provocato il guasto e se vi siano responsabilità colpose, vuoi sul fronte delle manutenzioni, vuoi sul fronte delle manovre effettuate nel canale della Giudecca, sarà necessario attendere almeno fino ai primi di settembre, salvo necessità di proroghe.

Gli indagati sono sette e i magistrati hanno chiesto ai loro consulenti, affiancati da quelli nominati dalla difesa, di effettuare verifiche non soltanto sui responsabili di Msc (responsabile della manutenzione, comandante e comandante di macchina), ma anche sul comportamento tenuto dai piloti del **Porto** e di quelli dei rimorchiatori. (gl) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia

Il Fai avverte il ministro: «Decida, ma non uccida la laguna»

Il presidente nazionale Andrea Carandini: «Toninelli parla di Chioggia o Lido? Sono soluzioni d'illuminato»



Msc Opera, revocato il sequestro della nave

UNA FOTOGRAFIA...
Msc Opera, revocato il sequestro della nave

ABACOVIAGGI
Tutto in crociera al mondo

Linea	Nave	Partenza	Arrivo	Prezzo
Costa	Costa Concordia	15/06	18/06	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	22/06	25/06	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	29/06	03/07	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	06/07	10/07	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	13/07	16/07	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	20/07	23/07	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	27/07	30/07	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	03/08	06/08	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	10/08	13/08	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	17/08	20/08	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	24/08	27/08	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	31/08	03/09	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	07/09	10/09	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	14/09	17/09	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	21/09	24/09	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	28/09	01/10	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	05/10	08/10	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	12/10	15/10	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	19/10	22/10	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	26/10	29/10	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	02/11	05/11	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	09/11	12/11	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	16/11	19/11	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	23/11	26/11	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	30/11	03/12	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	07/12	10/12	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	14/12	17/12	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	21/12	24/12	€ 1.200
Costa	Costa Concordia	28/12	31/12	€ 1.200

PER ULTERIORI INFORMAZIONI...
www.abacoviaggi.com



Il Fai avverte il ministro: «Decida, ma non uccida la laguna»

Il presidente nazionale Andrea Carandini: «Toninelli parla di Chioggia o Lido? Sono soluzioni dilettantesche»

DANIELA GHIO

GRANDI NAVI VENEZIA «Le grandi navi stuprano Venezia, bisogna escluderle immediatamente dal canale della Giudecca. Mi appello al ministro Toninelli: deve scegliere tra i progetti il migliore mettendolo allo studio profondamente, badando bene che non danneggi luoghi importanti come Chioggia e il Lido, altrimenti togliamo il male da una parte e lo piazziamo in altro luogo».

Il presidente nazionale del Fai (Fondo per l'ambiente italiano, Andrea Carandini, si rivolge al ministro delle infrastrutture e dei trasporti che oggi è a Venezia per verificare di persona la soluzione più giusta per le grandi navi. «È chiaro che dei mostri del genere solo al largo possono stare, dove vanno portano un inquinamento enorme continua Carandini - Bisogna trovare un vestito turistico che si adatti a Venezia e non buttarle addosso una valanga di roba inimmaginabile. Altrimenti quanto può durare? Si ridurrebbe in un mare di m». Risale a quattro anni fa la mostra fotografica di Gianni Berengo Gardin Mostri a Venezia, con sottotitolo Venezia e le grandi navi, nell'ex negozio Olivetti, in piazza San Marco, organizzata dal Fai per sollecitare una soluzione al problema...

«Ancora tutto è continuato come prima afferma il presidente Fai - Ora dopo l'incidente della Msc Opera a San Basilio non si può più rimandare. Non si può continuare con la stessa storia. Le navi continuano da sei anni ad entrare nel canale, sfilano davanti a San Marco, e un giorno ci andranno a sbattere».

Soluzioni?

«Il problema è che nessun vero progetto è stato fino ad ora elaborato - dice Carandini -. Sono stati sei anni buttati via, si è parlato di diecimila cose, si sono elaborate mille ipotesi ma non c'è nessun progetto da valutare. Nel frattempo i danni all'ecosistema, alla stabilità idrogeologica della laguna sono enormi. Venezia è il porto più inquinato tra quegli italiani ed è il terzo in Europa per inquinamento. Le emissioni nell'atmosfera di sostanze come l'ossido di zolfo e il Pm 10 costituiscono una miscela infernale per l'ambiente, gli abitanti e le pietre di Venezia che vengono corrose da tutto ciò. Il ministro e il Comitato devono vagliare solo progetti esterni alla laguna.

Ma nel frattempo, siccome per un progetto e anche per la sua realizzazione possono passare 6-12 anni, il Fai chiede di impedire da subito, da oggi, il transito nel canale della Giudecca a navi superiori alle 40mila tonnellate. I turisti li portino a Venezia con le scialuppe».

Il ministro Toninelli parla della possibilità di approdi diffusi: Lido, Chioggia, Malamocco.

«Il Lido di Morte a Venezia? Chioggia che è una perla?»

Li vogliamo sciupare e distruggere in questo modo? Sono tutte soluzioni molto dilettantesche: non si possono usare siti storici come approdi per le grandi navi, dovranno trovarne altri. Il Fai è interamente dalla parte dei cittadini che protestano perché hanno pienamente ragione. Appena saputo dell'incidente ci siamo rivolti all'Unesco chiedendo di interrompere il traffico per la Giudecca. Ora mi rivolgo al ministro Toninelli dicendo faccia giustizia. Venezia è una città fragile: se casca un birillo, cascano tutti. Politica e amministrazioni svegliatevi. Mi hanno chiesto di firmare un appello da Palma di Maiorca che ha gli stessi problemi: questi enormi mostri stanno danneggiando moltissime città storiche e fragili, che risalgono a volte ad epoca romana e altre al medioevo. Bisogna trovare altre vie, altri sistemi. A Venezia serve un altro turismo, più colto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the newspaper article with a table of ferry routes from Abaco Viaggi. The table lists various routes, departure times, and prices.

Linea	Partenza	Arrivo	Prezzo
Linea Venezia - Chioggia	08:00	08:30	€ 1,50
Linea Venezia - Lido	08:00	08:30	€ 1,50
Linea Venezia - Malamocco	08:00	08:30	€ 1,50
Linea Venezia - Chioggia	10:00	10:30	€ 1,50
Linea Venezia - Lido	10:00	10:30	€ 1,50
Linea Venezia - Malamocco	10:00	10:30	€ 1,50
Linea Venezia - Chioggia	12:00	12:30	€ 1,50
Linea Venezia - Lido	12:00	12:30	€ 1,50
Linea Venezia - Malamocco	12:00	12:30	€ 1,50
Linea Venezia - Chioggia	14:00	14:30	€ 1,50
Linea Venezia - Lido	14:00	14:30	€ 1,50
Linea Venezia - Malamocco	14:00	14:30	€ 1,50
Linea Venezia - Chioggia	16:00	16:30	€ 1,50
Linea Venezia - Lido	16:00	16:30	€ 1,50
Linea Venezia - Malamocco	16:00	16:30	€ 1,50
Linea Venezia - Chioggia	18:00	18:30	€ 1,50
Linea Venezia - Lido	18:00	18:30	€ 1,50
Linea Venezia - Malamocco	18:00	18:30	€ 1,50

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, il ministro scopre le carte

Toninelli in sopralluogo con la Capitaneria snobba Comune e Regione. Brugnaro. «Speriamo si sblocchi qualcosa»

Grandi navi a Chioggia. Quelle più piccole in Marittima. Quelle «troppo grandi» fuori dalla laguna. Oggi il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli arriva a Venezia. Un sopralluogo dall'alto e in acqua, con la Capitaneria di **porto**.

per rendersi conto di persona delle «possibili alternative». Una visita che preannuncia bufera. Musi lunghi in Regione e in Comune. «Non abbiamo ricevuto inviti», fa sapere il governatore leghista Luca Zaia. «Non ci hanno informato di questa visita», commenta il sindaco Luigi Brugnaro, «con me non è previsto alcun incontro. L'importante è che si sblocchi qualcosa. Io sono sempre fiducioso». Quanto al sopralluogo, Brugnaro usa l'ironia. «Elicottero, certo questa è una città che si visita in elicottero. Io dico che per capire bisogna andare in acqua».

Toninelli arriverà in mattinata e sarà imbarcato su un velivolo della Guardia Costiera.

Poi visiterà in barca le aree di Marghera, Chioggia e della Marittima. Un piano alternativo alle navi davanti a San Marco che Toninelli, in questi gironi attaccato dagli alleati della Lega ma anche dal Pd e da Forza Italia, intende portare avanti. Zaia e Brugnaro insistono per Marghera.

Chioggia La sua preferenza va a Chioggia. Fondali da scavare, («Ma sono fanghi puliti», dice). Nessuna infrastruttura viaria o ferroviaria. «Ma in cinque anni, il tempo necessario per fare i lavori», replica, si potranno costruire». Quanto al deposito di gpl, chiaramente incompatibile con le navi, è allo studio la possibilità di spostarlo da un'altra parte. Le navi troppo grandi Resta il nodo di dove mettere, nel frattempo, le navi superiori alle 40 mila tonnellate. Il botto di domenica ha dimostrato che l'incidente è possibile. E il mondo adesso chiede una soluzione rapida.

Il vincolo Lo ha introdotto il ministro dei Beni culturali Bonisoli per le navi nel canale della Giudecca. È stato ricordato dalla Soprintendenza nella riunione tecnica dell'altro giorno in Capitaneria. Il ricorso al ministero del **Porto** è stato respinto. Resta in piedi quello al Tar del Comune.

L'ordinanza Intanto è stata pubblicata l'ordinanza della Capitaneria di **porto** sulle «misure aggiuntive alla sicurezza della navigazione», dopo l'incidente della Msc Opera del 2 giugno. Nel tratto dalla bocca di Lido (Sant'Andrea) alla Marittima i rimorchiatori dovranno essere tre, i cavi d'acciaio rinforzati, la velocità 5 nodi invece dei 6 di oggi. Il distacco tra una nave e l'altra in entrata di almeno un'ora. Vietato l'ingresso alle navi in presenza di un vento superiore ai 20 nodi, obbligo di avere «presidio della timoneria di emergenza» e un'ideale procedura di arresto di emergenza con i motori».

La sicurezza Basterà a scongiurare episodi che hanno allarmato il mondo? Secondo Assonautica si tratta di misura «più che sufficienti a garantire il transito in sicurezza». Non così la pensano i comitati. «Le grandi navi», dicono, «non possono più entrare in laguna».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Impianto Gpl, Costa Bioenergie chiede un milione di danni al Comune

Sott' accusa lo stop al cantiere poi annullato. Ferro: siamo noi i danneggiati

CHIOGGIA Costa Bioenergie chiede un milione di danni al Comune di Chioggia per 55 giorni di stop forzato ai lavori di ultimazione del deposito da 10mila metri cubi di Gpl nel 2017. Era il 9 maggio e l'amministrazione emanò un'ordinanza di demolizione e di ripristino dei luoghi in quel lembo di **porto** di Punta Colombi, in Val da Rio, per mancanza di autorizzazione paesaggistica e carenza nell'istruttoria; l'impresa fece ricorso al tribunale amministrativo che il 30 giugno concesse la sospensiva e i lavori ripresero. Il Tar a giugno del 2018 e poi il Consiglio di Stato lo scorso febbraio hanno ritenuto infondate le motivazioni dell'ordinanza del Comune e ora che la sentenza è definitiva l'impresa di Fidenza ha deciso di chiedere i danni per maggiori oneri causati dal prolungamento del cantiere, il fermo forzato del personale e dei mezzi, il ritardo negli incassi mentre continuavano a correre le spese generali e le fatture dei fornitori, il mancato guadagno e il danno d'immagine. Totale, circa un milione di euro. Costa aveva ampiamente annunciato la richiesta di risarcimento, anzi lo aveva messo nero su bianco proprio nel ricorso del maggio 2017, promosso «con espressa riserva di azione risarcitoria che verrà attivata in separato giudizio poiché la stessa è collegata ai tempi di definizione del presente ricorso». Ecco perché l'impresa si è rivolta nuovamente al giudice amministrativo e non a quello civile.

«La richiesta della ditta è ingiustificabile - sbotta il sindaco Alessandro Ferro - semmai è la città ad essere danneggiata da un impianto che non vuole». Una prima riunione con l'avvocatura civica è stata tenuta ieri mattina, appena il ricorso è stato notificato in Municipio. «Ci difenderemo in giudizio - aggiunge il vicesindaco Marco Veronese - poiché il Comune doveva ordinare la demolizione a seguito dell'espressa richiesta della Soprintendenza di intervenire per fermare la costruzione del nuovo deposito». Il deposito non è stato ancora ultimato. L'impresa ha chiesto al ministero dello Sviluppo Economico una proroga per completare gli impianti tecnologici che però non ha concesso il via libera perché al Mise e al Mit è in corso l'istruttoria sull'iter autorizzativo e sulla compatibilità dell'impianto con **porto** di Chioggia. L'ok fu dato dal Mise quando al dicastero sedeva Maurizio Lupi, oggi quell'incarico è di Luigi Di Maio, 5s come l'amministrazione comunale, entrambi contrari all'impianto concepito per stoccare gpl che arriva via nave dal Nord Africa per poi farlo viaggiare su camion per la distribuzione nel Nord Italia e in Francia. È dalla sentenza del Consiglio di Stato del 28 febbraio che Costa Bioenergie avverte che ogni azione che mette i bastoni tra le ruote potrà esporre le amministrazioni a «rilevanti risarcimenti»; e dopo il primo incontro con Comune e comitati al Mise del 19 marzo ribadì che avrebbe avviato «le necessarie azioni risarcitorie per il ristoro dei danni subiti e per i tutti i ritardi dovuti a iniziative e comportamenti finalizzati ad ostacolare l'avvio dell'attività». Dopo due annunci e dopo il «no» del dicastero allo Sviluppo Economico al completamento degli impianti tecnologici, l'impresa è passata alla vie di fatto.



Salone Nautico di Venezia, "L' arte navale torna a casa" - Il programma

13 Jun, 2019 Il ricco programma di convegni, incontri e workshop nell' ambito della manifestazione del Salone Nautico di Venezia dal 18 al 23 giugno **VENEZIA** - ' L' avanguardia nel design, i percorsi del nuovo nello yachting ' è il titolo del convegno , che si svolgerà mercoledì 19 giugno, come apertura del Salone Nautico **Venezia** , l' evento dedicato alla nautica nazionale ed internazionale alla sua prima edizione che andrà in scena presso l' antico Arsenale della città lagunare dal 18 al 23 giugno . Un iuntitolo evocativo quello della manifestaziine al suo esordio: " L' arte navale torna a casa " e che avrà sede nel cuore storico della città marinara, a stretto contatto con il contesto cittadino. In esposizione circa 50 yacht e super yacht, tra i 15 e i 50 metri, saranno presenti all' Arsenale di **Venezia**, animando le banchine della Darsena Grande, mentre oltre 100 espositori tra accessoristica, servizi per la nautica e altre imbarcazioni da diporto, occuperanno la sezione indoor delle Tese delle Nappe e le aree esterne. La giornata di aperture prevede pertanto il convegno, organizzato da Vela Spa, nel corso del quale si parlerà di design di avanguardia , intervengono: Luca Bassani , imprenditore e designer (Wally - Ferretti Group), Carlo Feil docente Università Luiss, i designer Carlo Nuvolari (Nuvolari/Lenard) e Luca Dini (Luca Dini Design). Il programma delle iniziative nell' ambito della manifestazione andrà avanti con un ricco palinsesto di convegni e di incontri. Sempre mercoledì 19 e con inizio alle ore 14.00 , l' incontro dal titolo: ' La previsione dell' acqua alta ". La presentazione, realizzata dall' Istituto di Scienze Marine in collaborazione con il Centro Previsioni e Segnalazioni Maree del Comune di **Venezia**, affronta il tema della p revisione dell' acqua alta e delle relative implicazioni in un ecosistema complesso come quello della Laguna di **Venezia**. Alle 15 30 la presentazione della regata Hospitality Cup , che si corre in bacino su maxi yacht che vengono abbinati ai grandi alberghi di **Venezia**. 'Green Lido, l' onda verde di **Venezia**", sarà alle ore 17.00, promosso dal Consorzio **Venezia** e il suo Lido, parlerà di sostenibilità e strategie per la gestione dei rifiuti e della mobilità nell' isola, con interventi di rappresentanti istituzionali di Veritas, Actv e Fondazione Cortina 2021. Nell' occasione verrà assegnato il premio Green Lido, conferito ad un progetto di nautica sostenibile. In parallel o, in Torre di Porta Nuova , l' Università luav con la Regione del Veneto organizza ' Marine e nautica da diporto: esigenze di policy ed opportunità per uno sviluppo sostenibile ", un seminario che intende presentare alcune progettualità regionali prioritarie legate a politiche nel campo delle marine e della nautica, in particolare, partendo dalla preparazione di una proposta europea congiunta tra Regione ed università venete nell' ambito del Programma EU Italia-Croazia. A seguire, una tavola rotonda con operatori del settore di rilievo coinvolti allo scopo di raccogliere i loro feedback sulla proposta. Giovedì 20 un' altra grande giornata dedicata alla cultura del mare: si parte alle ore 10.00 con 'Green Shipbuilding. L' adozione di tecnologie per la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti nel settore navale della Marina Militare ", seminario organizzato dalla Marina Militare Italiana nell' ambito del progetto di Cooperazione Territoriale Interreg Adrion - NEORION. Obiettivo di questo progetto è il rilancio del settore cantieristico nella macro-regione adriatico-ionica, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie 'green" nel settore della cantieristica e del trasporto marittimo. La Marina Militare illustrerà le strategie adottate con l' iniziativa Flotta Verde, che si pone l' obiettivo di ridurre l' impatto ambientale delle proprie navi. Rivolto agli operatori economici del settore il workshop , ore 11.30, organizzato dalla Camera di Commercio di **Venezia** e Rovigo, ' Cantieristica navale e nautica sostenibile: tecnologie abilitanti per i settori della cantieristica navale e nautica". Si offrirà una panoramica sulle principali tecnologie abilitanti applicate alla cantieristica e sull' evoluzione dei materiali per uno sviluppo sostenibile. Nel pomeriggio, ore 14.00 , un incontro promosso da Confcommercio Unione Metropolitana di **Venezia** farà il punto su 'La Blue Economy. Turismo, Città, Ambiente, Competenze professionali: risorse e prospettive del terziario del mare". Da CNA, ore 17.00 , si parla di 'Nautica e turismo esperienziale". Le prospettive e le opportunità per il comparto ricettivo saranno illustrate da rappresentanti del Comune di **Venezia**, CNA **Venezia**, Università Cà Foscari, IUAV, Risposte Turismo, Ciset e University of Wisconsin-Stout. Alle 18.00 , un affascinante viaggio nel tempo, quello proposto da Piero Falchetta,



storico della cartografia e della navigazione ne l' incontro, organizzato dall' Ateneo Veneto, 'Portolani e carte nautiche fra Venezia, Genova e Maiorca tra i secoli XIII e XVI'. Venerdì 21 giugno: 'Tecnologie e dotazioni di bordo per una navigazione sicura'. Questo il workshop, ore 10.00 , promosso dalla Camera di Commercio di Venezia Rovigo nell' ambito del progetto di Cooperazione Territoriale Interreg MED - PROTEUS che aprirà la giornata congressuale del venerdì. Verrà affrontato il tema della sicurezza in navigazione con particolare attenzione alle nuove tecnologie e alle dotazioni di bordo. Pesca, turismo e salvaguardia sono i temi su cui si sviluppa, ore 11.00, 'Laguna di Venezia: risorsa economica e ambientale', convegno a cura di Città Metropolitana di Venezia e San Servolo Servizi Metropolitan di Venezia. Alle 14.00 Assonautica presenta il Sistema Nazionale di Qualità della Formazione Marittima. Alle 16.00 la importante tavola rotonda con tema il 'Nuovo registro telematico della nautica da diporto. Evoluzione del rapporto stato - utente e riflessi sul mercato', un convegno cui parteciperanno gli attori di questa fondamentale innovazione per il mercato della nautica, da cui si attende una propulsione importante per la certezza del leasing, dei passaggi di proprietà. Ne è promotore l' avvocato Sandro Trevisanato e tra i relatori ci sono Fabrizia Lapecorella, direttore generale delle Finanze - MEF e Roberto Perocchio presidente di Assomarinas. Si ritorna a parlare di storia, ore 17.00, con l' Ateneo Veneto e il suo incontro 'Venezia e le grandi scoperte geografiche'. La Serenissima e le grandi scoperte geografiche, un' ipotesi affascinante: parte delle informazioni a disposizione delle potenze oceaniche europee potrebbero essere di provenienza veneziana. Dibattito su questo tema con specialisti del settore coordinato dall' Ammiraglio Paolo Bembo, Direttore della rivista della Lega Navale Italiana. Venezia quale centro collettore di una conoscenza geografica che veniva dall' oriente e che forse aiutò le potenze europee a varcare l' Atlantico. Sabato 22 giugno, alle ore 11.00, il convegno 'La nautica da diporto italiana: semplificazione nel rispetto degli standard di sicurezza' a cura della Guardia Costiera di Venezia e Assonautica. Interverranno rappresentanti della Capitaneria di Porto di Venezia, Assonautica, Ucina e Direzione Marittima del Lazio. Si rivivono i momenti più gloriosi di questa impresa sportiva ne 'L' Italia e la Coppa America, da Azzurra a Luna Rossa', appuntamento promosso da Vela Spa e M9 con la presenza di Matteo Plazzi, vincitore a bordo di BMW Oracle e ora tecnico del Challenger of Record, Davide Tagliapietra, componente del team design di Luna Rossa e Andrea Madaffari che ha partecipato con Il Moro di Venezia. Da Assonautica (ore 14.00), si discuterà de 'La propulsione sostenibile, l' ibrido sale in barca', un tema molto caro alla contemporaneità, che nel marino trova applicazioni importanti e un dibattito aperto. Nel pomeriggio il Convegno dedicato a GianAlberto Zanoletti, mecenate della marineria tradizionale, promosso dal Forum Futuro Arsenale 'Barche d' epoca e classiche. Passione conservazione valorizzazione'. Interverranno esponenti del Comune di Venezia, Forum Futuro Arsenale, ASDEC Associazione Scafi d' Epoca e Classici, Università di Genova, Mibac, Riva Historical Society. Infine domenica 23 giugno , ore 15.00, l' incontro ' La salute vien. vogando. La voga come strumento di prevenzione e benessere psicofisico " organizzata da ASD Gruppo Sportivo Artigiani - Venezia con il patrocinio di Comune di Venezia, ULSS 3 Serenissima, Ordine dei Medici e Chirurghi della provincia di Venezia e La Scuola Grande di San Marco.

Il Nautilus

Savona, Vado

Al terminal APM di vado Ligure arrivate tre mega Ship to shore

È attraccata nel bacino portuale di Vado Ligure la nave che sbarcherà nei prossimi giorni tre gru di banchina (STS Ship to shore) che andranno a operare nel terminal container di APM Terminals

Le tre STS vanno ad ampliare il parco gru del nuovo terminal composto da un'altra shiptoshore, consegnata dalla cinese ZPMC a inizio 2019 e alle quattro gru "di piazzale" (ARMG- Automated rail mounted gantry). Le complesse fasi dello sbarco delle gru dureranno un paio di settimane e saranno seguite da una serie di test. I numeri delle STS sono imponenti: ogni gru è infatti alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato. Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da -16 a -23 metri di profondità) e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships).

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'Al terminal APM di vado Ligure arrivate tre mega Ship to shore'. The article text is partially visible, matching the main text provided. To the right, there is a sidebar with 'BREAKING NEWS' and other news items. At the bottom, there are social media sharing icons and a 'Commenti e chat' section.

Vado Ligure, arrivano le ultime gru per i container della piattaforma Maersk foto

Si tratta di macchinari da 1800 tonnellate, alti oltre 90 metri

Vado Ligure. Sono arrivate oggi nel **porto** di **Vado** Ligure le ultime tre gru "di banchina" (STS - Ship to shore) che andranno a operare nel terminal container di APM Terminals attualmente in costruzione e pronto a divenire operativo a dicembre. Le gru di banchina sono arrivate oggi a bordo della nave Zhen Hua 27, al termine di un lungo viaggio dalla Cina. Le complesse fasi dello sbarco delle gru dureranno alcune settimane e saranno seguite da una serie di test che dureranno alcuni mesi. Leggi anche Lavoro portuale Piattaforma Maersk, ecco i dettagli sulle assunzioni e il programma di formazione Sistema La piattaforma Maersk a **Vado** Ligure all' insegna della tecnologia Grande soddisfazione Piattaforma Maersk, i commenti: "**Vado** nel gotha della portualità e della logistica" Fatto storico Piattaforma Maersk, è ufficiale: il 12 dicembre 2019 la prima nave, 401 nuovi occupati Foto 3 di 3 I numeri delle STS sono imponenti: ogni gru è infatti alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato. Le tre gru arrivate oggi si sommano a quella già sbarcata a dicembre 2018. Le loro dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da -16 a -23 metri di profondità) e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare consentiranno di operare a **Vado** Ligure navi di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships). [Fotografie di Iacopo Grappiolo] Altre notizie di **Vado** Ligure calcio **Vado**, incontri tecnici per i nati tra il 2004 e il 2007 calcio giovanile **Vado**, Giovanissimi 2004: sfuma l' accesso alla final six deposizione fiume Dalla mancata copertura per il carbonile al gruppo VL6 mai costruito: maresciallo del Noe elenca le presunte "violazioni" di Tirreno Power voci di mercato Calciomercato, il Varazze conferma lo staff tecnico Dalla Home disco verde Ata Spa, dal tribunale c' è l' omologa al piano concordatario sospensione licenza Albenga, rissa con feriti e irregolarità amministrative: imposta chiusura per 5 giorni al Caprice disagi Distribuzione del materiale farmaceutico al Ruffini di Finale, i diabetici insorgono: "Troppo scomodo per tanti pazienti e anziani" cuore grande Raccolta fondi a Celle, obiettivo raggiunto: la salma del giovane Mohamed farà ritorno a casa.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

A Msc il 49% di Messina: così Aponte consolida la presenza in Liguria

Lo storico gruppo armatoriale attualmente ha una flotta di otto navi, gestisce un terminal portuale e ha circa mille dipendenti

Simone Gallotti

GENOVA Msc pianta definitivamente un'altra bandierina nel porto di Genova. Il colosso guidato da Gianluigi Aponte ha finalizzato l'operazione di ingresso nel capitale del gruppo Messina. A Ginevra va il 49% della storica azienda che gestisce una flotta di otto navi e un terminal a Genova. La compagnia, gestita dai tre cugini Ignazio e Stefano Messina e Andrea Gais, ha attraversato un periodo difficile per la crisi dello shipping e per il peso dei finanziamenti concessi da Banca Carige per il rinnovo della flotta. Il macigno da 450 milioni di euro era però già stato messo in sicurezza con l'istituto in un pre-accordo siglato poco prima del commissariamento della banca genovese.

Con l'ingresso di Aponte nello storico gruppo dello shipping, quel maxi debito adesso è forte di una garanzia ulteriore: Msc è infatti il secondo armatore al mondo, con un fatturato di oltre 30 miliardi di dollari. Adesso che lo sbarco del Comandante nel capitale del gruppo genovese è diventato definitivo, la geografia del primo porto italiano cambia assetto: Msc si allarga e conquista altri spazi sulle banchine di Sanpierdarena. **NON SOLO NAVI** L'avventura della compagnia armatoriale genovese inizia nel 1921 e si allarga progressivamente da Genova al mondo. Oggi Messina con le proprie navi serve 40 diversi Paesi e tocca oltre 50 porti. Sono i mercati tradizionalmente "difficili" uno dei punti di forza delle rotte solcate dalle navi arancioni, soprattutto in Africa, dove le Ro/ro del gruppo arrivano con facilità.

Ed è stato proprio l'investimento per l'acquisto di nuove unità a mettere in difficoltà la società genovese che adesso ha un socio forte con cui guardare al futuro. In porto si attende di capire quanto peserà la "minoranza" acquisita da Aponte, sia in termini di governance che di strategia future. I Messina contano circa mille dipendenti, 300 dei quali sono a bordo, nella flotta della società. Altri 240 a terra nel terminal e il resto nei vari uffici della compagnia.

LA GENESI DELL'OPERAZIONE Aponte ha utilizzato Marininvest per acquisire il pacchetto dei Messina. Per trovare una soluzione per il maxi-debito con Carige, la compagnia genovese ha iniziato un percorso difficile più di un anno e mezzo fa. A dicembre c'era stato un passo in avanti quasi definitivo con la banca e il preludio all'ingresso di Msc. In quella fase era stato annunciato un aumento di capitale per consentire a Msc di entrare in possesso del 49% delle azioni ed era stato chiarito che i 450 milioni di euro sarebbero stati rimborsati entro il 2032. Eppure non ci sarebbero solo motivi finanziari dietro l'operazione di Aponte: la mossa garantisce a Msc un altro spazio nel risiko portuale, ma, giurano i protagonisti, si è trattato anche di tendere la mano ad una realtà storica dello shipping italiano, per poter ripartire con nuovi piani e investimenti.

Per il closing dell'operazione servono ancora i nullaosta dell'Antitrust e dell'Authority portuale.

nonsolomare

Firmato il passaggio di Messina a Msc

Chiusa ieri l'operazione con cui, tramite la holding italiana Marininvest, il gruppo Msc di Gianluigi Aponte entra nel gruppo Ignazio Messina & C. Il completamento dell'operazione è arrivato sei mesi dopo la formalizzazione dell'accordo di ristrutturazione del debito della società genovese con Carige e altre banche interessate. L'indebitamento, di oltre 450 milioni di euro, per il 90% è riconducibile all'istituto di Piazza Deferrari. Confermato anche lo schema dell'operazione rivelato mesi fa da MF-MilanoFinanza: prevista la creazione di una nuova società dove confluiranno quattro delle otto navi finanziate da Carige e dove Msc sarà azionista di maggioranza con il 52%.

Le unità con-ro destinate alla nuova società veicolo sono la Jolly Diamante, Jolly Perla, Jolly Titanio e Jolly Cobalto.

Nella Ignazio Messina & C.

, che rimarrà quindi proprietaria delle rimanenti quattro navi (Jolly Cristallo, Jolly Quarzo, Jolly Vanadio e Jolly Palladio), dei terminali portuali, retroportuali e del resto delle attività di shipping, il gruppo di Aponte entrerà invece con il 49%.

Previsto anche un aumento di capitale da 30 milioni di euro, di cui 5 in capo alla famiglia Messina e 22,5 a Msc, da versare al closing dell'affare (come detto dopo il via libera Antitrust), cui potranno fare seguito ulteriori 2,5 milioni al verificarsi di determinate condizioni. I rimborsi dovuti a Carige sono stati spalmati tra il 2019 e il 2032, mentre per l'esposizione con gli altri istituti di credito sono stati concessi 5 anni in più di tempo sulle scadenze originarie dei rispettivi contratti. (riproduzione riservata)



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto, il conto di Federagenti dal crollo danni per 400 milioni

Stanziati dal governo solo 270 milioni. Allarme della Cgil: nel primo trimestre meno seimila occupati

Matteo Dell' Antico - A quasi un anno dal crollo di Ponte Morandi, la categoria degli agenti marittimi italiani traccia un bilancio dei danni economici subiti dal cluster marittimo genovese che opera in **porto** e comprende anche centinaia di imprese associate a Federagenti. Perdite ingenti alle quali, per il territorio ligure, si aggiungono dati Istat poco confortanti sul fronte dell' occupazione che sono stati elaborati dalla Cgil regionale. Secondo l' analisi di Federagenti, anticipata al Secolo XIX, i danni produttivi subiti da agenzie marittime ma anche terminalisti, armatori, spedizionieri e autotrasportatori - tra lo scorso anno e quest' anno - raggiungono circa 400 milioni di euro. Una perdita enorme, dunque, che interessa migliaia di imprese che quotidianamente operano nel primo **porto** d' Italia e riguarda la merce che viene caricata e scaricata dalle navi che approdano sotto la Lanterna. Il crollo del Morandi sarà uno dei tanti temi che saranno affrontati questa mattina ad Ancona nel corso dell' assemblea annuale di Federagenti. Analizzando i numeri elaborati dagli agenti marittimi, nel 2018 le perdite ammontano a 130 milioni di euro per il settore container, 6 milioni per l' aspetto che interessa l' autotrasporto e 1 milione di euro per i traghetti. La cifra, secondo una previsione da qui a gennaio, è destinata sensibilmente a crescere per il 2019.

Se, infatti, i danni per il 2018 patiti dalle aziende sono stati stimati in circa 150 milioni di euro, entro la fine di quest' anno saliranno a circa 250 milioni di euro: 240 milioni per il comparto contenitori, 7 milioni per l' autotrasporto e 1,5 milioni per i traghetti. Le perdite individuate dagli agenti marittimi riguardano soprattutto il mancato traffico e una diminuzione delle merci movimentate che si traducono, nel caso dei contenitori, in un calo del 5% rispetto al periodo antecedente il crollo del Morandi.

Ma ci sono anche gli aumenti dei costi e la riduzione delle tasse portuali. Con il "decreto Genova" messo a punto per la ricostruzione dopo il crollo del Morandi, il governo ha stanziato un pacchetto di fondi straordinari dopo la tragedia dello scorso 14 agosto. Quelli che riguardano il mondo portuale e il cluster marittimo - a livello nazionale e non solo per le imprese con sede nella provincia di Genova - non riusciranno a coprire tutti i danni subiti dal comparto. Le perdite calcolate dalle imprese attive nel settore **porto** e logistica potranno essere mitigate da 270 milioni di euro: sono soldi, però, che sono stati messi a disposizione per un pubblico molto più ampio rispetto a chi lavora in **porto**: la cifra, infatti, è stata destinata per compensare la diminuzione delle tasse portuali, realizzare una zona franca urbana e risarcire tutte quelle imprese che hanno subito danni dal crollo del viadotto. La legge di bilancio aggiunge altri 100 milioni di euro per la zona franca urbana e 200 per piani di sviluppo portuale che riguardano le infrastrutture.

Per quanto riguarda l' autotrasporto, sempre a disposizione di tutte le imprese nazionali e non solo genovesi, il governo ha stanziato 20 milioni di euro per il 2018, 80 milioni per quest' anno e altri 80 per il 2020.

Quella di questa mattina, per Federagenti, sarà la 70esima assemblea annuale. Ad Ancona, oltre al presidente degli agenti marittimi Gian Enzo Duci, interverranno il presidente di Assarmatori Stefano Messina, quello di Confitarma



Mario Mattioli, il comandante generale delle Capitanerie di **Porto** Giovanni Pettorino e Mauro Coletta, direttore generale del ministero dei Trasporti.

OCCUPAZIONE IN CALO LIGURIA Non sono dati positivi quelli che riguardano l' occupazione.

Nel primo trimestre 2019 rispetto al 2018, la Liguria ha 6mila occupati in meno e 5mila disoccupati in più. Numeri preoccupanti, in controtendenza sia rispetto al Nord Ovest che al resto d' Italia. Cala in particolare il settore servizi mentre resistono industria e costruzioni. Balzo dell' agricoltura, mentre il calo di occupati è sensibile sia nel commercio che nel turismo. Il numero di disoccupati in Liguria, per la prima volta dal 2010, quota 80 mila unità (+7,2% rispetto al primo trimestre 2018). Secondo Federico Vesigna, segretario generale Cgil Liguria, non esiste più «un prima e un dopo Morandi. La fragile ripresa dell' occupazione dei primi nove mesi del 2018 si è fermata». «A pagare, tra i nuovi disoccupati, sono soprattutto le donne», chiude Marco De Silva, responsabile Ufficio economico Cgil Liguria.

Intanto, Federico Pinna, il consigliere delle Compagnia Unica che nei giorni scorsi si era dimesso, ha fatto marcia indietro dopo un faccia a faccia con il console Benvenuti.

-

L'osservatorio

Manca un piano per la portualità

di Aldo Lampani Oggi lo spread Btp Bund è quasi lo stesso tra quello tra i titoli greci di pari durata ed il Bund. Un dato raccapricciante. Il nostro debito galoppa e chi governa non fa nulla per tirarne le briglie. Anzi, le lascia cadere e lo sferza a correre di più. Uno spunto di riflessione, che speriamo sicuramente tale rimanga, riporta al periodo iniziale della crisi greca, prima che la troika la mettesse sul tavolo operatorio. La compagnia pubblica cinese Cosco avvio le procedure per la "acquisizione" di spazi nel porto ateniese del Pireo. Un memorandum di collaborazione diciamo stretta. Oggi il Pireo è di fatto uno scalo cinese. Poche settimane fa il nostro Paese sull' orlo di una crisi autentica, ha firmato con i cinesi un memorandum (definito non impegnativo) di accordi commerciali non su uno, ma sui due porti di riferimento del nord Tirreno e nord Adriatico, Genova e Trieste. Non bisogna demonizzare nulla e nessuno, per carità. Il futuro dei porti, e di Genova se vogliamo restare al Mediterraneo, passa da tre concetti: globalizzazione, automazione ed innovazione. Ma il domani va soprattutto interpretato. Le quote di lavoro più ricche toccheranno a chi saprà avere le migliori nuove idee. Averle e metterle in atto in proprio I soldi arriveranno a ruota. La bussola del business oggi indica l' oriente e mai come oggi le strategie commerciali usate in passato valgono poco. Oggi conta la Cina, ed i waterfront si adattano al dover compiacere gli occhi a mandorla. Basta guardare agli investimenti enormi di Germania (Brema, Amburgo), Belgio (Anversa) ed Olanda (Rotterdam e tutto il Randstad). Tutti rivolti all' offerta da oriente. Le sponde d' oltre Atlantico si osservano con distacco. Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell' 8 - 9% annuo, a fronte della crescita annua dell' 11% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondivago, difficile, che sceglie di volta in volta le flotte per il carico e i porti per mettere a terra. Negli ultimi venti anni i porti della Germania hanno sostanzialmente raddoppiato la quantità di merci gestite, giungendo a superare i 300 milioni di tonnellate. Eppure il porto di Genova sarebbe in grado di cambiare volto alla città solo facendo, in sedicesimo, quello che possono fare i grandi porti del nord Europa. Ma sui mari settentrionali parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie. Se ne parla, con la massima attenzione, in una pubblicazione tecnica del centro studi della Cassa Depositi e Prestiti, uno dei centri di finanziamento delle infrastrutture italiane. " La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l' intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappresenta il 2,6% del pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale".

La Cassa "vede" 24 porti, ognuno con i propri programmi di investimento, non comunicanti l' uno con l' altro, scali con alle spalle infrastrutture di trasporto frammentate e senza alcuna priorità di realizzazione. Il rischio creato dalla mancata interconnessione infrastrutturale è di far perdere all' Italia una delle più importanti partite economico commerciali che si stia giocando in Europa.

Perché una sconfitta nella riorganizzazione della logistica, significa non solo la perdita di posizioni di favore geografico del comparto dei moli, ma "anche un costo per le imprese che ad oggi assomma ad un onere sui loro conti che supera i 12 miliardi di euro. Cdp mette insieme le cifre e i ritorni per singolo porto. Ebbene, se si realizzassero tutti si arriverebbe ad un aumento di capacità, a livello nazionale, di 11 milioni di teu in un paese che oggi ne movimenta poco più di 10. Un raddoppio non giustificato da alcunché, visto lo stato delle vie di uscita dai porti stessi, della logistica per la distribuzione e della burocrazia.



L' ADSP di Genova presenta gli interventi straordinari alla IX Commissione Trasporti

Genova - A Roma, la IX Commissione Trasporti ha svolto audizioni informali dei rappresentanti dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale sulle prospettive del **sistema portuale** ligure. In particolare per il porto di Genova, sul quale si concentrano risorse finanziarie importanti, stanziare con il decreto cosiddetto Genova nel post crollo del viadotto autostradale, il presidente Paolo Emilio Signorini ha presentato ai membri della Commissione tutti gli interventi previsti e già in fase di attuazione a sostegno della ripresa dei traffici commerciali e per lo sviluppo **portuale** e logistico contenuti nel Programma straordinario approvato a gennaio dal commissario per la ricostruzione Marco Bucci.



A Genova il porto sia aperto alle persone e chiuso alle armi

Francesco Malavolta Nell' arco di due settimane hanno bussato alle porte di **Genova** due navi che hanno messo sotto i riflettori quello che è uno dei porti più importanti del Mediterraneo e il più grande d' Italia, snodo strategico del traffico marittimo dell' intera Europa meridionale. Il 20 maggio a presentarsi al **porto** di **Genova** è stata la Bahri Yanbu , nave saudita carica di armi che, partita dagli Stati Uniti, ha fatto tappa dapprima in Canada e poi, nel continente europeo, in Belgio, Regno Unito e Spagna, a seguito della mancata autorizzazione allo sbarco nel **porto** francese di Le Havre dove ha avuto luogo una mobilitazione da parte di numerosi attivisti per i diritti umani. Il carico di bombe trasportate dalla nave e destinate all' Arabia Saudita, attualmente impegnata nel conflitto in Yemen, rischia di essere usate contro la popolazione civile per commettere gravi violazioni dei diritti umani come più volte documentato dai Rapporti delle Nazioni Unite . Anche **Genova** si è mobilitata contro la "nave delle armi" con una protesta organizzata dagli operatori portuali che da uno dei simboli della città, la Lanterna, alla banchina di attracco hanno protestato e tentato di bloccare l' accesso agli ormeggiatori. E che successivamente ha coinvolto anche alcune sigle sindacali che hanno dichiarato di non voler diventare complici del disastro che sta avvenendo in Yemen. Il risultato ottenuto grazie a questa presa di posizione è stato il mancato imbarco di un generatore elettrico, attrezzatura considerate "dual use", ovvero sia per uso civile che militare. Il 2 giugno ad approdare presso il **porto** di **Genova** è stata una nave molto diversa, il pattugliatore della Marina Militare Cigala Fulgosi , con a bordo circa 100 persone migranti salvate nel Mediterraneo Centrale al largo della Libia, tra cui 23 minori, alcuni dei quali non accompagnati, e 17 donne delle quali 6 incinte. Uomini e donne provenienti dalla Libia, dal Camerun, dalla Somalia, dalla Costa d' Avorio, dalla Nigeria e dal Mali, che hanno trascorso due interminabili giorni in mare prima di essere soccorsi dalla nave militare. Anche in questa occasione gli operatori portuali genovesi si sono mobilitati, stavolta per mostrare tutto il calore e l' apprensione della città nei confronti delle persone migranti in arrivo e del personale militare che li ha salvati, con la loro presenza presso la banchina e con uno striscione con su scritto " Benvenuti " affisso sulla Lanterna. L' equipaggio ha giocato con i bambini distraendoli dalla terribile esperienza passata, 11 minori non accompagnati, una donna ustionata e il suo bambino sono rimasti nel capoluogo ligure. Gli altri sono stati trasferiti in una struttura del Lazio. Due gesti etici e morali molto importanti messi in atto dagli operatori portuali e dalla comunità civile che intendono ribadire come i nostri porti debbano continuare ad essere, per loro natura, aperti agli uomini e chiusi alle armi, così come sancito dalle dichiarazioni internazionali firmate dal Secondo Dopoguerra a oggi e così come dettato dal comune senso di appartenenza che lega uomini e donne di ogni parte del mondo alla stessa comunità umana. "Gridano le persone in fuga ammassate sulle navi, in cerca di speranza, non sapendo quali porti potranno accoglierli" ha affermato il Papa nel corso dell' udienza dello scorso 10 giugno prima di lanciare un importante monito: "L' ira di Dio si scatenerà con i responsabili dei Paesi che parlano di pace e vendono le armi. Questa è ipocrisia, è un peccato. Una scelta che macchia l' Europa intera quando sceglie di non accogliere chi fugge dalla guerra in cerca di speranza ma che al contrario apre i porti alle imbarcazioni che devono caricare sofisticati e costosi armamenti capaci di produrre devastazioni che non risparmiano nemmeno i bambini". Un messaggio profondo che facciamo nostro. Parole importanti che toccano i cuori di ciascuno e che ci inducono a riflettere, ancora una volta, sull' impellente necessità di aprire corridoi umanitari e di creare vie sicure e legali che possano sconfinare i traffici illegali di esseri umani condotti dai trafficanti. Senza farci dimenticare il dovere morale di salvare chiunque si trovi in mare in bilico tra la vita e la morte , davanti a un destino appeso a un sottile filo determinato dalle scelte che vengono compiute dall' altra parte del Mediterraneo. Oggi, più che mai, è necessario riscoprire quel comune senso di umanità e quel naturale spirito di fratellanza insito in noi e agire per salvare ogni vita umana che si trova in pericolo.

HUFFPOST
POLITICA ECONOMIA ESTERI CULTURE CITTADINI BLOG VIDEO

IL BLOG
A Genova il porto sia aperto alle persone e chiuso alle armi
13GIUG2019 13:33 CEST | Aggiornato 22 minuti fa

TRENDEZIE
Di Maio protesta sul salvataggio di Radio Radicale (ma poi ingota il responso)
Spodi "la prima vista" in tv vogliono annullare il matrimonio, ma il giudice dice "no"
"Caro barista da assumere, ma non ti trovo. Sospetto sia colpa del reddito di cittadinanza"
Niente accordo Lega-M5S: salta il veto in vigilanza sul doppio incarico a Foa
Una circonfina, nessun libro (di G. Fantasia e S. Baldolosi)
"Ho portato il nascitomo dei poveri in tv". Freccero difende il suo Reality

ISCRIVITI E SEGUI CITTADINI
Newsletters
@huffpostitalia

Il Nautilus

Genova, Voltri

L' ADSP di Genova presenta gli interventi straordinari finanziati dal Decreto Genova alla IX Commissione Trasporti

SCRITTO DA REDAZIONE

eri, mercoledì 12 giugno 2019, a Roma, la IX Commissione Trasporti ha svolto audizioni informali dei rappresentanti dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale sulle prospettive del **sistema portuale** ligure. In particolare per il porto di Genova, sul quale si concentrano risorse finanziarie importanti, stanziate con il decreto cosiddetto Genova nel post crollo del viadotto autostradale, il presidente Paolo Emilio Signorini ha presentato ai membri della Commissione tutti gli interventi previsti e già in fase di attuazione a sostegno della ripresa dei traffici commerciali e per lo sviluppo **portuale** e logistico contenuti nel Programma straordinario approvato a gennaio dal commissario per la ricostruzione Marco Bucci. Vedi l' audizione alla Camera: webtv.camera.it/

The screenshot shows the homepage of the 'Il Nautilus' website. The main article is titled 'L'ADSP di Genova presenta gli interventi straordinari finanziati dal Decreto Genova alla IX Commissione Trasporti'. The article text is partially visible, mentioning the meeting on June 12, 2019, in Rome. To the right of the article, there are several advertisements, including one for 'PEYRANI BRINDISI' and another for 'patagonia'. The website header includes navigation links like 'Home', 'Eventi', 'News', and 'Autorevoli'. The footer contains social media icons and contact information.

Genova, l'idea degli spedizionieri: un grande retroporto per la Valpolcevera

GENOVA - L'obiettivo è quello di fare della Valpolcevera un retroporto di primo livello per il primo scalo d'Italia e collegare le banchine del bacino di Sampierdarena con l'entroterra. Recuperare aree dismesse nella valle, creare nuovi posti di lavoro e consentire la nascita di nuove attività produttive collegate con il porto, permettendo all'intera zona di avviare una rinascita economica dopo il crollo di Ponte Morandi. La proposta è stata lanciata ieri, a Sant'Olcese, dagli spedizionieri genovesi durante il convegno che si è tenuto a villa Serra Pinelli. All'incontro - dal titolo Il Porto sul Polcevera. La rinascita economica della Valle dopo il crollo del ponte Morandi e organizzato dal Comitato Sì Terzo valico - sono intervenuti, tra gli altri, il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta, il sindaco Marco Bucci, il presidente dell'aeroporto Colombo e di Ascom Paolo Odone, il consigliere della Fondazione Ansaldo Francesco Valdevies e la dirigente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Laura Ghio. «Abbiamo una visione ambiziosa del porto che abbracci banchine, aeroporto e Valpolcevera spiega Botta - e proprio questa valle deve essere destinata a diventare una zona logistica semplificata, capace di fare da tramite tra il porto e le aree retroportuali». Secondo il direttore di Spediporto «il risarcimento della valle deve partire proprio dalla sua riconversione portuale in servizi alla merce ad alto valore aggiunto: ci sono decine di attività che qui potrebbero trovare sede e organizzazione». Durante il convegno, è emersa la necessità di un rilancio della Valpolcevera che è una delle aree, a livello produttivo, più critiche di tutto il Comune di Genova ma non solo visto che nella valle sono presenti anche altri comuni più piccoli rispetto al capoluogo come Campomorone, Ceranesi, Mignanego, Sant'Olcese e Serra Riccò. In Valpolcevera il tasso di disoccupazione arriva al 9%, la scolarizzazione al 44%, il reddito è di 19.463 euro (Pil) inferiore al 75% della media Pil dell'Ue.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«In lungomare Canepa condizioni invivibili, la galleria è necessaria»

Una diffida che potrebbe trasformarsi presto in un' azione legale contro Comune, **Autorità portuale**, ministero delle Infrastrutture e Anas, per chiedere il risarcimento dei danni subiti a causa del rumore, dello smog e delle vibrazioni provocate dal traffico con cui convive chi abita o lavora in lungomare e Camepa e dintorni, in seguito all' allargamento della strada a sei corsie.

La diffida è stata inviata ai quattro enti da una settantina fra abitanti, commercianti e proprietari di immobili della zona, assistiti dallo studio legale Afferni Crispo & C. E si tratta della seconda diffida dopo quella già mandata a febbraio ad Anas per il rumore. Ma, siccome la situazione non è migliorata e in estate, con le finestre aperte, i disagi sono destinati ad aumentare, i cittadini hanno alzato il tiro. «Se non riceveremo risposte, siamo pronti a fare causa, perché la situazione è insostenibile» ha annunciato ieri a Tursi Silvia Giardella, presidente del comitato di lungomare Canepa. Il comitato ha rilanciato la richiesta della galleria fonoassorbente per attutire rumore e smog, ma sulla realizzazione di quest' opera per ora non ci sono certezze. Ieri i rappresentanti locali di Anas hanno detto di non sapere se l' amministrazione comunale ha chiesto alla direzione generale di Anas di avviare la progettazione di quest' opera, e l' assessore ai lavori pubblici, Paolo Fanghella, ha spiegato che «le soluzioni potranno esserci solo quando, a fine lavori, ci saranno dati certi sull' assetto della mobilità».

Il presidente di Sviluppo Genova, Franco Floris, ha ribadito che i lavori termineranno tra fine giugno e inizio luglio e che sarà steso un tappeto di asfalto fonoassorbente che, però, evidentemente, non risolverà tutti i problemi.

- A. COL.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

IMPEGNO SERVIZI ALLO SBARCO PER I DIPIORTISTI IN TRANSITO

Un marina-cerniera con la città

- LA SPEZIA - NON SOLO ormeggi per le barche da diporto dei soci, ma servizi alle imbarcazioni in transito, a fronte di 60 posti disponibili che, durante la bella stagione, sono quasi sempre occupati, con l'effetto indotto di rendere il porticciolo De Benedetti dell' Assonautica provinciale un trampolino di lancio per le visite in città. «Di qui l' orientamento alla fruizione del territorio, all' offerta museale, agli eventi...» spiega il presidente Piergino Scardigli, evidenziando l' assist al tessuto commerciale cittadino e oltre i confini dello stesso. Ma non c' è solo quello.

Il servizio innovativo sulla rampa di lancio quello per le forniture alimentari alle barche in transito. Parliamo del Progetto Cambusa che vede in prima linea, impegnato nella tessitura delle relazioni con i fornitori, il consigliere Romiolo Busicchi. «Le forniture in gioco sono quelle dei prodotti tipici del territorio, prelibatezze ricercate dai turisti che navigano, come ci dimostra la domanda che sale dagli stranieri ma anche dagli italiani che scelgono come approdo il nostro **porto**. Garantita ordinazione e consegna dei prodotti in banchina».

IL NUOVO corso dell' Assonautica batte poi le rotte degli eventi sportivi: gare di vela, di pesca, di motonautica. Fresca l' affiliazione alle relazione federazioni sportive, con l' indotta affiliazione al Coni. Effetti indotti: movimentare l' ambiente, fruire di uno sconto sulla concessione. «E presidio di un ambito, quello della pesca sportiva, esposto al rischio di balzelli, come è emerso nelle proposte per l' ultima finanziaria, in cui era prevista una tassazione mirata su chi coltiva l' hobby della pesca in mare. La mobilitazione dello scorso anno è valsa al ritiro dell' emendamento ma restiamo vigili», dice il consigliere Giorgio Chimenz. C.R.

2 **PRIMO PIANO LA SPEZIA** LA NAZIONE - VENERDÌ 14 GIUGNO 2019

L'ECONOMIA DEL MARE

ASSONAUTICA L'AVVOCATO AL TIMONE
Conferma all'unanimità per Scardigli e consiglieri

«Il PROIE»
L'AVVOCATO Piergino Scardigli è stato confermato alla presidenza dell'Assonautica provinciale. Per lui è la fine dell'era di Roberto Albertoni, che ha lasciato il posto a Scardigli. Il consiglio di amministrazione è stato rinnovato con i consiglieri: Roberto Albertoni, Andrea Baticchi, Luigi Sili, Daniele Baticchi, Romiolo Busicchi, Mario Giorgio Chimenz, Walter Ciampi, Paolo Cristofari, Giancarlo Ricci, Riccardo Toffi, Andrea Toffi, i consiglieri dei comitati: Stefano Di Stefano, Giuseppe Scardigli e Roberto Cristofari. Il consiglio è presieduto da Scardigli.



Piergino Scardigli
Presidente dell'Assonautica provinciale

Romiolo Busicchi
Consigliere dell'Assonautica provinciale

Giorgio Chimenz
Consigliere dell'Assonautica provinciale

«Il porticciolo De Benedetti è da ampliare»

NUMERI
Solo 400 i posti barca in transito ai 1700 licenziati di ormeggi per il transito. Il porto di La Spezia è uno dei porti più trafficati d'Italia. In tutto il porto ci sono 1700 licenze per i posti barca in transito, ma solo 400 sono effettivamente in uso. La differenza è dovuta al fatto che molti posti barca sono occupati da barche che non sono in transito ma che sono in porto per altri motivi.

IMPEGNO SERVIZI ALLO SBARCO PER I DIPIORTISTI IN TRANSITO
Una marina-cerniera con la città

«Il PROIE»
Il porto di La Spezia è uno dei porti più trafficati d'Italia. In tutto il porto ci sono 1700 licenze per i posti barca in transito, ma solo 400 sono effettivamente in uso. La differenza è dovuta al fatto che molti posti barca sono occupati da barche che non sono in transito ma che sono in porto per altri motivi.







Il Pagliari alla città entro fine anno

Il 18 giugno la giornata dedicata al ricordo con l'inaugurazione del monumento

- LA SPEZIA - NELL' EPOCA della memoria corta e dei revisionismi, la città della Spezia va in direzione contraria e mette in primo piano il suo passato, in particolare la sua identità di 'Porta di Sion'. Dopo essere stata insignita nel 2006 della Medaglia d' Oro al Valor Civile per la mobilitazione straordinaria con cui supportò l' operazione grazie a cui oltre mille scampati dai lager nazisti riuscirono a partire per Israele, lasciandosi alle spalle morte e disperazione, oggi torna a dare lustro a quelle pagine da non dimenticare. E lo fa con un' intera giornata consacrata al ricordo: il 18 giugno, in due diverse location affacciate su quel mare che per molti significò ritorno alla vita. «Saranno due fasi diverse - ha spiegato la presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale **Carla Roncallo** -: dopo le polemiche, tornerà alla città un bene di interesse storico, che potrà esser vivibile da tutti». Proprio il molo Pagliari, da cui salparono le navi di Exodus Fede e Fenice, tornerà alla cittadinanza, che a partire da fine anno - i lavori per la nuova marina sono stati rallentati dai danni del nubifragio di fine ottobre 2018, e non è ancora stata resa nota la data del completamento dell' intera infrastruttura - potrà visitarlo e fruire del progetto vincitore del concorso di idee per un monumento commemorativo e di un percorso didattico a stazioni, composto da dieci teche, intitolato «La Spezia, Porta di Sion». I vincitori sono stati Jacopo Maugeri, Alessandro Tognetti, Studio M2B Progetti-Paolo Maloni e Ivano Barcellone, la scultura in marmo è stata realizzata dal maestro Walter Tacchini. Testimonianze che resteranno, insieme all' intitolazione della piazza alla radice del Pagliari, in cui sarà posizionato il monumento, alla Memoria e di intitolare il percorso espositivo a Yehuda Arazi e Alda Sereni, che predisposero l' intera operazione Exodus nel 1946 e a cui saranno dedicate due targhe, scoperte in questa occasione. Autorità Portuale e Fondazione Carispezia insieme per questa serie di iniziative, che termineranno con l' inaugurazione della mostra 'Dalla Terraferma alla Terra Promessa, Alya Bet dall' Italia ad Israele, 1945-1948' al Terminal 1 in largo Fiorillo, prevista alle 18.30 alla presenza del governatore Giovanni Toti.

Chiara Tenca.

Citta della Spezia

La Spezia

"Molo Pagliari è di tutti, sarà valore aggiunto per la città"

Il 18 giugno sarà dedicato alle vicende nel '46 con l' inaugurazione del monumento, del percorso didattico, della mostra sull' "Aliya Bet" presso Terminal 1.

La Spezia - La Spezia non dimentica il suo ruolo di Porta di Sion e accoglierà per un' occasione speciale una delegazione di trenta cittadini israeliani. L' occasione è per il taglio del nastro del monumento vincitore del concorso "La Spezia - Porta di Sion" nella nuova Piazza della Memoria in molo Pagliari in Viale San Bartolomeo . A questo evento ne sono correlati altri due: la scoperta della targa che identifica il percorso didattico che sarà intitolato a Ada Sereni e Yehuda Arazi (che predisposero tutti gli imbarchi legati a Exodus nel 1946) e l' inaugurazione della mostra al Terminal 1 "Dalla terraferma alla Terra Promessa, Alya Bet dall' Italia a Israele, 1945- 1948" curata da Rachel Bonfil e Fiammetta Martegiani del Muza - Eretz Israel Museum di Tel Aviv. La data prescelta per questi eventi è il 18 giugno a partire dalle 16.30 al Molo Pagliari e per l' occasione la strada, prima dell' inizio della darsena, sarà chiusa per lo svolgimento delle cerimonie. La presentazione degli eventi si è tenuta questa mattina nell' auditorium dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale alla presenza della presidente **Carla Roncallo**, il sindaco Pier Luigi Peracchini, il gruppo vincitore del concorso di idee "La Spezia, Porta di Sion", il rappresentante della Comunità ebraica della Spezia, Alberto Funaro, il consigliere di indirizzo della Fondazione Carispezia, Cinzia Sani. I vincitori sono Jacopo Maugeri, Alessandro Tognetti, Studio M2B Progetti - Paolo Maloni e Ivano Barcellone; la scultura in marmo è stata ideata dal maestro Walter Tacchini, esponente della cosiddetta Arte Sociale, nome conosciuto a livello internazionale, insegnante presso l' Accademia di Belle Arti di Carrara. Sia il monumento sia il percorso saranno visitabili gratuitamente dal pubblico non appena ultimati i lavori di realizzazione della nuova marina, ormai in avanzato corso di esecuzione. "La giornata che sarà articolata in diversi momenti - ha dichiarato la Presidente **Carla Roncallo** -, in una zona che per lungo tempo è stata al centro di numerose polemiche ora si sta trasformando in un valore aggiunto per tutta la città e sarà fruita da tutti quanti. Sarà un' eccellenza. La mostra, per la quale saranno presenti anche le nipoti alle donne a cui è intitolata, è stata anche a Milano ed è stata molto visitata anche a Roma". "Per la città - ha dichiarato il sindaco della Spezia Pier Luigi Peracchini - sarà un giorno molto importante. Il 18 giugno sarà un giorno importante per la città della Spezia che nel 2006 fu insignita della Medaglia d' Oro al Valor Civile per la straordinaria dimostrazione di solidarietà ed aiuto alla popolazione ebraica da parte della nostra comunità, che accolse ed assistette i profughi ebrei scampati ai lager nazisti che intendevano raggiungere, via mare, la Terra Promessa. Questi accadimenti sono una testimonianza importante ed attualizza un profondo messaggio di speranza e verso il prossimo. Nella mia famiglia sono stati vissuti quei giorni". "Spezia era una città distrutta - ha dichiarato il rappresentante della Comunità ebraica della Spezia, Alberto Funaro - e i cittadini hanno trovato la forza e la volontà di aiutare gli altri. Per questo in Israele c' è un profondo ricordo positivo della Spezia. Abbiamo condiviso, sia con la comunità ebraica della Spezia che quella genovese, la scelta dell' Autorità portuale di realizzare questi eventi. E' fondamentale che un luogo della memoria diventasse fruibile per tutti e che non restasse isolato". "Questo lavoro - ha dichiarato Cinzia Sani consigliera di indirizzo della Fondazione Carispezia - è il frutto del lavoro di tutti gli enti chiamati in campo". "Per me è stato un grande onore - ha dichiarato l' assessore alla Portualità Anna Maria Sorrentino - presiedere la commissione che ha sancito i vincitori del progetto per il monumento che ha simboli profondi per il popolo di Israele". La giornata del 18 giugno sarà "un' anteprima" ed entro la fine dell' anno saranno visitabili gratuitamente dal pubblico non appena ultimati i lavori di realizzazione della nuova marina, ormai in avanzato corso di esecuzione. Giovedì 13 giugno 2019 alle 13:29:37 C.ALF redazione@cittadellaspezia.com Segui @chiara_clotilde.

The screenshot shows a news article on the 'Città della Spezia' website. The main headline is "Molo Pagliari è di tutti, sarà valore aggiunto per la città". Below the headline, there is a sub-headline: "Il 18 giugno sarà dedicato alle vicende nel '46 con l' inaugurazione del monumento, del percorso didattico, della mostra sull' "Aliya Bet" presso Terminal 1." The article text begins with "La Spezia - La Spezia non dimentica il suo ruolo di Porta di Sion e accoglierà per un' occasione speciale una delegazione di trenta cittadini israeliani...". The article mentions the inauguration of a monument and a didactic path on June 18th. It also mentions the presence of Mayor Pier Luigi Peracchini and other officials. The article also mentions the 'Italy Transfer' exhibition and the 'Città della Spezia' website.

Città della Spezia

La Spezia

Aida Nova cambia il giorno di scalo settimanale. E lunedì prossimo sarà il turno di Disney Magic

La Spezia - Novità in vista nel calendario degli approdi delle regine del mare al Molo Garibaldi. La compagnia tedesca Aida Cruises, del gruppo Carnival, ha infatti deciso che a partire dal 24 giugno l'ammiraglia Aida Nova scalerà alla Spezia il lunedì e non più il martedì come era avvenuto sino a ora. Il cambio è dovuto a motivazioni logistiche e ai ritardi che spesso le navi accumulano nel lasciare il porto di Civitavecchia, complicando le cose per l'arrivo nello scalo seguente nei tempi previsti. Ecco allora che Nova sarà nel Golfo il lunedì dalle 7 alle 19, invece che il martedì dalle 5 alle 24, giorno in cui sarà invece ormeggiata nel porto laziale. Si rivoluziona anche il calendario delle presenze turistiche in città, abituata al pienone del martedì con l'arrivo di Aida e Msc. Da fine giugno, invece, le ammiraglie delle flotte saranno spalmate nel corso della settimana: il lunedì Aida Nova, il martedì Msc Seaview, il mercoledì Royal Caribbean con Oasis of the sea e, da novembre, ogni venerdì sarà il turno di Costa Smeralda, la nuovissima ammiraglia della compagnia genovese che imbarcherà i turisti alla Spezia come aveva fatto Costa Futura a marzo e aprile. Prima dell'avvio di questa novità sarà ancora il lunedì il giorno da tenere d'occhio: il 17 giugno, infatti, si assisterà all'accosto di Disney Magic nell'unica data spezzina della stagione. Giovedì 13 giugno 2019 alle 21:18:06 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Scopri l'offerta Iren Casa Online.

Aida Nova cambia il giorno di scalo settimanale. E lunedì prossimo sarà il turno di Disney Magic

AVREMO UNA AMMIRAGLIA AL GIORNO - Novità in vista nel calendario degli approdi delle regine del mare al Molo Garibaldi. La compagnia tedesca Aida Cruises, del gruppo Carnival, ha infatti deciso che a partire dal 24 giugno l'ammiraglia Aida Nova scalerà alla Spezia il lunedì e non più il martedì come era avvenuto sino a ora. Il cambio è dovuto a motivazioni logistiche e ai ritardi che spesso le navi accumulano nel lasciare il porto di Civitavecchia, complicando le cose per l'arrivo nello scalo seguente nei tempi previsti. Ecco allora che Nova sarà nel Golfo il lunedì dalle 7 alle 19, invece che il martedì dalle 5 alle 24, giorno in cui sarà invece ormeggiata nel porto laziale.

Si rivoluziona anche il calendario delle presenze turistiche in città, abituata al pienone del martedì con l'arrivo di Aida e Msc. Da fine giugno, invece, le ammiraglie delle flotte saranno spalmate nel corso della settimana: il lunedì Aida Nova, il martedì Msc Seaview, il mercoledì Royal Caribbean con Oasis of the sea e, da novembre, ogni venerdì sarà il turno di Costa Smeralda, la nuovissima ammiraglia della compagnia genovese che imbarcherà i turisti alla Spezia come aveva fatto Costa Futura a marzo e aprile.

Prima dell'avvio di questa novità sarà ancora il lunedì il giorno da tenere d'occhio: il 17 giugno, infatti, si assisterà all'accosto di Disney Magic nell'unica data spezzina della stagione.

Giovedì 13 giugno 2019 alle 21:18:06

TH D.L.
deluca@cittadellaspezia.com
@thomasdeluca

Guarda Anche

Fotovoltaico, quando al risparmio si aggiunge il rispetto dell'ambiente

Porto, Rossi cala l'asso ai cinesi «Bando per l'hub a metà luglio»

Dichiarazione a sorpresa del presidente di Ap durante un convegno sulla "Via della Seta" «La tabella di marcia è rispettata, presto la gara per la ricerca del General contractor»

ANDREA TARRONI

RAVENNA Aveva iniziato con un' accorata relazione sulla strategicità dell' approfondimento del canale Candiano. Di come fu importante la svolta per Suez quando si giunse a -24, non accontentandosi di 16. Di come Ravenna sia insostituibile per posizione e spazi disponibili. Poi Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, sbalordisce la platea: «La tabella di marcia stabilita con gli enti competenti per la composizione del bando per il progetto Hub è rispettata: potremo pubblicare la gara per la ricerca del General contractor in tempi brevi. Io ritengo entro l' estate, al momento posso presumere la seconda settimana di luglio».

La sede è quella del convegno organizzato da Federmanager e Bper "Investire a Ravenna, la via della Seta" e oltre a Rossi e al sindaco Michele De Pascale era presente anche l' ad di Cmit Europe Stefano Schiavo. Agli interventi di Andrea Molza (presidente Federmanager) e Fabrizio Togni (dg Bper) si è aggiunto quello dal finale fulminante del presidente Ap, che a latere della conferenza sottolinea come «non ci sia ancora stato l' incontro in cui con la Conferenza di servizi in Regione si siano analizzate le specifiche supplementari richieste perché la gara sia pubblicata, ma il mio forte auspicio espresso durante il convegno è suffragato dalla buona condivisione e dall' unità di intenti che nelle ultime settimane ho percepito rinnovata.

Se si procede così, questa potrebbe davvero essere la volta buona».

Le parole di Rossi seguono una fase complicata che ha visto uno stallo, dopo che era giunto il sì del Cipe ed erano stati incamerati anche i fondi derivanti dalla Banca europea degli investimenti, sulla parte istruttoria del bando del Progetto Hub: approfondimenti burocratici sulle tutele ambientali sembravano costituire uno scoglio più difficoltoso del previsto e in molti già temevano uno slittamento dei tempi tale da mettere a repentaglio la pianificazione.

Una chiarita era giunta già nelle scorse settimane, ma le parole di Rossi sono parse ancor più perentorie e nette. Cinesi alla finestra A sottolineare l' importanza del fronte del Far East, tema del convegno tenutosi nella sede di via Guerrini, era la presenza dell' amministratore delegato di Cmit Europe, il ravennate Stefano Schiavo, che nel palazzo antistante che fu del gruppo Ferruzzi e ora presidio europeo del grande gruppo cinese spiega come siano «circa 70 gli ingegneri che abbiamo già assunto. E come promesso, riteniamo entro l' anno di arrivare a 100».

Il sindaco De Pascale parte da chimica e offshore: «Sarebbe effettivamente un momento fondamentale per gli investimenti, come sottolineato da vari relatori - attacca il sindaco - e infatti sulla chimica abbiamo visto come Orion e Yara stiano muovendosi rafforzando il loro radicamento ravennate forti dei passi avanti fatti da Eni. Non possiamo dire lo stesso per l' offshore: lo spettacolo offerto dal governo è deplorabile e il trucco dell' inammissibilità degli emendamenti è stata una brutta pagina. Adesso basta: le elezioni sono passate e non si può andare avanti nel negare un asset fondamentale a Ravenna e al Paese. Chi ha fatto promesse le mantenga». Anche perché la competizione globale, secondo De Pascale, impone fondamenti solidi: «La Via della Seta è nella Costituzione cinese, per loro è un progetto di egemonia nel mondo. In Italia viviamo un di battito schizofrenico fra chi dice che dobbiamo bloccarlo, perché significherebbe vendergli i porti e chi esulta acriticamente per l' arrivo di forti investimenti. Io dico - sottolinea il sindaco - che dobbiamo cogliere le opportunità per noi positive del progetto di sviluppo di un grande player mondiale».

E per avere basi solide è necessaria la conoscenza: «Un passo importante l' abbiamo mosso grazie ai nuovi corsi universitari e con il progetto sul Centro ricerche di Marina di Ravenna. Era una "grande incompiuta", adesso anche



RAVENNA
Daniele Rossi, presidente dell' Autorità di sistema portuale, durante un convegno sulla "Via della Seta" a Ravenna. In alto: il sindaco Michele De Pascale e il presidente della Banca europea degli investimenti, Paolo Barone. A destra: il presidente della Cimit Europe, Stefano Schiavo.

grazie alla partnership col Fraunhofer Institute può diventare un tassello fondamentale per sviluppare il know how del territorio».

SetteSere Qui

Ravenna

FOCUS PORTO | Intervista a tutto campo al presidente Adsp Daniele Rossi

«Hub, bando entro pochi mesi; nuove opportunità sulle crociere»

Elena Nencini Daniele Rossi, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale (Adsp), al centro ultimamente del dibattito sugli escavi sottolinea l' importanza delle trattative che sta portando avanti: «E' una tematica che non è semplice, ma è un fattore vitale per la città».

Ribadisce la sua certezza sull' avvio dei lavori di escavo sul Pro gettone, confermando il proprio impegno alla guida dell' ente ravennate.

Presidente Rossi, conferma che entro luglio 2019 uscirà il bando lavori da circa 250 milioni di euro del progetto Hub portuale?

«Confermo che ci stiamo lavorando duramente, insieme a tutte le altre istituzioni pubbliche del territorio che devono perfezionare i documenti autorizzativi. Arriveremo in tempo ragionevole alla pubblicazione del bando».

Che caratteristiche avrà?

«Sarà un bando per affidamento dei lavori a un general contractor (un soggetto unico al quale - oltre che al concessionario - è affidata la "realizzazione delle infrastrutture strategiche" nda), quindi a un soggetto in grado di integrare tutte le competenze necessarie per la realizzazione di un' opera tecnicamente complessa e molto impegnativa sotto il profilo finanziario. Una delle difficoltà del bando è il coordinamento della normativa applicabile in questo caso specifico ,trattandosi del primo progetto affidato con il sistema del general contractor in vigenza del nuovo Codice appalti».

Lei aveva annunciato nell' ottobre scorso che entro il 2019 sarebbero partiti i cantieri. Oggi realisticamente i primi lavori quando li vedremo? Entro giugno 2020?

«No, anche prima. Entro il 2019 dovremmo comunque riuscire ad aggiudicare il contratto e quindi dopo serviranno due, tre mesi per le procedure amministrative e per la realizzazione del progetto esecutivo. Dopodichè potremmo vedere le draghe in porto».

A che punto sono le trattative con Rfi per il potenziamento dei terminal di sinistra e destra sul Candiano?

«Abbiamo incontrato nei giorni scorsi l' amministratore delegato di Rfi che ci ha confermato il loro impegno a rispettare il programma dei lavori. Gli anni cruciali saranno la fine del 2019, il 2020 e il 2021. Ovviamente, di tutti i lavori previsti quello che ci interessa particolarmente - ed è per quello che stiamo facendo forti pressioni su Rfi - è la realizzazione delle due sottostazioni merci in destra e sinistra Candiano, che consentiranno di sgravare ulteriormente la stazione di Ravenna di oltre il 70% dei treni merci che vi transitano oggi».

In aprile aveva partecipato con una delegazione ravennate al Sea Trade di Miami. Cos' è emerso?

«E' emerso che anche per il settore delle crociere ci sono opportunità per lo scalo ravennate, in particolare per le navi di piccola e media dimensione, ma che sono anche le più interessanti per l' aspetto commerciale. Ovviamente è indispensabile la re DANIELE ROSSI alizzazione del Parco delle dune (parco pubblico) a Porto Corsini per la riqualificazione dell' area e della stazione marittima. Sono le cose che tutte le compagnie armatoriali ci hanno chiesto. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro su questo argomento con la Conferenza dei servizi».

Infine, in Italia si parla spesso a livello portuale del «triangolo d' oro» fra Genova, Livorno, Trieste. Ravenna quando potrà entrare fra i big? In Assoport com' è percepita la realtà romagnola?



«Ravenna c' è già fra i big. Con i suoi 27milioni di merce movimentata, i 7600 treni che transitano in porto, le 3300 navi è fra i primi porti di Italia. Ravenna ha un potenziale di sviluppo che nessun altro porto in Italia ha, legato all' approfondimento dei fondali e alla realizzazione delle nuove aree logistiche per oltre 200 ettari in porto che fanno parte del progetto hub portuale».

SetteSere Qui

Ravenna

Transport Logistic di Monaco, tante le imprese ravennati portuali presenti

Bilancio positivo per le imprese del settore **portuale** che hanno preso parte a Transport Logistic di Monaco, una delle fiere internazionali più importanti del settore. Tra le imprese che hanno partecipato all' evento abbiamo Sapir (con il presidente Riccardo Sabadini e l' ad Mauro Pepoli), Tcr (presidente Giannantonio Mingozzi, direttore generale Milena Fico, responsabile commerciale Alessandro Battolini), Dcs Tramaco (Riccardo Martini e Paolo Triossi), Sagem (Marco Battaglia), Fiore srl (Manlio e Maurizio Fiore). Il porto di Ravenna è stato rappresentato dal' Adsp presso lo stand apposito della Regione Emilia Romagna dove erano presenti anche centri intermodali e società di servizi. Sapir e Tcr si sono avvalsi anche del supporto di Contship Italia, la società che partecipa il terminal container ravennate, che compie 50 anni dalla fondazione. Continua così il lavoro di promozione delle attività dello scalo romagnolo, in vista dei prossimi lavori di escavo dei fondali.

SetteSere Qui

Ravenna

FOCUS PORTO | La storia e gli investimenti della Petrolifera italo romena

Da Ravenna no a Valona, 10 anni in Albania per Ottolenghi

Ornela Hila Il Gruppo Pir (Petrolifera Italo Romena) ha celebrato i dieci anni di attività del Terminal Pia (Petrolifera italo albanese) di Valona. Un percorso iniziato il 3 giugno del 2009, che segnò uno dei più grandi investimenti nella zona di Valona, ma anche in Albania, effettuato da investitori italiani, con un budget iniziale di 55 milioni di euro per costruire un complesso di depositi per prodotti petroliferi e gpl esteso su 20 ettari di area costiera.

L'inaugurazione della struttura avvenne dopo il lavoro di recupero delle aree inquinate da una «Fabbrica di soda caustica» che sorgeva nel terreno prima degli anni '90, la quale aveva recato dei danni ambientali enormi alla zona costiera. Con l'intervento della Pia fu resa possibile la bonifica di quei luoghi, seguito poi da un disegno dell'intervento residenziale e paesaggistico con manufatti architettonici sulla linea dell'orizzonte che sembravano conchiglie abbandonate sull'arena, con il faro e i mini alloggi destinati agli ospiti e ai dipendenti. L'attività del Pia, in questi 10 anni, si è ampliata, essendo il terminal con la base logistica più moderna in Albania, un'infrastruttura portuale sicura, munita anche di un collegamento ferroviario.

IL TERMINAL OGGI La Petrolifera italo albanese è oggi un moderno terminal per gpl e prodotti petroliferi in Albania, nominata anche una porta di ingresso per i Balcani, che gestisce un deposito costiero per gpl, petrolio e i suoi derivati ed altri merci, sia liquide che solide. La base costiera permette di servire sia il mercato albanese che i paesi del sud dei Balcani, sfruttando il potenziamento della rete europea di comunicazione terrestre (Corridoio VIII), godendo inoltre della favorevole posizione geografica della Baia di Valona situata all'ingresso del mare Adriatico e vicina alle principali rotte italiane e greche.

Questo giugno questo investimento ha segnato un traguardo importante, elencandosi ancora uno dei più grandi investimenti effettuati in Albania, servendo in questi anni operatori internazionali e compagnie locali di primario livello, e secondo i dati presentati, movimentando più di 9 milioni di tonnellate di prodotti che hanno garantito all'erario albanese un gettito di circa 700 mi QUANDO PARTI' 10 ANNI FA La cerimonia di 10 anni fa fu di un'importanza enorme sia per l'Albania che per l'Italia, infatti l'evento ha visto la partecipazione del primo ministro albanese in quegli anni, Sali Berisha, il sottosegretario allo Sviluppo economico italiano (nel 2009) Adolfo Urso, e l'ambasciatore di Roma a Tirana Saba d'Elia, rappresentati della Confindustria italiana e albanese, e anche i più grandi investitori del settore.

Il premier Sali Berisha definì il terminal Pir «un vero diamante nella mia strategia per trasformare l'Albania in una superpotenza energetica balcanica», sottolineando poi «la straordinaria importanza non soltanto per Valona e per l'Albania, ma per l'intera regione». Il manager ravennate Guido Ottolenghi ringraziò il governo e le istituzioni albanesi «per il sostegno dato alla sua opera, lodando i cambiamenti del paese, il miglioramento delle infrastrutture, e i primi segni di dinamismo nella pubblica amministrazione. Auspicando un rapido ingresso dell'Albania nell'Unione Europea (che poi non è avvenuto, ndr)». L'amministratore delegato di Pir assicurò che «l'investimento avrà effetti benefici sull'intero mercato dell'energia albanese, evidenziando al contempo la massima sicurezza dell'impianto e l'assoluto rispetto dei massimi standard europei».



Gruppo Pir, quasi un secolo di vita

La Pia fa parte del Gruppo Pir fondato nel 1959, che include la propria attività nella zona di Porto Cervo a Roma, utilizzando come attività logistiche alcuni hangar costruiti già negli anni '60 e '70, e la prima galleria mondiale.

Negli anni '80 la società anche di Genova, per arrivare poi negli anni 2000, quando il gruppo ha dipanato la propria attività nell'area del Mediterraneo con la Petrolifera Italo Albanese (Pia) a Valona, Albania, e l'apertura di una importante partecipazione del terminal Dots per prodotti petroliferi situata a Zucchi in Serbia.

Oggi il Gruppo Pir continua a seguire progetti di espansione nel campo della logistica e della distribuzione in tutta l'area del Mediterraneo e agisce con un'attività di marketing sempre nel settore petrolifero, gas e finanziario.

COOPERATIVA PORTUALE RAVENNA

RAVENNA
Via Antonio Sestini, 4
Tel. 0544.411111
Fax 0544.411100
www.cooperativaportuale.it
www.investingportuale.com

SetteSere Qui

Ravenna

FOCUS PORTO | Crociere, parla Antonio Di Monte, general manager del Terminal Passeggeri

«Il rilancio dalla Fiera di Miami, la Disney Cruise è interessata»

Elena Nencini Antonio Di Monte è il general manager **Ravenna** Terminal Passeggeri da poco più di un anno e mezzo, entrato a gestire il terminal di attracco delle crociere in un momento non felice a causa dei fondali. **Ravenna** è entrata a far parte ufficialmente del "panorama crocieristico internazionale" nel 2011 quando viene inaugurato il Terminal crociere di **Porto Corsini**. Prima gli arrivi delle navi da crociera erano sporadici e i turisti dovevano sbarcare a T&C sulla Baiona. Dopo una partenza piuttosto positiva gli insabbiamenti del **porto** di **Ravenna** hanno toccato anche il terminal crociere che ha subito una riduzione degli arrivi delle navi, sempre più orientate verso il gigantismo.

All' inizio dell' anno le guide turistiche di **Ravenna** fecero un comunicato sconcertante sottolineando il calo di crociere nel **porto** di **Ravenna** che passava dalle 45 toccate del 2018 alle 34 previste per il 2019. Ad oggi come è cambiata la situazione?

«Nella statistica che normalmente facciamo è il numero di passeggeri complessivamente transitati nel terminal che conta. E' quello che fa la differenza. All' inizio di quest' anno avevamo una programmazione di soli 14 accosti di navi di media dimensione, a cui si sono aggiunti altri 20 scali di navi però molto piccole, con soltanto poche centinaia di passeggeri. Questo fatto è stato salutato come una notizia estremamente positiva. Ma in realtà si tratta di navi molto piccole che in termini di volume complessivo di passeggeri non fa la differenza. La situazione è esattamente come è stata rappresentata: 34 scali complessivamente, con un numero di passeggeri che non arriva ai 15mila e con una situazione di grande sofferenza perché un terminal crociere come quello di **Ravenna** per stare in equilibrio, in termini di costi e ricavi, avrebbe bisogno di almeno 70-80mila passeggeri. Siamo in attesa di tempi migliori, costituiti ovviamente dal' avvenuta effettuazione dell' escavo dei fondali che consentirà al **porto** e alla città di poter riprogrammare, insieme alle maggiori compagnie, un traffico come questa città e questo territorio meritano».

Il turismo crocieristico ha bisogno di conoscere con esattezza, anche un paio di anni prima, i fondali per poter programmare gli itinerari. Come vi comportate?

«Ha toccato un punto sensibile. Le compagnie programmano con almeno due anni di anticipo sulla base dei dati tecnici del **porto** disponibili in quel momento. Poi si verificano purtroppo situazioni come quella dell' anno scorso (a giugno 2018 due navi da crociera saltarono lo scalo ravennate a causa dell' insabbiamento dei fondali davanti ai due ormeggi di **Porto Corsini** nda), in cui nel momento della verifica concreta, c' è l' amara sorpresa di un fondale non corrispondente a quello che era stato indicato. Le compagnie hanno un problema di programmazione, non perché vogliono essere sicure di dove metteranno le loro navi, ma perché vogliono essere sicure di dove metteranno le loro navi, ma perché volentieri una volta definito, l' itinerario viene messo in vendita e commercializzato due anni prima. I clienti più 'esperti' di come funzionano le cose in questo settore, ogni volta che c' è una modifica dell' itinerario non prevista in anticipo sono pronti a chiedere rimborsi stratosferici. Quindi le compagnie sono molto sensibili a quello che può determinare improvvisamente un cambio di itinerario in quanto comporterebbe una gravissima perdita economica per loro».

L' incidente a Venezia della nave Msc Opera potrà cambiare qualcosa per lo scalo di **Ravenna?**

«Sì, potremmo. Ma è un condizionale, molto. Con grandi difficoltà a poter essere tradotto in realtà. Io non credo che il traffico crocieristico, soprattutto quello di navi che fanno imbarco -sbarco su Venezia possa essere ridotto, almeno



non nell' immediato. Quello che si potrebbe verificare su Venezia è una restrizione delle norme rispetto alle navi di maggiore dimensione.

Ma, ahimè, sono proprio quelle che non potrebbero venire a **Ravenna**.

Dobbiamo fare molta attenzione a quello che succederà a Venezia, essere pronti, come lo siamo già stati in passato, ad accogliere le navi che portano crocieristi in transito che scalano a **Ravenna** per andare a fare una gita a Venezia. Ma per il resto non lo vedo nell' immediato».

Cosa chiederebbero a **Ravenna le crociere?**

«Un terminal crociere più moderno, adeguato alle esigenze dei loro ospiti che sono sempre più esigenti. Un terminal minimamente più attrezzato, moderno, simile ai tanti altri porti. Senza fare cose faraoniche perchè deve essere calibrato al traffico potenziale di **Ravenna**, ma con una struttura e una dimensione certamente diversa da quella attuale. Le compagnie chiedono strutture, servizi e mercato. Si tratta del mercato delle escursioni - che costituisce per loro una fonte di ricavi fondamentali - e un territorio come quello di **Ravenna** è in grado di offrire un ventaglio enorme di opportunità, moltissime ancora inesplorate. È un place importante che **Ravenna** può giocare per candidarsi ad avere un traffico crocieristico importante. A questo proposito a Miami, ad aprile scorso, alla fiera più importante del settore, Seatrade, abbiamo registrato grande interesse da parte della Disney Cruise, compagnia americana con un brand assolutamente definito e specifico, che ha manifestato interesse per la varietà di opportunità in termini di attività a terra che i loro ospiti potrebbero fare a **Ravenna**. Naturalmente ci siamo detti di vederci quando i fondali saranno adeguati ad ospitare le loro navi. Continueremo a promuovere vere nonostante tutto il **porto** di **Ravenna** in tutte le fiere».

Tra le buone notizie del 2019 c'è stata la disponibilità di Msc Crociere che punta a nuovi porti di scalo visto che nel 2027 porterà da 16 a 29 il numero delle sue navi.

Come sta procedendo?

«Msc è una di quelle compagnie che riesce a programmare con minor anticipo rispetto alle altre. Anche da un anno all' altro riescono a modificare gli itinerari perché hanno clienti prevalentemente italiani o, al massimo, europei. Non c'è tanto clamore se l' itinerario viene modificato. Msc, ma anche le altre, hanno un orderbook molto cospicuo, molto affollato di nuove navi in arrivo.

Un po' tutte le compagnie stanno cercando dove metterle. L' industria delle crociere viaggia a una velocità molto superiore a quella delle infrastrutture. Nuove navi in arrivo, prevalentemente grandi, ma non solo. Proprio Msc ha in programma il varo di 4 nuove navi di medio -piccole dimensioni. Credo che avessero manifestato interesse su **Ravenna** proprio per queste».

Il Nautilus

Ravenna

Statistiche del Porto di Ravenna: mese di aprile 2019

SCRITTO DA REDAZIONE

La movimentazione dei quattro mesi del 2019 è stata pari a 8.730.967 tonnellate di merce, in aumento dell' 2,6% rispetto a gennaio-aprile 2018, grazie ai buoni risultati dei mesi di marzo e aprile che hanno registrato crescite del 15,5% e del 5,3% rispetto agli stessi mesi dello scorso anno. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 7.547.773 (+2,4%) e 1.183.194 (+4,2%) tonnellate. Analizzando le merci per condizionamento si evince che le rinfuse solide e le merci varie sono aumentate rispettivamente dello 0,7% e dell' 11,8%, le rinfuse liquide hanno fatto registrare un calo pari al 5,3%, mentre per le merci unitizzate, quelle su rotabili risultano in calo dello 0,3% e quelle in container in crescita del 2,3%. L' aumento più consistente è per i prodotti metallurgici, pari a quasi 2,5 milioni di tonnellate (+13,6%). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 1.594.174 mila tonnellate di merce ha registrato un -2,0% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In particolare, in calo i cereali (-17,3%) e gli oli vegetali (-20,2%); in crescita invece i semi oleosi (+61,1%). In diminuzione i materiali da costruzione, pari a oltre 1,5 milioni di tonnellate di prodotti importati, tra questi le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo che risultano in lieve calo (-0,8%). I contenitori movimentati sono stati pari a 71.813 TEUs, in aumento dell' 1,3%, in particolare in aumento i pieni, con 2.404 TEUs in più (+4,2%). Il numero dei trailer è stato pari a 20.651 unità, in calo rispetto allo scorso anno (-1,1%); di questi 19.294 pezzi sono stati movimentati sulla linea Brindisi-Catania (-7,0%) e 1.357 sulla linea da/per l' Albania. Per quanto riguarda il settore automotive, nei primi tre mesi sono stati sbarcati 4.473 e persi 2.053 pezzi rispetto allo scorso anno. Sempre per i primi quattro mesi, la merce movimentata via ferrovia è stata pari a 1.198.628 tonnellate, il 2,6% in meno rispetto allo scorso anno. Il calo principale è stato per gli inerti. I TEUs movimentati sono stati 5.314 (2.313 in e 3.001 out), contro i 5157 dello scorso anno (+3,0%).

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a navigation bar at the top. The main article is titled 'Statistiche del Porto di Ravenna: mese di aprile 2019'. It features a large image of a port terminal. The sidebar on the right contains several news snippets and advertisements, including one for 'patagonia' and another for 'ANCE BRINDISI'. The article text is partially visible, matching the main text on the left of the page.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

LE NOTE DOLENTI

«Ad ogni mareggiata dobbiamo ricostruire»

marina di Massa. Purtroppo il problema con cui si trova a combattere maggiormente è quello dell'erosione. Un problema che tocca da vicino quasi tutto il tratto di arenile di **Marina** di Massa.

«Ogni volta che ci sono mareggiate, c'è sempre bisogno di ricostruire qualcosa. Una volta il bagno era in fondo, ora è in cima alla strada - ricorda Fabrizio, il gestore del bagno Giulia- C' erano 100 mt di spiaggia, ora il mare avanza sempre di più. I problemi di erosione che stanno flagellando i bagni adesso, sono gli stessi che avevamo noi 40 anni fa. C'è stato solo uno spostamento».

Porti e porticcioli turistici sono determinanti e decisivi nel provocare erosione, e molti degli studi imputano la colpa al **Porto** di **Marina** di **Carrara**.

La situazione è stata poi drammaticamente amplificata dalle mutate condizioni meteorologiche.

L' Arpat Toscana parla di un 43% delle coste italiane interessate dal problema. In tema di erosione costiera, a livello toscano, la Regione ha recentemente stanziato 9,3 milioni di euro per il biennio 2018-19, raddoppiando in tal modo i fondi destinati agli interventi.

--D.M.

Qui veniva al mare anche Mina, la storia passa dal bagno Giulia
Uno stabilimento tradizionale con una clientela affezionata. «Sile familiare e accoglienza i nostri zoli nella montia»

LE NOTE DOLENTI
«Ad ogni mareggiata dobbiamo ricostruire»

Marina di Massa. Purtroppo il problema con cui si trova a combattere maggiormente è quello dell'erosione. Un problema che tocca da vicino quasi tutto il tratto di arenile di Marina di Massa.

«Ogni volta che ci sono mareggiate, c'è sempre bisogno di ricostruire qualcosa. Una volta il bagno era in fondo, ora è in cima alla strada - ricorda Fabrizio, il gestore del bagno Giulia- C' erano 100 mt di spiaggia, ora il mare avanza sempre di più. I problemi di erosione che stanno flagellando i bagni adesso, sono gli stessi che avevamo noi 40 anni fa. C'è stato solo uno spostamento».

Porti e porticcioli turistici sono determinanti e decisivi nel provocare erosione, e molti degli studi imputano la colpa al Porto di Marina di Carrara.

La situazione è stata poi drammaticamente amplificata dalle mutate condizioni meteorologiche.

L' Arpat Toscana parla di un 43% delle coste italiane interessate dal problema. In tema di erosione costiera, a livello toscano, la Regione ha recentemente stanziato 9,3 milioni di euro per il biennio 2018-19, raddoppiando in tal modo i fondi destinati agli interventi.

--D.M.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' INCHIESTA NON CI SONO REGISTRAZIONI. IL COMANDANTE, INDAGATO PER OMICIDIO, HA RIFERITO CHE ERA STATA RIPARATA

La cima usata per frenare la nave e la scatola nera rotta

LA NAVE portacontainer era ancora in movimento e avrebbe usato la cima già fissata alla bitta come freno, una procedura vietata. Per questo la corda potrebbe essersi spezzata colpendo mortalmente l' agente **marittimo** Luca Rizzeri che aveva 33 anni. E' una delle ipotesi al vaglio della Procura, sui fatti avvenuti lunedì mattina alla banchina 23 dello scalo merci del porto, dopo aver visionato le telecamere presenti nella zona e dopo aver raccolto le testimonianze dei lavoratori e quella del comandante della nave, Andriy Dolgushyn, 51 anni, di origine russa ma residente in Ucraina e ora indagato per omicidio colposo. Dagli accertamenti fatti dalla Capitaneria di porto, delegata dal pm Rosario Lioniello, l' imbarcazione aveva già una mancanza di sicurezza, quella della scatola nera, rotta da marzo. Gli inquirenti volevano procedere ad un accertamento irripetibile sul dispositivo, per vedere le ultime operazioni registrate e compiute in nave ma non ha registrato dati perché l' attrezzatura non era funzionante. Il comandante indagato, sentito martedì, avrebbe riferito che era stata riparata a marzo e dopo non aveva dato segni di un malfunzionamento.

Una riparazione quindi eseguita probabilmente male. In assenza del congegno che avrebbe chiarito molti aspetti ora l' attenzione è sulla consulenza tecnica sulla cima spezzata, subito sequestrata dalla Procura, che potrà sciogliere almeno una parte dei dubbi. Perché si è spezzata? Era troppo in trazione? Era usurata? Era troppo in trazione? Era usurata? L' incarico verrà conferito oggi pomeriggio, al porto, dove si recherà anche il magistrato. Intanto si continua a lavorare anche alle immagini, prese in più punti. Verranno sovrapposte per determinare gli ultimi spostamenti dell' agente **marittimo** che quando è stato colpito dalla frustata al collo era di spalle, molto vicino all' imbarcazione (dove se era in movimento non poteva stare) e si stava allontanando. L' imbarcazione, vista la collaborazione che l' armatore e il comandante stanno fornendo agli inquirenti non è stata posta sotto sequestro e per ora non lascerà il porto anche se ha terminato le fasi di scarico.

L' armatore ha già attivato la Lloyd' s Assicurazioni di Londra, a cui sono appoggiati, per il risarcimento danni che sono pronti a pagare alla famiglia dell' agente **marittimo** morto, la moglie Giuliana e i due bambini piccoli della coppia rimasti senza il loro papà. La cifra sarà da quantificare. Ieri Luca Rizzeri avrebbe compiuto 34 anni, festeggiati a casa con una torta come gli piaceva fare nelle occasioni speciali della sua famiglia. Per aiutare i familiari continua la raccolta fondi indetta dall' associazione Stella Maris di Ancona attraverso una versamento che si può fare tramite l' iban IT31G0200802623000103292526 con causale Luca.

Marina Verdenelli.

Luca, le sirene del porto suonano per te

Ucciso dal cavo, oggi alle 10.30 lo scalo si fermerà per i funerali di Rizzeri

IL DOLORE
Un minuto infinito. Un minuto in cui il porto di Ancona si ferma per ricordare Luca Rizzeri, che ieri sarebbe venuto a lavoro, dopo aver lavorato una settimana in un giro completo della banchina. Sirene e cantieri di lavoro e passeggeri. Un minuto in cui il porto di Ancona si ferma per ricordare Luca Rizzeri, che ieri sarebbe venuto a lavoro, dopo aver lavorato una settimana in un giro completo della banchina. Sirene e cantieri di lavoro e passeggeri.



AGENTI MARITIMI
Al funerale sarà presente anche una delegazione di agenti marittimi. Il funerale sarà presieduto dal comandante della Capitaneria di Porto, Rosario Lioniello, e sarà presieduto dal pm Rosario Lioniello.

L'INCHIESTA NON CI SONO REGISTRAZIONI. IL COMANDANTE, INDAGATO PER OMICIDIO, HA RIFERITO CHE ERA STATA RIPARATA

La cima usata per frenare la nave e la scatola nera rotta

LA NAVE portacontainer era ancora in movimento e avrebbe usato la cima già fissata alla bitta come freno, una procedura vietata. Per questo la corda potrebbe essersi spezzata colpendo mortalmente l' agente **marittimo** Luca Rizzeri che aveva 33 anni. E' una delle ipotesi al vaglio della Procura, sui fatti avvenuti lunedì mattina alla banchina 23 dello scalo merci del porto, dopo aver visionato le telecamere presenti nella zona e dopo aver raccolto le testimonianze dei lavoratori e quella del comandante della nave, Andriy Dolgushyn, 51 anni, di origine russa ma residente in Ucraina e ora indagato per omicidio colposo.



ERA TROPPO IN TRAZIONE?
Il cavo potrebbe essersi spezzato perché era troppo in trazione. Il comandante della nave, Andriy Dolgushyn, ha riferito che la cima era stata riparata a marzo e dopo non aveva dato segni di un malfunzionamento.



LA SCATOLA NERA ROTTA
La scatola nera della nave era rotta da marzo. Gli inquirenti volevano procedere ad un accertamento irripetibile sul dispositivo, per vedere le ultime operazioni registrate e compiute in nave ma non ha registrato dati perché l' attrezzatura non era funzionante.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Luca, le sirene del porto suonano per te

Ucciso dal cavo, oggi alle 10.30 lo scalo si fermerà per i funerali di Rizzeri

ALLE 10,30, questa mattina, le sirene del porto suoneranno in tutta la loro potenza in tributo alla morte del giovane dipendente dell'agenzia marittima Archibugi, morto lunedì all'alba alla banchina 23. Un minuto in cui il porto si fermerà per ricordare Luca Rizzeri, che ieri avrebbe compiuto 34 anni: stop a tutte le operazioni per un giro completo delle lancette, sbarchi e imbarchi di merce e passeggeri, lavorazioni nei cantieri e in tutte le aziende portuali. In concomitanza, alla chiesa delle Grazie inizierà il funerale del giovane papà che lascia la moglie, i due bambini piccoli e la madre. In tanti ieri, nel corso dell'intera giornata, hanno voluto tributare il cordoglio raggiungendo la famiglia alla camera mortuaria dell'ospedale di Torrette dove è stata esposta la salma. Un lungo e mesto pellegrinaggio con l'obiettivo di stringersi attorno ad una famiglia distrutta dal dolore. Al funerale sarà presente anche una delegazione di agenti marittimi in rappresentanza dell'Assemblea nazionale di Federagenti. Ironia della sorte, l'incontro nazionale dedicato proprio agli agenti marittimi, è stato organizzato proprio nel giorno del funerale di Luca Rizzeri. Una kermesse fissata da settimane, per questo non rinviabile visto l'arrivo ad Ancona di decine di delegati e membri di varie realtà portuali da tutta Italia. Durante i lavori dell'assemblea, inoltre, verrà ricordata la figura di Luca Rizzeri, il giovane dipendente dell'agenzia marittima anconetana Archibugi, prematuramente e tragicamente scomparso l'altro, mentre assisteva in porto alle operazioni di ormeggio di una nave. Si tratta della 70esima assemblea di Federagenti, in programma a Portonovo. Ai lavori dell'assemblea prenderanno parte numerosi esponenti di spicco del mondo dello shipping, nonché una nutrita rappresentanza delle amministrazioni locali. Sono previsti gli interventi di Massimo Deandreis, Stefano Messina, Mario Mattioli, e Mauro Coletta. Presente pure Giovanni Pettorino, comandante generale delle Capitanerie di porto. Interverranno il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli, il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli, il Presidente dell'Autorità portuale di Ancona, **Rodolfo Giampieri**, il direttore marittimo di Ancona, Enrico Moretti e il collega di Pescara Donato De Carolis: «E' un grande onore per Ancona poter ospitare l'assemblea di Federagenti, uno degli appuntamenti più prestigiosi per lo shipping nazionale e in quanto tale un'importante vetrina per far conoscere meglio il nostro porto e la nostra città» è il commento di Andrea Morandi, Presidente dell'Associazione Agenti Marittimi Marche e Abruzzo.

Ancona: 70^a assemblea nazionale di Federagenti. Protagonista il manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo

(FERPRESS) - Ancona , 13 GIU - Domani Ancona ospiterà la 70^a Assemblea Nazionale di Federagenti, in programma a Portonovo-Monte Conero venerdì 14 giugno a partire dalle ore 9.30. A fare gli onori di casa sarà il Presidente di Federagenti Gian Enzo Duci che, nella sua relazione, presenterà un manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo. Ai lavori dell' Assemblea prenderanno parte numerosi esponenti di spicco del mondo dello shipping, nonché una nutrita rappresentanza delle Amministrazioni Locali. Sono previsti gli interventi di Massimo Deandreis di SRM, di Stefano Messina (Presidente di Assarmatori), Mario Mattioli (Presidente di Confitarma), Giovanni Pettorino (Comandante Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera) e Mauro Coletta (Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). In rappresentanza delle Autorità Locali interverranno il Sindaco di Ancona Valeria Mancinelli, il Presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli, il Presidente dell' ADSP Mar Adriatico Centrale **Rodolfo Giampieri**, il Direttore Marittimo di Ancona Enrico Moretti e il Direttore Marittimo di Pescara Donato De Carolis. I lavori termineranno con un' atipica intervista del Presidente di Federagenti Gian Enzo Duci ai giornalisti Giannantonio Stella e Luca Telese. Andrea Morandi, Presidente dell' Associazione Agenti Marittimi Marche e Abruzzo, rivolgerà ai presenti un saluto di benvenuto. "È un grande onore per Ancona - ha commentato Andrea Morandi - poter ospitare un evento quale è l' Assemblea di Federagenti ovvero uno degli appuntamenti più prestigiosi per lo shipping nazionale e in quanto tale un' importante vetrina per far conoscere meglio il nostro porto e la nostra città". Durante i lavori dell' Assemblea verrà ricordata la figura di Luca Rizzeri, il giovane dipendente di un' agenzia marittima anconetana, prematuramente e tragicamente scomparso lo scorso 10 giugno, mentre assisteva in porto alle operazioni di arrivo di una nave.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are navigation links: HOME, NEWS, REAGIONI E COMMENTI, TUTTE LE NOTIZIE, PUBBLICITÀ E ABBONAMENTI, GLI SPECIALI, FERPRESS, RUBRICHE NAZIONALI. The main article title is "Ancona: 70^a assemblea nazionale di Federagenti. Protagonista il manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo". The article text is partially visible, mentioning the assembly on June 14th at 9.30 AM in Portonovo-Monte Conero, led by Gian Enzo Duci. A sidebar on the right contains a login form, a newsletter sign-up section for "ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER", and a "DAILYLETTER" section with a "Subscribe" button. The footer includes the FerPress logo and the text "Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019".

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port Mobility, spiragli nella vertenza

CIVITAVECCHIA - Si intravede una luce in fondo al tunnel della vertenza legata al futuro di Port Mobility. Qualche spiraglio positivo, infatti, si è aperto a seguito della riunione di mercoledì pomeriggio tra i vertici della società, guidati da Edgardo Azzopardi, e quelli di Molo Vespucci. A quanto pare a garantire le rassicurazioni auspiccate sarebbe stata la segretaria generale dell' **Adsp** Roberta Macii, pronta a daprire un tavolo permanente per andare a risolvere le questioni aperte che hanno minato, negli ultimi periodi, i rapporti tra le due realtà. Sono state gettate le basi per un' intesa complessiva riguardo la tipologia di servizi che la società potrà svolgere all' interno dello scalo marittimo locale, ragionando in un' ottica più ampia, non più limitata ai 12 mesi, bensì strutturata a livello quinquennale. Un risultato importante per la società, che potrebbe quindi programmare con più tranquillità. Grazie al buon senso da entrambe le parti, quindi, si sta avviando un nuovo dialogo che permetterà, già dalla prossima settimana, come annunciato da Azzopardi, di poter procedere all' assunzione di personale stagionale - una quindicina di unità in tutto - per poter affrontare al meglio l' estate. Tanto che è stato già chiesto ai sindacati di sospendere l' attuale stato di agitazione. Non solo, la stessa società inviterà le organizzazioni sindacali ad un tavolo nel quale sarà discusso tutto ciò che concerne la contrattazione di secondo livello: punti, questo e quello legato all' assunzione degli stagionali, alla base proprio della dichiarazione dello stato di agitazione che di fatto ha bloccato la flessibilità mettendo in difficoltà l' organizzazione del lavoro in un momento di grande affluenza di crocieristi. (13 Giu 2019 - Ore 19:57)



Il Mattino

Napoli

Smog, i controlli sono un flop ma continua lo stop alle auto

L' EMERGENZA Antonio Folle Nel primo giorno di stop alle auto imposto da palazzo San Giacomo per correre ai ripari sul fronte dell' inquinamento ambientale l' ordinanza si rivela un fiasco pressoché totale. Oggi e domani, intanto, si replica. Lo scarso preavviso dato ai cittadini, il trasporto pubblico allo sbando, la giornata feriale e la mancanza di mezzi di trasporto alternativi per i tantissimi napoletani che ogni giorno sono costretti ad utilizzare l' auto per gli spostamenti di lavoro, hanno indotto la maggioranza dei napoletani a non tener conto dei divieti e a circolare ugualmente a bordo delle auto Euro 0 ed Euro 1.

Fin dai primi minuti del blocco - andato in vigore alle 15 e fino alle 20 - era palese che i napoletani non avevano alcuna intenzione di uniformarsi ai divieti imposti dal Comune di Napoli. Un ruolo determinante nel mancato rispetto dell' ordinanza sindacale è stato giocato dalla carenza di personale da parte della Polizia Municipale. Gran parte degli uomini del Comandante Esposito, infatti, sono stati dirottati nella zona di Fuorigrotta alle prese con la chiusura della galleria Laziale.

GLI INGORGHI Nella zona del porto e a piazza Garibaldi gli ingorghi più consistenti. Disagi per il traffico registrati anche al corso Umberto e a via Marina, dove da qualche giorno la carreggiata è ulteriormente ristretta a causa della ripartenza dei lavori che dovrebbero consegnare l' asse viario alla città entro la fine di settembre.

IL PORTO Gli ormai continui allarmi legati allo smog in città hanno alzato di nuovo il livello d' allarme sullo scalo portuale napoletano. Le banchine del porto non sono elettrificate e le navi in porto devono sostare a motori - diesel - accesi, lasciandosi dietro lunghissime scie di fumo nero. Tra pochissimi giorni, con l' avvio delle Universiadi napoletane, due grosse navi da crociera stazioneranno nello scalo, accrescendo ulteriormente il rischio di sfioramento dei limiti imposti dalla legge per le quantità di particolato nell' aria.

DISASTRO TRASPORTO PUBBLICO Tra i motivi principali che, probabilmente, hanno spinto i napoletani a ignorare quasi del tutto l' ordinanza firmata dal sindaco de Magistris, il disastro del trasporto pubblico napoletano.

Nel pomeriggio di ieri i treni della Linea 1 erano estremamente affollati mentre il trasporto su gomma boccheggia, come sempre.

I CONTROLLI Nonostante il ridotto numero di uomini a disposizione, però, la Polizia Municipale ha messo a segno una serie di controlli in varie zone della città. Alle 18 di ieri, su un totale di circa 100 controlli, sono state elevate almeno 10 contravvenzioni ai danni degli automobilisti indisciplinati.

LA POLEMICA «Non me la sento di puntare il dito contro i napoletani che hanno deciso di non rispettare il divieto - ha dichiarato la consigliera regionale del Movimento Cinque Stelle Maria Muscarà - visto che si tratta di una ordinanza che serve a poco o niente. In questi giorni la città è attraversata da correnti cariche di polveri provenienti dal deserto del Sahara, il sindaco di Napoli evidentemente scambia la sabbia con il particolato».

ANCORA EMERGENZA Nel tardo pomeriggio di ieri una nuova ordinanza emanata dal Comune di Napoli ha esteso ulteriormente il blocco alle auto inquinanti a oggi e a domani, sempre con le stesse modalità d' orario (ore 15-20). Mentre l' Arpac fa sapere che, in occasione delle Universiadi e della presenza delle navi in porto, sarà montata una centralina mobile proprio nei pressi del Beverello, la preoccupazione sale. Sono in molti, infatti, a chiedersi come si potranno coniugare le esigenze di mobilità della città con la presenza di due mastodonti che inquinano quanto e più di migliaia di automobili Euro 0 ed Euro 1.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Napoli

Il futuro del doganalista, focus e assemblea di Assospena

L' incontro in programma a Napoli venerdì 14 giugno

Il futuro del doganalista, la proposta di riforma della legge professionale e le nuove mansioni. Saranno questi i temi al centro del dibattito in programma venerdì 14 giugno alle ore 14,30 presso l' Hotel Romeo in Via Cristoforo Colombo a Napoli, in occasione dell' assemblea dei soci di Assospena , che per l' occasione ha promosso un incontro con l' Agenzia delle Dogane e l' **Autorità di Sistema Portuale**. Programma ore 14,30 coffee break ore 15,30 incontro con agenzia delle dogane e **adsp** Saluti introduttivi: - Augusto Forges Davanzati - presidente Assospena - Massimo De Gregorio - presidente Anasped - Lorenzo Clemente Direttore Interregionale per la Campania e la Calabria - Pasquale De Lucia direttore dell' Ufficio delle Dogane di Napoli 1 Interventi: - Augusto Forges Davanzati - presidente Assospena Il **sistema** dei controlli, idee per il futuro - Rodolfo Scuotto - capo area Verifiche e Controlli Napoli 1 Lo sportello unico, opportunità' ed ostacoli - Pietro Spirito - presidente **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale Il p.c.s., innovazione e tecnologia nel porto di napoli Seguirà dibattito: il futuro del doganalista, la proposta di riforma della legge professionale e le nuove mansioni: - Giovanni De Mari : presidente consiglio Nazionale spedizionieri doganali - Enrico Perticone : vice-presidente Consiglio Nazionale Spedizionieri doganali A seguire: assemblea dei soci e rinnovo delle cariche.

Stylo 24

Napoli

Gara «ex Cogemar», gli inquirenti: indicazioni degli indagati alla Ttt Lines

Le intercettazioni dell'inchiesta sul presunto giro corruttivo al porto di Napoli, l'episodio della convenzione demaniale affidata alla compagnia armatoriale

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone Relativamente all' assegnazione della convenzione demaniale marittima per il manufatto «ex Cogemar» alla Ttt Lines , questione finita al centro dell' inchiesta su un presunto giro corruttivo al porto di Napoli, nell' ordinanza viene riportata una conversazione intercettata il 19 dicembre del 2017, e che avviene tra Maria Teresa Valiante (dipendente dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centrale) e un tecnico della Ttt Lines. Quest' ultimo, annotano i magistrati, ha curato la pratica amministrativa per conto della compagnia armatoriale. «La conversazione telefonica del 19 dicembre 2017 - scrivono gli inquirenti - conferma il trattamento di favore riservato a Ttt Lines dagli indagati». Affidamento del manufatto «ex Cogemar» Gli indagati Per questa vicenda, sono stati raggiunti da avviso di garanzia, la citata Maria Teresa Valiante, l' ex segretario generale dell' Authority di Napoli, Emilio Squillante (compagno della Valiante) e Marco Majorano , referente della Ttt Lines. «Ed invero, in questa conversazione, dal cui tenore si evince il rapporto confidenziale tra i due, risulta che la Valiante, evidentemente in accordo con il compagno Squillante, aveva fornito indicazioni (al tecnico della Ttt Lines, suo interlocutore nel corso della conversazione) sulla redazione del progetto», sottolineano i magistrati. Gli inquirenti: Valiante aveva fornito indicazioni sulla redazione del progetto Ma poiché, aggiungono, «tali indicazioni non erano state puntualmente osservate, lei provvede a regolarizzare la situazione». Di seguito riportiamo stralci della conversazione, le parti ritenute dagli inquirenti di maggiore interesse (evidenziate in grassetto dagli stessi inquirenti) nell' ambito dell' inchiesta. A effettuare la telefonata, è scritto nell' ordinanza, è Maria Teresa Valiante. Maria Teresa Valiante : «La pratica della Ttt Lines, mi hai messo un quadro in più io ti avevo detto la copia esatta di quella che era stata l' offerta del bando». Tecnico della Ttt Lines : «E che quadro?». Maria Teresa Valiante : «Di gara». Tecnico della Ttt Lines : «E che quadro c' è?». Maria Teresa Valiante : «Il quadro riepilogativo dei computi metrici» . Tecnico della Ttt Lines : «Ma è in più? E' in più?» . Maria Teresa Valiante : «E' in più sì, ma gliel' hai fatta tu?» . Tecnico della Ttt Lines : «No, evidentemente l' hanno tolta dall' offerta, perché quello lo avevo già fatto.., se vedi non è neanche a firma mia, tra l' altro» . Maria Teresa Valiante : «Va beh, comunque non ci sta Non ci sta nell' offerta, io non la tolgo». Tecnico della Ttt Lines : «Sì, sì, sì» . Maria Teresa Valiante : «() l' agenzia del Demanio» . Tecnico della Ttt Lines : «Toglila tranquillamente» . Maria Teresa Valiante : «Lo tolgo, hai capito?» . Tecnico della Ttt Lines : «Sì, sì, sì ma quella era una cosa che era per loro il riepilogo, che cavolo lo hanno inserito a fare? () che non serve». Maria Teresa Valiante : «Va buono, ok () perfetto, ok, ciao ciao».



Stylo 24

Napoli

Il Porto di Napoli e la bonifica che non ha bonificato nulla, ma è costata tanto

In questi anni sono solo aumentati i lavori e i prezzi, ma gli ordigni bellici inesplosi continuano a saltar fuori

Sono ormai otto gli ordigni bellici inesplosi rinvenuti da inizio anno nel porto di Napoli. Gli ultimi quattro scoperti in queste ore nell' area della Stazione Marittima dove dovranno ormeggiare le navi di appoggio alle Universiadi. A disegnare uno scenario per nulla piacevole ci pensa un articolo del 'Mattino', a firma del collega Antonino Pane, che riporta come prima di iniziare gli escavi sia stato bonificato il porto solo per un metro, mentre andava sondato molto più a fondo. Insomma, tanti soldi praticamente buttati perché era evidente, o almeno sarebbe dovuto esserlo, che gli ordigni fossero depositati ben oltre il metro di sabbia ispezionato a seguito del dragaggio resosi necessario per la realizzazione della nuova Darsena di Levante, dove è prevista l' ubicazione del Terminal Contenitori. Il bando di gara, firmato dall' ex commissario Francesco Karrer, impegnava un importo di oltre 3 milioni di euro per la bonifica bellica dei fondali del porto a valere sui fondi Fesr 2007-2013. La gara venne aggiudicata il 24 agosto 2015, durante il periodo di commissariamento dell' ammiraglio Antonio Basile per l' importo di poco più di 2 milioni di euro, con i lavori ultimati e collaudati nel dicembre 2015. In corso d' opera venne anche approvato un verbale di concordato di nuovi prezzi per il "recupero di materiali ferrosi interferenti con le attività di rilevamento" e per il pagamento di "lavori e somministrazioni su fatture" che ha comportato un aumento dei lavori di circa 160mila euro. Un aumento di lavori e di prezzi: con l' appalto dell' escavo dei fondali, il 18 ottobre 2017, si dà il via al cantiere del dragaggio del porto di Napoli: 25,5 milioni di euro per dragare oltre 1,4 milioni di metri cubi in 14 mesi. Ed ecco che si rende necessaria un' altra bonifica nelle aree dove era già stata eseguita. L' Autorità investe altri 243mila euro ma questa volta per bonificare dagli ordigni bellici non tutto il porto, ma solo i fondali, già bonificati, dove dovrà essere eseguito il dragaggio.

The image is a screenshot of the Stylo24 website. At the top, there is a navigation menu with links for HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, and POLITICA. Below the menu, there is a search bar and a section titled 'SOCIETÀ'. A prominent banner reads 'Non siamo Burattini - Chiedi Risarcimento a F' with a subtext 'Chiediamo oltre 250€ ad utente per ogni anno di iscrizione a F.S. Partecipa Ora!' and a 'APRI' button. The main header of the article is 'STYLO24' with the subtitle 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO'. The article title is 'Il Porto di Napoli e la bonifica che non ha bonificato nulla, ma è costata tanto'. Below the title is a large photograph of the port of Naples with a ship docked. A small text box above the photo says 'In questi anni sono solo aumentati i lavori e i prezzi, ma gli ordigni bellici inesplosi continuano a saltar fuori'. At the bottom of the article preview, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, Google+, and LinkedIn, along with a 'Seguici su facebook' button.

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

INFRASTRUTTURE INTERVENTO DELL'«AUTHORITY» PER MAGGIORE COMFORT SIA AI PASSEGGERI SIA ALLE FORZE DI POLIZIA

Riqualificato con 2 milioni di euro il terminal dei traghetti che fanno la spola con l'Albania

L' Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale ha riqualificato strutture del porto di Bari, investendo due milioni di euro, per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania, che rappresenta uno dei propri principali punti d' interesse per i grandi volumi di traffico, gestiti anche dal porto di Brindisi.

Con l' obiettivo di offrire a passeggeri e forze di polizia migliori condizioni di comfort, grazie anche alla sinergia istituzionale con il consolato generale di Albania, l' Autorità Portuale ha potenziato a Bari le postazioni di controllo a servizio della Polizia di Frontiera, nella zona interna alla stazione marittima, compresa la riconfigurazione della recinzione di sicurezza della «port facility», molo S.Vito lato banchina 4, con l' introduzione di una copertura nella zona ristretta del porto. Lo spostamento della recinzione esterna ha permesso un luogo protetto per i passeggeri che sbarcano dai traghetti ormeggiati nelle banchine della «port facility». Aumentate da due a quattro le postazioni di controllo, una di emergenza, a servizio della Polizia di Frontiera. Inoltre, nella stazione marittima, le vecchie e fatiscenti strutture sono state rimosse, liberando il corridoio centrale per le nuove postazioni. Interventi rilevanti anche per la zona di Marisabella, nell' area per biglietteria e check-in. Sono, inoltre, in fase di approvazione e affidamento i lavori, per altri due milioni di euro, per la realizzazione dell' impianto fotovoltaico e per nuovi varchi carrabili della «port facility» molo San Vito extra Schengen, con adeguamento della viabilità.

VI BARI CITTÀ

DOPO LE ELEZIONI
CHI CI GOVERNERÀ

PROSSIMI INSEDIAMENTI
L'investitura ufficiale del sindaco è prevedibile nella settimana prossima. Nuovo Consiglio entro metà luglio



Giunta Decaro-bis impazza il «totonomi»
Lascia Maselli (Cultura), no da Barbanente all'Urbanistica

SOCCORSO CIVILE Aiuta nel naufragio salvatore a S. Maria

LAVORI SPERATI COMPLETA
Tiracini formativi con «Porta futura»
Le domande entro il 30 giugno

SOTTO PIAZZA DIAZ A CEGLIE
un rifugio della Carboneria

INTEGRAZIONE RIFORMA DEI SERVIZI PER MAGGIORE COMFORT SIA AI PASSEGGERI SIA ALLE FORZE DI POLIZIA

Riqualificato con 2 milioni di euro il terminal dei traghetti che fanno la spola con l'Albania



Porto, riqualificati i varchi per l'Albania

L'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale ha riqualificato strutture del porto di Bari, investendo due milioni di euro, per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania, che rappresenta uno dei propri principali core business per i grandi volumi di traffico, gestiti anche dal porto di Brindisi. Potenziate le postazioni di controllo a servizio della Polizia di Frontiera, nella zona interna alla stazione marittima, compresa la riconfigurazione della recinzione di sicurezza della 'port facility', molo S.Vito lato banchina 4, con l'introduzione di una copertura nella zona ristretta del porto.

Bari Cronaca

Bari in 16 location non solo il lungomare per Sophia Loren

A luglio il capoluogo pugliese si trasforma nel set cinematografico del film "La vita davanti a sé"

Barcellona. L'8 luglio in Italia, sempre convenzionalmente nel mese di luglio, si è svolta la prima di un film che ha fatto parlare di Bari in 16 location, non solo il lungomare, per Sophia Loren. Il capoluogo pugliese è stato infatti scelto come location principale del film "La vita davanti a sé" di Paolo Sorrentino. La regista ha trascorso in una location al largo di Bari, in provincia, la settimana scorsa. La storia del film ruota attorno a un personaggio che si divide tra il mare e la città. Sorrentino, come nei suoi film, ha voluto un cast di attori italiani e stranieri, in un'ambientazione che si muove tra il mare e la città. La regista ha trascorso in una location al largo di Bari, in provincia, la settimana scorsa. La storia del film ruota attorno a un personaggio che si divide tra il mare e la città. Sorrentino, come nei suoi film, ha voluto un cast di attori italiani e stranieri, in un'ambientazione che si muove tra il mare e la città.

Questo è una grande occasione per Bari sotto il profilo del marketing

La città di Bari ha una grande opportunità di marketing. L'occasione è data dal film "La vita davanti a sé" di Paolo Sorrentino. La regista ha trascorso in una location al largo di Bari, in provincia, la settimana scorsa. La storia del film ruota attorno a un personaggio che si divide tra il mare e la città. Sorrentino, come nei suoi film, ha voluto un cast di attori italiani e stranieri, in un'ambientazione che si muove tra il mare e la città.

Liburze Colicenti

Clima tropicale, danni per i pappagalli verdi

Il clima tropicale che si è abbattuto sul capoluogo pugliese ha causato danni per i pappagalli verdi. Le piante sono state colpite dalle alte temperature e dall'umidità. Gli agricoltori stanno cercando di curare le piante con prodotti specifici.

Porto, riqualificati i varchi per l'Albania

L'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale ha riqualificato i varchi per l'Albania. L'investimento è di due milioni di euro. Le opere consistono nella potenziatura delle postazioni di controllo, nella riconfigurazione della recinzione di sicurezza e nell'introduzione di una copertura.



Porto di Bari. Due milioni per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania

L' Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale ha riqualificato strutture del porto di Bari, investendo due milioni di euro, per migliorare le condizioni di viaggio da e per l' Albania, che rappresenta uno dei propri principali core business per i grandi volumi di traffico, gestiti anche dal porto di Brindisi.

Con l' obiettivo di offrire a passeggeri e forze di polizia migliori condizioni di confort, grazie anche alla sinergia istituzionale con il consolato generale di Albania, l' Autorità Portuale ha potenziato a Bari le postazioni di controllo a servizio della Polizia di Frontiera, nella zona interna alla stazione marittima, compresa la riconfigurazione della recinzione di sicurezza della 'port facility', molo S.Vito lato banchina 4, con l' introduzione di una copertura nella zona ristretta del porto. Lo spostamento della recinzione esterna ha permesso un luogo protetto per i passeggeri che sbarcano dai traghetti ormeggiati nelle banchine della 'port facility'. Aumentate da due a quattro le postazioni di controllo, una di emergenza, a servizio della Polizia di Frontiera. Inoltre, nella stazione marittima, le vecchie e fatiscenti strutture sono state rimosse, liberando il corridoio centrale per le nuove postazioni. Interventi rilevanti anche per la zona di Marisabella, nell' area per biglietteria e check-in. Sono, inoltre, in fase di approvazione e affidamento i lavori, per altri due milioni di euro, per la realizzazione dell' impianto fotovoltaico e per nuovi varchi carrabili della 'port facility' molo San Vito extra Schengen, con adeguamento della viabilità. Sono stati inoltre aggiudicati i lavori per ripavimentare il piazzale dietro la banchina 12; sistemare l' impianto audio -annunci e sostituire i condizionatori non funzionanti nell' area interna, le lampade con led a basso consumo nella viabilità, il prefabbricato docce a servizio dei camionisti anche delle navi traghetto per l' Albania.

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

4 Bari & Provincia

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud

Flora del Levante: il progetto Bari per la piccola e media impresa del Sud



Porto di Bari potenzia servizi di accoglienza

Massimo Belli

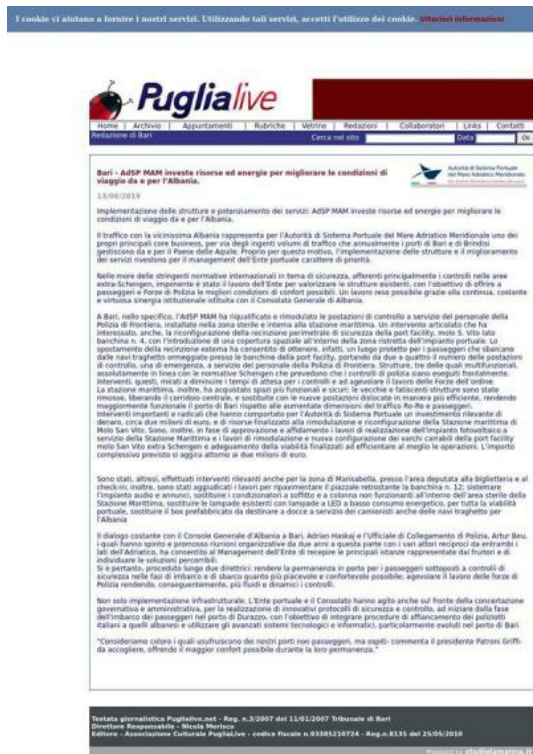
BARI Il traffico con la vicinissima Albania rappresenta per l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale uno dei propri principali core business, per via degli ingenti volumi di traffico che annualmente i porti di Bari e di Brindisi gestiscono da e per il Paese delle Aquile. Proprio per questo motivo, l'implementazione delle strutture e il miglioramento dei servizi rivestono per il management dell'Ente portuale carattere di priorità. Nelle more delle stringenti normative internazionali in tema di sicurezza, afferenti principalmente i controlli nelle aree extra-Schengen, imponente è stato il lavoro dell'Ente per valorizzare le strutture esistenti, con l'obiettivo di offrire a passeggeri e Forze di Polizia le migliori condizioni di confort possibili. Un lavoro reso possibile grazie alla continua, costante e virtuosa sinergia istituzionale istituita con il Consolato Generale di Albania. A Bari, nello specifico, l'AdSp ha riquilibrato e rimodulato le postazioni di controllo a servizio del personale della Polizia di Frontiera, installate nella zona sterile e interna alla stazione marittima. Un intervento articolato che ha interessato, anche, la riconfigurazione della recinzione perimetrale di sicurezza della port facility, molo S. Vito lato banchina n. 4, con l'introduzione di una copertura spaziale all'interno della zona ristretta dell'impianto portuale. Lo spostamento della recinzione esterna ha consentito di ottenere, infatti, un luogo protetto per i passeggeri che sbarcano dalle navi traghetto ormeggiate presso le banchine della port facility, portando da due a quattro il numero delle postazioni di controllo, una di emergenza, a servizio del personale della Polizia di Frontiera. Strutture, tre delle quali multifunzionali, assolutamente in linea con le normative Schengen che prevedono che i controlli di polizia siano eseguiti frontalmente. Interventi, questi, mirati a diminuire i tempi di attesa per i controlli e ad agevolare il lavoro delle Forze dell'ordine. La stazione marittima, inoltre, ha acquistato spazi più funzionali e sicuri: le vecchie e fatiscenti strutture sono state rimosse, liberando il corridoio centrale, e sostituite con le nuove postazioni dislocate in maniera più efficiente, rendendo maggiormente funzionale il porto di Bari rispetto alle aumentate dimensioni del traffico Ro-Ro e passeggeri. Interventi importanti e radicali che hanno comportato per l'Autorità di Sistema portuale un investimento rilevante di denaro, circa due milioni di euro, e di risorse finalizzate alla rimodulazione e riconfigurazione della Stazione marittima di Molo San Vito. Sono, inoltre, in fase di approvazione e affidamento i lavori di realizzazione dell'impianto fotovoltaico a servizio della Stazione Marittima e i lavori di rimodulazione e nuova configurazione dei varchi carrabili della port facility molo San Vito extra Schengen e adeguamento della viabilità finalizzati ad efficientare al meglio le operazioni. L'importo complessivo previsto si aggira attorno ai due milioni di euro. Sono stati, altresì, effettuati interventi rilevanti anche per la zona di Marisabella, presso l'area deputata alla biglietteria e al check-in; inoltre, sono stati aggiudicati i lavori per ripavimentare il piazzale retrostante la banchina n. 12; sistemare l'impianto audio e annunci, sostituire i condizionatori a soffitto e a colonna non funzionanti all'interno dell'area sterile della Stazione Marittima, sostituire le lampade esistenti con lampade a Led a basso consumo energetico, per tutta la viabilità portuale, sostituire il box prefabbricato da destinare a docce a servizio dei camionisti anche delle navi traghetto per l'Albania. Il dialogo costante con il Consolato Generale d'Albania a Bari, Adrian Haskaj e l'Ufficiale di collegamento di Polizia, Artur Beu, i quali hanno spinto e promosso riunioni organizzative da due anni a questa parte con i vari attori reciproci da entrambi i lati dell'Adriatico, ha consentito al Management dell'Ente di recepire le principali istanze rappresentate dai fruitori e di individuare le soluzioni percorribili. Si è pertanto, proceduto lungo due direttrici: rendere la permanenza in porto per i passeggeri sottoposti a controlli di sicurezza nelle fasi di imbarco e di sbarco quanto più piacevole e confortevole possibile; agevolare il lavoro delle forze di Polizia rendendo, conseguentemente, più fluidi e dinamici i controlli. Non solo implementazione infrastrutturale. L'Ente portuale e il Consolato hanno agito anche sul fronte della concertazione governativa e amministrativa, per la realizzazione di innovativi protocolli di sicurezza e controllo, ad iniziare dalla fase

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the site's logo, navigation links for SHIPPING, LOGISTICA, PORTI, and AUTOTRASPORTO, and a search icon. The article title is 'Porto di Bari potenzia servizi di accoglienza' and the author is Massimo Belli. Below the title is a photo of a man in a suit speaking into a microphone. 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 social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. At the bottom of the article preview, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' buttons.

dell'imbarco dei passeggeri nel porto di Durazzo, con l'obiettivo di integrare procedure di affiancamento dei poliziotti italiani a quelli albanesi e utilizzare gli avanzati sistemi tecnologici e informatici, particolarmente evoluti nel porto di Bari. Consideriamo coloro i quali usufruiscono dei nostri porti non passeggeri, ma ospiti commenta il presidente Ugo Patroni Griffi da accogliere, offrendo il maggior confort possibile durante la loro permanenza.

Bari - AdSP MAM investe risorse ed energie per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania.

13/06/2019 Implementazione delle strutture e potenziamento dei servizi: AdSP MAM investe risorse ed energie per migliorare le condizioni di viaggio da e per l'Albania. Il traffico con la vicinissima Albania rappresenta per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale uno dei propri principali core business, per via degli ingenti volumi di traffico che annualmente i porti di **Bari** e di Brindisi gestiscono da e per il Paese delle Aquile. Proprio per questo motivo, l'implementazione delle strutture e il miglioramento dei servizi rivestono per il management dell'Ente portuale carattere di priorità. Nelle more delle stringenti normative internazionali in tema di sicurezza, afferenti principalmente i controlli nelle aree extra-Schengen, imponente è stato il lavoro dell'Ente per valorizzare le strutture esistenti, con l'obiettivo di offrire a passeggeri e Forze di Polizia le migliori condizioni di confort possibili. Un lavoro reso possibile grazie alla continua, costante e virtuosa sinergia istituzionale istituita con il Consolato Generale di Albania. A **Bari**, nello specifico, l'AdSP MAM ha riquilibrato e rimodulato le postazioni di controllo a servizio del personale della Polizia di Frontiera, installate nella zona sterile e interna alla stazione marittima. Un intervento articolato che ha interessato, anche, la riconfigurazione della recinzione perimetrale di sicurezza della port facility, molo S. Vito lato banchina n. 4, con l'introduzione di una copertura spaziale all'interno della zona ristretta dell'impianto portuale. Lo spostamento della recinzione esterna ha consentito di ottenere, infatti, un luogo protetto per i passeggeri che sbarcano dalle navi traghetto ormeggiate presso le banchine della port facility, portando da due a quattro il numero delle postazioni di controllo, una di emergenza, a servizio del personale della Polizia di Frontiera. Strutture, tre delle quali multifunzionali, assolutamente in linea con le normative Schengen che prevedono che i controlli di polizia siano eseguiti frontalmente. Interventi, questi, mirati a diminuire i tempi di attesa per i controlli e ad agevolare il lavoro delle Forze dell'ordine. La stazione marittima, inoltre, ha acquistato spazi più funzionali e sicuri: le vecchie e fatiscenti strutture sono state rimosse, liberando il corridoio centrale, e sostituite con le nuove postazioni dislocate in maniera più efficiente, rendendo maggiormente funzionale il **porto** di **Bari** rispetto alle aumentate dimensioni del traffico Ro-Ro e passeggeri. Interventi importanti e radicali che hanno comportato per l'Autorità di Sistema Portuale un investimento rilevante di denaro, circa due milioni di euro, e di risorse finalizzato alla rimodulazione e riconfigurazione della Stazione marittima di Molo San Vito. Sono, inoltre, in fase di approvazione e affidamento i lavori di realizzazione dell'impianto fotovoltaico a servizio della Stazione Marittima e i lavori di rimodulazione e nuova configurazione dei varchi carrabili della port facility molo San Vito extra Schengen e adeguamento della viabilità finalizzati ad efficientare al meglio le operazioni. L'importo complessivo previsto si aggira attorno ai due milioni di euro. Sono stati, altresì, effettuati interventi rilevanti anche per la zona di Marisabella, presso l'area deputata alla biglietteria e al check-in; inoltre, sono stati aggiudicati i lavori per ripavimentare il piazzale retrostante la banchina n. 12; sistemare l'impianto audio e annunci, sostituire i condizionatori a soffitto e a colonna non funzionanti all'interno dell'area sterile della Stazione Marittima, sostituire le lampade esistenti con lampade a LED a basso consumo energetico, per tutta la viabilità portuale, sostituire il box prefabbricato da destinare a docce a servizio dei camionisti anche delle navi traghetto per l'Albania. Il dialogo costante con il Consolato Generale d'Albania a Bari, Adrian Haskaj e l'Ufficiale di Collegamento di Polizia, Artur Beu, i quali hanno spinto e promosso riunioni organizzative da due anni a questa parte con i vari attori reciproci da entrambi i lati dell'Adriatico, ha consentito al Management dell'Ente di recepire le principali istanze rappresentate dai fruitori e di individuare le soluzioni percorribili. Si è pertanto, proceduto lungo due direttrici: rendere la permanenza in **porto** per i passeggeri sottoposti a controlli di sicurezza nelle fasi di imbarco e di sbarco quanto più piacevole e confortevole possibile; agevolare il lavoro delle forze di Polizia rendendo, conseguentemente, più fluidi e dinamici i controlli. Non solo implementazione infrastrutturale. L'Ente portuale e il Consolato hanno agito anche sul fronte della concertazione governativa e amministrativa, per la realizzazione di innovativi protocolli di sicurezza e controllo, ad iniziare dalla fase dell'imbarco dei passeggeri nel porto di Durazzo, con l'obiettivo di integrare procedure di affiancamento dei sottoposti italiani a quelli albanesi e utilizzare sistemi tecnologici e informatici, particolarmente evoluti nel porto di Bari.



amministrativa, per la realizzazione di innovativi protocolli di sicurezza e controllo, ad iniziare dalla fase dell'imbarco dei passeggeri nel porto di Durazzo, con l'obiettivo di integrare procedure di affiancamento dei poliziotti italiani a quelli albanesi e utilizzare gli avanzati sistemi tecnologici e informatici, particolarmente evoluti nel porto di Bari. Consideriamo coloro i quali usufruiscono dei nostri porti non passeggeri, ma ospiti- commenta il presidente Patroni Griffi- da accogliere, offrendo il maggior confort possibile durante la loro permanenza.

alleanza taranto-grottaglie

L' hub del Sud per l' export di frutta

Rete logistica intermodale per movimentare ortofrutta da Puglia e Basilicata

Vincenzo Rutigliano - Una rete logistica intermodale per movimentare l' ortofrutta fresca del sud est barese, del Salento e del Metapontino, in Basilicata, verso i mercati esteri. Queste due regioni, da sole, generano il 13% della produzione ortofrutticola italiana, in valore 1,56 milioni di euro, e tutto si gioca sulla logistica competitiva, come insegna il caso Spagna. Così se vuoi esportare frutta di pregio in partenza dal Metapontino, in Basilicata, e devi raggiungere i porti di Gioia Tauro, Salerno o Napoli, un container refrigerato ha costi, medi, compresi tra 950 e 1300 euro a seconda della destinazione e la consegna avviene dopo un viaggio di 40-60 giorni. Con il porto di Taranto a 60 chilometri il costo si ridurrebbe fino a 300 euro. In aereo, per la frutta di pregio - la fragola, per intenderci, non le arance tarantine - lo scalo utilizzato per raggiungere il Centro Africa o gli Emirati Arabi è Ciampino, con un costo logistico aggiuntivo di 2,80-3,00 euro al kilo. Questo è il caso di Asso Fruit Italia, OP materana di Scanzano Jonico -300 soci, attività in 5 regioni, 83 milioni di fatturato nel 2018 - caso diffuso per chi esporta un po' dovunque nel mondo. Per questo si lavora ad una rete logistica intermodale tra il porto di Taranto, lo scalo aereo di Grottaglie e Ferrandina, snodo agroalimentare ferroviario, in Basilicata. A Taranto poi, ai primi di luglio, riprenderanno i traffici anche agroalimentari con la riattivazione del terminal container, concesso ai turchi della Yilport. In autunno, partirà anche, nel porto, una piattaforma agroalimentare con 2 magazzini a temperatura controllata e 5 celle (in tutto 3400 mq. con temperature da 0 a -28 gradi) per farne un hub ortofrutticolo internazionale. Altro asse lo snodo agroalimentare ferroviario di Ferrandina, in Basilicata, compreso nella Zes jonica (costo opera 70 milioni) per movimentare, a regime, 1,7 milioni di t. di ortofrutta pregiata del Metapontino.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



I consiglieri di Articolo 1 sollecitano il sindaco ad adottare misure sullo sviluppo della Zes

«La zona industriale non resti isolata»

Zona economica speciale e viabilità aeroportuale. I consiglieri comunali del gruppo Articolo uno Francesco Donatelli, Massimo Serio ed Aurelio Marangella hanno presentato al sindaco Ciro D' Alò e al presidente della massima assise Giovanni Annicchiarico l' urgente richiesta «di adottare con estrema urgenza tutte le iniziative tese a formalizzare, con il coinvolgimento della seconda commissione consiliare, gli atti indispensabili ad avviare con la Provincia di Taranto e la Regione Puglia il necessario iter teso a concretizzare quanto deliberato il 21 dicembre del 2018. Bisogna, infatti, cogliere tutte le straordinarie opportunità di sviluppo ed occupazionale che offre la Zes ed evitare che la zona industriale Pip rimanga isolata. Grottaglie», dichiara Francesco Donatelli, portavoce del gruppo, «rientra tra i Comuni che beneficeranno di incentivi destinati alle imprese e che favoriranno sviluppo ed occupazione.

La presenza sul territorio dell' aeroporto Marcello Arlotta può ulteriormente attrarre investitori; nel futuro, insieme al porto di Taranto, si potrebbe pensare alla realizzazione di un sistema integrato di gestione attraverso la possibile costituzione di una Port authority. Purtroppo», aggiunge Donatelli, «registriamo una disattenzione dell' attuale amministrazione che non sembra particolarmente attenta e coinvolta in questo processo di sviluppo fornito dalla straordinaria opportunità che offre la Zes. Infatti anche a Grottaglie saranno incentivati gli investimenti e gli insediamenti di tante imprese nella zona industriale, che avranno bisogno di collegamenti viari rapidi ed efficienti. Ed è proprio qui che si registra un notevole ritardo del Comune, della Provincia e della Regione, soprattutto in riferimento alla realizzazione e all' ammodernamento della rete viaria per il collegamento della statale 7 e l' aeroporto di Grottaglie e le due zone industriali di Grottaglie e Monteiasi. Un progetto generale dell' importo di 25 milioni e 500 mila euro, approvato con decreto del Presidente della Provincia numero 63 del 14 settembre 2017, per il cui stralcio di 12 milioni di euro il consiglio comunale ha approvato la necessaria variante urbanistica. È proprio in tale occasione», aggiunge Donatelli, «che fin dal luglio 2018 abbiamo ribadito l' esigenza di adottare tutte le iniziative tese a rendere effettivo il collegamento tra la zona Pip di Grottaglie con l' aeroporto e, quindi, con la zona Pip di Monteiasi e la strada statale 7. Esigenza fatta propria dall' intero consiglio comunale che ha approvato un nostro emendamento, che impegnava l' amministrazione comunale a promuovere i necessari adempimenti tesi ad assicurare un collegamento viario tra l' area aeroportuale con le aree destinate ad attività produttive di Grottaglie. Fino ad oggi, tuttavia», riprende Donatelli, «nulla è stato fatto e l' amministrazione comunale è completamente assente su questo tema per cui c' è il rischio di emarginare la zona Pip di Grottaglie. Sappiamo che la procedura prevede un iter lunghissimo oltre all' indispensabile coinvolgimento di Provincia e Regione. Ecco perché è preoccupante il ritardo e il silenzio dell' amministrazione comunale».

F. Occ.

TARANTO PROVINCIA [23]

AVETANA

Evade da dimissionari una volta su tre

GINOSA

Per la mitigazione del rischio geomorfologico finanziati dalla Regione. Parisi: «Perfetto»

Via Matrice, arrivano altri 3 milioni

CASSELLANETA

Aiuti alle famiglie indigenti: D'Ettore esce allo scoperto

GROTTAGLIE

I consiglieri di Articolo 1 sollecitano il sindaco ad adottare misure sullo sviluppo della Zes

«La zona industriale non resti isolata»

Porto, arrivano i nuovi mezzi Le gru subito dopo l'estate

Archiviata la procedura di decadenza per Mct

GIOIA TAURO Sono in viaggio da Anversa e dovrebbero arrivare a Gioia Tauro domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del porto calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Le prime tre, che devono superare uno speciale collaudo, dovevano arrivare a luglio ma il tutto è slittato a settembre; mentre le altre tre verso fine anno.

Dopo l'arrivo di domenica, anche a luglio arriveranno altri mezzi di banchina, mentre, sempre entro la fine dell'anno, è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al porto di Gioia Tauro di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo e ieri è arrivata anche un'altra nave da 19mila contenitori. La nuova società ha buoni intendimenti per il porto di Gioia Tauro, vuole aumentare i volumi ma al momento le condizioni generali del terminal non lo consentono. Per questo già a fine mese inizieranno i lavori di livellamento dei fondali per consentire sempre di più alle navi di ultimissima generazione di arrivare nel porto calabrese. Preso atto delle buone intenzioni e del piano aziendale della società che è subentrata a Mct, il commissario dell'Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, ha deciso di archiviare la procedura di decadenza della concessione (avviata lo scorso anno) che era stata data alla società che ha avviato le attività del terminal e che ha ceduto il timone ad Aponte ad aprile scorso. Le prospettive del porto sono buone e la voglia di Msc di migliorare la solidità dello scalo calabrese è stata confermata dall'arrivo puntuale dei primi mezzi operativi che avranno ricadute positive anche in termini di sicurezza delle operazioni portuali. E sono attese anche altre novità positive.

a.n.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Al porto

Cominciano ad arrivare i primi mezzi

Uno degli otto carrelli **GIOIA TAURO** - Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a **Gioia Tauro** domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del **porto** calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al **porto** di **Gioia Tauro** di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo. I nuovi carrelli sono stati acquistati dalla Kalmar del gruppo Cargotec.

Si tratta di carrelli cosiddetti a cavaliere diesel che possono operare su tre file. Con il nuovo ordine sale complessivamente a 164 il numero di straddle carrier che Kalmar ha fornito alla Medcenter Container Terminal da quando la società terminali sta è diventata operativa. Molti di questi però sono stati o stanno per essere sostituiti con i nuovi mezzi. «Mct - aveva annunciato Marc Desmons, equipment engineering director della Til - sin dal suo primo giorno d'attività ha fatto molto affidamento sulla tecnologia delle straddle carrier della Kalmar ed è quindi stato naturale portare avanti questa partnership di grande successo quando è stato il momento di valutare le opzioni per il rinnovo della flotta di mezzi. Le macchine della Kalmar sono note per la loro eccellente affidabilità e flessibilità così come per vantare un notevole supporto locale per la loro manutenzione. Inoltre Kalmar è stata in grado di assicurare la consegna in tempi brevi di tutte le 32 nuove macchine, che saranno consegnate entro la fine di quest'anno».

m.a.

The image shows a page from the newspaper 'Il Quotidiano della Calabria' dated Friday, June 14, 2019. The page number is 21. The main headline is 'Estate all'insegna dell'inclusione' with a sub-headline 'Attività ludico-motorie e didattico-sportive alla Tomara di Palmi dall'8 al 19 luglio'. Below this, there are several smaller articles and images. One article is titled 'GIOIA TAURO Al porto Cominciano ad arrivare i primi mezzi'. Another article is 'Premi per gli studenti dell'istituto Chitti'. There are also images of a building and a group of people.

In porto Gioia Tauro nuovi carrelli

(ANSA) - **GIOIA TAURO** (REGGIO CALABRIA), 13 GIU - Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a **Gioia Tauro** domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l' equipment del **porto** calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l' arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al **porto** di **Gioia Tauro** di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo.



Porti: in arrivo a Gioia Tauro nuovi carrelli per container

Investimenti da 100 mln del gruppo Aponte per rilanciare scalo

(ANSA) - **GIOIA TAURO** (REGGIO CALABRIA), 13 GIU - Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a **Gioia Tauro** domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l' equipment del **porto** calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l' arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al **porto** di **Gioia Tauro** di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo.



Porti, in arrivo a Gioia Tauro nuovi carrelli per container

GIOIA TAURO. Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a Gioia Tauro domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del porto calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al porto di Gioia Tauro di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo. redazione@giornaledicalabria.it.

COOKIES ON THIS WEBSITE We use cookies to ensure that we give you the best experience on our website. If you continue without changing your settings, we'll assume that you are happy to receive all cookies from this website. If you would like to change your preferences you may do so by following the instructions. Close

LA TV CHE... TI ACCENDE **RTC**
sul CANALE 17 Telecalabria

HOME REDAZIONE ARGOMENTI PROVINCE RTC - TELECALABRIA

RTC - RADIO CATANZARO **NEWS**

4 Stagioni di Scudarium, weekend denso di appuntamenti nel porto anche

PORTI, IN ARRIVO A GIOIA TAURO NUOVI CARRELLI PER CONTAINER

13 GIU 2019



GIOIA TAURO. Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a Gioia Tauro domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del porto calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al porto di Gioia Tauro di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo.

redazione@giornaledicalabria.it

CERCA ARTICOLO

Cerca articolo

PROVINCE

CATANZARO CROTONE
REGGIO CALABRIA

VIBO VALENTIA

ULTIME NOTIZIE

4 Stagioni di Scudarium, weekend denso di appuntamenti nel porto archeologico di Roccella di Stabia
13 GIU 2019

Ferrovie, Gallo: "Non era l'ha neta, soppressa parte bus lonta"
13 GIU 2019

Presentata in Circolillo la nuova edizione di "Tram, festival dei libri sulle ruote"
13 GIU 2019

OGGI SU RTC TELECALABRIA

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro, in arrivo i primi 8 carrelli per la movimentazione dei container

Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a **Gioia Tauro** domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del **porto** calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistati anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al **porto** di Gioia Tauro di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ATTUALITA'

Porto di Gioia Tauro. In arrivo 8 nuovi carrelli per la movimentazione dei container

Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a **Gioia Tauro** domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l' equipment del **porto** calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l' arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al **porto** di **Gioia Tauro** di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo. Ansa 13-06-2019 18:56.

Severati 100 mila utenti i cookie. Continuando a navigare sul nostro sito si riconoscono il browser, il dispositivo e il sistema operativo, i cookie in conformità con la Normativa sul Cookie. [Locali](#) [Chiudere](#)

RTV

HOME ATTUALITÀ CRONACA POLITICA SPETTACOLO SPORT AMBIENTE CULTURA ECONOMIA PROGRAMMI

PER PUBBLICITÀ CON NOI

ATTUALITÀ

SUI 40 GIÀ ACQUISTATI E DESTINATI A POTENZIARE L'EQUIPMENT DEL PORTO CALABRESE

Porto di Gioia Tauro. In arrivo 8 nuovi carrelli per la movimentazione dei container

Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a Gioia Tauro domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del porto calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. Investimenti che superano complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al porto di Gioia Tauro di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo.

Ansa 13-06-2019 18:56

[In più](#)
[Condividi](#)
[Condividi](#)

Commenti: 0 [Ordina per](#) [Meno recenti](#)

Aggiungi un commento...

Più in Commenti di Facebook

NOTIZIE CORRELATE

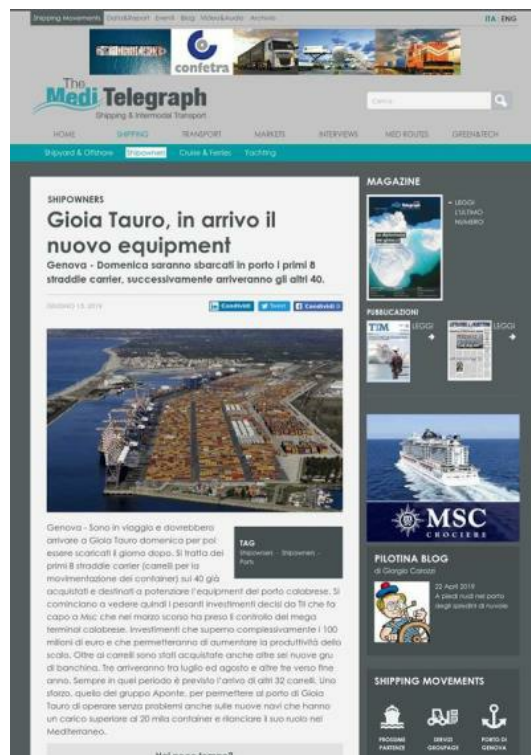
The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, in arrivo il nuovo equipment

GIORGIO CAROZZI

Genova - Sono in viaggio e dovrebbero arrivare a **Gioia Tauro** domenica per poi essere scaricati il giorno dopo. Si tratta dei primi 8 straddle carrier (carrelli per la movimentazione dei container) sui 40 già acquistati e destinati a potenziare l'equipment del **porto** calabrese. Si cominciano a vedere quindi i pesanti investimenti decisi da Til che fa capo a Msc che nel marzo scorso ha preso il controllo del mega terminal calabrese. I nvestimenti che superno complessivamente i 100 milioni di euro e che permetteranno di aumentare la produttività dello scalo. Oltre ai carrelli sono stati acquistate anche altre sei nuove gru di banchina. Tre arriveranno tra luglio ed agosto e altre tre verso fine anno. Sempre in quel periodo è previsto l'arrivo di altri 32 carrelli. Uno sforzo, quello del gruppo Aponte, per permettere al **porto** di **Gioia Tauro** di operare senza problemi anche sulle nuove navi che hanno un carico superiore ai 20 mila container e rilanciare il suo ruolo nel Mediterraneo.



Interdittiva antimafia, ingresso al porto vietato all' impresa "Foggia"

L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha revocato alla ditta individuale "Foggia Domenico" di Crotono l' autorizzazione per accedere al porto.

La misura restrittiva, valevole per tutte le aree **portuali** che sono di competenza dell' ente, è stata presa in seguito all' interdittiva antimafia che la Prefettura ha rilasciato a carico dell' azienda locale. La quale, in regime di subappalto con la società "Compagnia impresa lavoratori **portuali**", fino all' altro giorno ha potuto lavorare con i mezzi ed i uomini propri all' interno del porto.

L' iter, fa sapere una nota dell' **Autorità** di Gioia Tauro diffusa ieri, «è stato avviato dall' ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotono, al fine di dare fattivo riscontro all' esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali».

Nello specifico, viene spiegato nel comunicato, «in seguito all' autorizzazione rilasciata lo scorso 16 gennaio dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro in favore della società "Compagnia impresa lavoratori **portuali**" riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito **portuale** di Crotono per una serie di mezzi, la ditta individuale "Foggia Domenico", in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti». Ma lo scorso 12 giugno l' **Autorità** di Gioia Tauro si è vista costretta a revocare alla "Compagnia impresa lavoratori **portuali**" l' autorizzazione - che era stata «rilasciata dall' ente lo scorso 16 gennaio, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia» - nella parte relativa ai mezzi e al personale della "Foggia Domenico".

«L' interdittiva antimafia - ha commentato il commissario straordinario Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni, e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' **Autorità portuale** opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' ente».

a. m.

L' azienda lavorava in regime di subappalto per la compagnia **portuale**.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

CROTONE Provvedimento emesso dall' Authority di Gioia Tauro

Interdittiva antimafia a ditta portuale

CROTONE - Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotona che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area portuale di Crotona. Si tratta, è scritto in una nota dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, «di una misura resa, immediatamente, esecutiva dall' Autorità portuale in seguito all' informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona nei riguardi della ditta, con sede legale a Crotona, richiesta dalla stessa Autorità portuale, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale».

L' iter, infatti, è stato avviato dall' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotona, «al fine di dare fattivo riscontro all' esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali».

Nello specifico, in seguito all' autorizzazione rilasciata lo scorso 16 gennaio dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito portuale di Crotona per una serie di mezzi, la ditta Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno, prosegue la nota dell' Autorità portuale, «è stata, invece, immediatamente revocata l' autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall' Ente in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente».

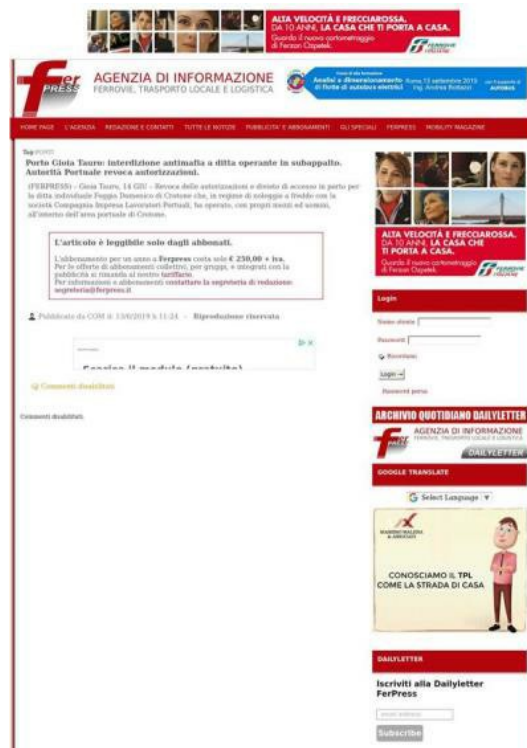
«Si tratta - è scritto nella nota - di un' attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all' ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle forze dell' ordine. L' interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di Crotona e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell' Autorità portuale di Gioia Tauro».

«L' interdittiva antimafia - ha dichiarato Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' Autorità Portuale opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente».



Porto Gioia Tauro: interdizione antimafia a ditta operante in subappalto. Autorità Portuale revoca autorizzazioni.

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 14 GIU - Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotone che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all'interno dell'area portuale di Crotone. Si tratta di una misura resa, immediatamente, esecutiva dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in seguito all'informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotone nei riguardi della ditta individuale Foggia Domenico, con sede legale a Crotone, richiesta dalla stessa Autorità portuale, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale. L'iter è stato, infatti, avviato dall'Ente, guidato dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotone, al fine di dare fattivo riscontro all'esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali. Nello specifico, in seguito all'autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 gennaio, dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell'ambito portuale di Crotone per una serie di mezzi, la ditta individuale Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l'attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno è stata, invece, immediatamente revocata l'autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall'Ente lo scorso 16 gennaio, in attesa di ricevere l'informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. Si tratta di un'attività di contrasto al fenomeno criminale, che affierisce all'ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell'Ordine. L'interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all'impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di Crotone e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. "L'interdittiva antimafia - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell'esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l'Autorità Portuale opera per garantire inequivocabilmente un'azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all'attività amministrativa dell'Ente".



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Interdizione antimafia a ditta del porto di Crotona

Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotona che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori **Portuali**, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area **portuale** di Crotona. Si tratta di una misura resa, immediatamente, esecutiva dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro in seguito all' informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona nei riguardi della ditta individuale Foggia Domenico, con sede legale a Crotona, richiesta dalla stessa **Autorità portuale**, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito **portuale**. L' iter è stato, infatti, avviato dall' Ente, guidato dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotona, al fine di dare fattivo riscontro all' esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali. Nello specifico, inseguito all' autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 gennaio, dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori **Portuali**, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito **portuale** di Crotona per una serie di mezzi, la ditta individuale Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno è stata, invece, immediatamente revocata l' autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori **Portuali**, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall' Ente lo scorso 16 gennaio, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. Si tratta di un' attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all' ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell' Ordine. L' interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di Crotona e in tutti gli ambiti **portuali** di competenza dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. "L' interdittiva antimafia - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' **Autorità Portuale** opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente".



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Interdizione antimafia a ditta Crotone, Autorità portuale di Gioia revoca autorizzazioni

Gioia Tauro - L' Autorità portuale di Gioia Tauro rende noto di aver revocato le autorizzazioni e di aver vietato l' accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di **Crotone** che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area portuale di **Crotone**. Si tratta di una misura resa, immediatamente, esecutiva dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in seguito all' informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di **Crotone** nei riguardi della ditta individuale Foggia Domenico, con sede legale a **Crotone**, richiesta dalla stessa Autorità portuale, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale. L' iter è stato, infatti, avviato dall' Ente, guidato dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di **Crotone**, al fine di dare fattivo riscontro all' esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali. Nello specifico, in seguito all' autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 gennaio, dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito portuale di **Crotone** per una serie di mezzi, la ditta individuale Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno è stata, invece, immediatamente revocata l' autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall' Ente lo scorso 16 gennaio, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. Si tratta di un' attività di contrasto al fenomeno criminale, che affierisce all' ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell' Ordine. L' interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di **Crotone** e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell' Autorità portuale di Gioia Tauro. "L' interdittiva antimafia - ha dichiarato il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' Autorità Portuale opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Interdizione antimafia a ditta operante in subappalto nel porto di Crotona

L' Autorità portuale di Gioia Tauro revoca le relative autorizzazioni Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale F. D. di Crotona che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area portuale di Crotona. Si tratta di una misura resa, immediatamente, esecutiva dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in seguito all' informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona nei riguardi della ditta individuale F. D., con sede legale a Crotona, richiesta dalla stessa Autorità portuale, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale. L' iter è stato, infatti, avviato dall' Ente, guidato dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotona, al fine di dare fattivo riscontro all' esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali. Nello specifico, in seguito all' autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 gennaio, dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito portuale di Crotona per una serie di mezzi, la ditta individuale F. D., in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno è stata, invece, immediatamente revocata l' autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta F. D., che era stata rilasciata dall' Ente lo scorso 16 Gennaio, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. Si tratta di un' attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all' ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell' Ordine. L' interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa individuale F. D., nel porto di Crotona e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell' Autorità portuale di Gioia Tauro. L' interdittiva antimafia - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' Autorità Portuale opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente". C.S. Autorità Portuale Gioia Tauro.

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare questo sito noi assumiamo che tu ne sia consapevole. Nella Privacy Policy tutte le info al riguardo

Una notizia di cronaca... è il nostro impegno di... riservatezza individuali per il... notizie pubblicate "A.L.I."

il Metropolitano.it

Salvini
Il Governo non "addio" Tauro
Troppo cose ancora da fare

CRONACA - POLITICA - ESTERO - SPORT - ECONOMIA - EVENTI - SOCIETÀ - COMUNICATI -

LA METROPOLITANA METRO-ISTA YOU FUTURE LAVORO PUBBLICITÀ ELETTORALE

Cerca...

Interdizione antimafia a ditta operante in subappalto nel porto di Crotona

13 giugno 2019 - cronaca di

RECENT POSTS

- Mancato l'uso: in piazza alla Camera protesta lavoratori per Lazio
- Il solito short film "L'Angoscia del Cuore" con Santo Pennecchi e Annalisa Sclari
- Interdizione antimafia a ditta operante in subappalto nel porto di Crotona
- Adi Calabria, con le regionali si conclude l'anno elettorale 2019
- Reggio Calabria, Operazione Croma: 20 indagati per associazione finalizzata al traffico di droga
- Reggio Calabria, a Stanco 101 incontro: "Sarda regione tra eccellenze e disastri"
- Barrafranca (En), Detenzione illegale di armi Anesteso pregiudicato
- Milano, Shopping fraudolento con carte di credito
- L'accademia di Belle Arti di Reggio Calabria da oggi senza all'Eva Cortina 2019
- Operazione dei Carabinieri contro la "Nirangheta", traffico di cocaina dal Sud America
- Sabato 13 Giugno alla ricerca di...

L'Autorità portuale di Gioia Tauro revoca le relative autorizzazioni

Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale F. D. di Crotona che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area portuale di Crotona. Si tratta di una misura resa, immediatamente, esecutiva

Interdizione antimafia ad una ditta operante in subappalto nel porto di Crotone

Revoca delle autorizzazioni ad operare in porto L' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro ha reso noto di aver revocato le autorizzazioni all' accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotone che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area **portuale** di Crotone. L' ente ha specificato che la misura, resa immediatamente esecutiva, è seguita all' informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotone nei riguardi della ditta Foggia Domenico, con sede legale a Crotone, richiesta dalla stessa **Autorità Portuale**, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito **portuale**. L' **authority portuale** ha spiegato che, in seguito all' autorizzazione rilasciata lo scorso 16 gennaio dall' **Autorità Portuale** in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito **portuale** di Crotone per una serie di mezzi, la ditta Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Martedì scorso l' autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della Foggia Domenico, è stata revocata in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. «L' interdittiva antimafia - ha ricordato il commissario straordinario dell' **Autorità Portuale**, Andrea Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' **Autorità Portuale** opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' ente».

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

13 giugno 2019

Interdizione antimafia ad una ditta operante in subappalto nel porto di Crotona

Revoca delle autorizzazioni ad operare in porto

L' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro ha reso noto di aver revocato le autorizzazioni all' accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotona che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all' interno dell' area portuale di Crotona. L' ente ha specificato che la misura, resa immediatamente esecutiva, è seguita all' informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona nei riguardi della ditta Foggia Domenico, con sede legale a Crotona, richiesta dalla stessa **Autorità Portuale**, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale.

L' **authority portuale** ha spiegato che, in seguito all' autorizzazione rilasciata lo scorso 16 gennaio dall' **Autorità Portuale** in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito portuale di Crotona per una serie di mezzi, la ditta Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Martedì scorso l' autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della Foggia Domenico, è stata revocata in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente.

«L' interdittiva antimafia - ha ricordato il commissario straordinario dell' **Autorità Portuale**, Andrea Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' **Autorità Portuale** opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' ente».

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

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinazione	13 Jun	14 Jun	Cerca
o altre destinazioni	2019	2019	

Crotone, interdittiva antimafia per una ditta all' interno del porto

Una revoca delle autorizzazioni e un divieto di accesso in **porto** per una informativa antimafia. È il provvedimento adottato dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in seguito all' informazione rilasciata dalla Prefettura di **Crotone** nei riguardi della ditta individuale Foggia Domenico, con sede legale a **Crotone**. Nello specifico, in seguito all' autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 gennaio, dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia impresa lavoratori portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito portuale di **Crotone** per una serie di mezzi, la ditta, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno è stata, invece, immediatamente revocata l' autorizzazione a favore della società Compagnia impresa lavoratori portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall' Ente lo scorso 16 gennaio, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. Si tratta di un' attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all' ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell' Ordine. L' interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa individuale Foggia Domenico, nel **porto** di **Crotone** e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell' Autorità portuale di Gioia Tauro. «L' interdittiva antimafia - ha dichiarato il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' Autorità Portuale opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente».

NEWS 24 CRONACA

Crotone, interdittiva antimafia per una ditta all' interno del porto

Emessa dalla prefettura riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa nella struttura



di Redazione giovedì 13 giugno 2019 11:53

Una revoca delle autorizzazioni e un divieto di accesso in porto per una informativa antimafia. È il provvedimento adottato dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in seguito all' informazione rilasciata dalla Prefettura di Crotone nei riguardi della ditta individuale Foggia Domenico, con sede legale a Crotone.

Nello specifico, in seguito all' autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 gennaio, dall' Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia impresa lavoratori portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell' ambito portuale di Crotone per una serie di mezzi, la ditta, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l' attività di suoi quattro dipendenti.

Lo scorso 11 giugno è stata, invece, immediatamente revocata l' autorizzazione a favore della società Compagnia impresa lavoratori portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall' Ente lo scorso 16 gennaio, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente.

Si tratta di un' attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all' ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell' Ordine. L' interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di Crotone e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell' Autorità portuale di Gioia Tauro.

SEGUICI SUI SOCIAL

17.20k fans Like 0

100 followers Follow 0

100 followers Follow 0

SCATENIA MOGI

Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie sulla Calabria basta il tuo indirizzo email nel box sotto e INVIARLO

ITALIA/MONDO

ITALIA/NEWS

Tragico impatto con un cavallo in strada: motociclista muore sul colpo

12 giugno 2019 11:53

A notte è valsa la chiamata al 112 di un automobilista che segnalava la presenza dell' animale che vagava liberamente. Il proprietario rischiò un' accusa va dal concorso in omicidio colposo all' omicidio colposo.

di Redazione

Straordinario intervento, rimossa massa tumorale di un chilo ad una bambina

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Interdizione antimafia a una ditta nel porto di Crotona

L'Autorità portuale di Gioia Tauro revoca le relative autorizzazioni

Massimo Belli

GIOIA TAURO Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotona che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all'interno dell'area portuale di Crotona. Si tratta di una misura resa immediatamente esecutiva dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in seguito all'informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona nei riguardi della ditta che ha sede legale a Crotona, richiesta dalla stessa Autorità portuale, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale. L'iter è stato, infatti, avviato dall'Ente, guidato dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotona, al fine di dare fattivo riscontro all'esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali. Nello specifico, in seguito all'autorizzazione rilasciata, lo scorso 16 Gennaio, dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell'ambito portuale di Crotona per una serie di mezzi, la ditta individuale Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l'attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 Giugno è stata, invece, immediatamente revocata l'autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico, che era stata rilasciata dall'Ente lo scorso 16 Gennaio, in attesa di ricevere l'informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente. Si tratta di un'attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all'ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle Forze dell'Ordine. L'interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all'impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di Crotona e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. L'interdittiva antimafia ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli costituisce una misura di tutela preventiva, nell'esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l'Autorità portuale opera per garantire inequivocabilmente un'azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all'attività amministrativa dell'Ente.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article title 'Interdizione antimafia a una ditta nel porto di Crotona'. The article is dated 13 June 2019 and is written by Massimo Belli. It features a photo of a man in a suit speaking into a microphone. The article text is partially visible, matching the main text on the left. There are also sections for 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' and 'ULTIME POPOLARI VIDEO'.

Nuova Cosenza

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Interdittiva a ditta, stop ad accessi in porto Crotonese

Interdittiva a ditta, stop ad accessi in porto Crotonese 13 giu 19 Revoca delle autorizzazioni e divieto di accesso in porto per la ditta individuale Foggia Domenico di Crotonese che, in regime di noleggio a freddo con la società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, ha operato, con propri mezzi ed uomini, all'interno dell'area portuale di Crotonese. Si tratta, è scritto in una nota dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, "di una misura resa, immediatamente, esecutiva dall'Autorità portuale in seguito all'informazione antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotonese nei riguardi della ditta, con sede legale a Crotonese, richiesta dalla stessa Autorità portuale, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito portuale". L'iter, infatti, è stato avviato dall'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Crotonese, "al fine di dare fattivo riscontro all'esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali". Nello specifico, in seguito all'autorizzazione rilasciata lo scorso 16 gennaio dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in favore della società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, riguardante il rilascio di permessi di accesso nell'ambito portuale di Crotonese per una serie di mezzi, la ditta Foggia Domenico, in regime di noleggio a freddo, ha operato attraverso il subappalto di sette mezzi e l'attività di suoi quattro dipendenti. Lo scorso 11 giugno, prosegue la nota dell'Autorità portuale, "è stata, invece, immediatamente revocata l'autorizzazione a favore della Società Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, esclusivamente nella parte riguardante i sette mezzi e i quattro dipendenti della ditta Foggia Domenico che era stata rilasciata dall'Ente in attesa di ricevere l'informazione prefettizia, in base a quanto disposto dalla normativa vigente". "Si tratta - è scritto nella nota - di un'attività di contrasto al fenomeno criminale, che afferisce all'ambito amministrativo ed in forma preventiva che, spesso, risulta essere di supporto essenziale alle attività investigative delle forze dell'ordine. L'interdizione, quindi, riguarda il divieto di accesso del personale e dei mezzi riconducibili all'impresa individuale Foggia Domenico, nel porto di Crotonese e in tutti gli ambiti portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro". "L'interdittiva antimafia - ha dichiarato Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell'esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l'Autorità Portuale opera per garantire inequivocabilmente un'azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all'attività amministrativa dell'Ente".

Nuovo project finance a Olbia

L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna ha messo a gara la realizzazione e futura gestione del nuovo terminal passeggeri del porto di Olbia, ora gestito dalla Sinergest del gruppo Moby. Lo ha annunciato la stessa port **authority** spiegando di aver proceduto alla pubblicazione di un «Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto» per individuare il futuro gestore della stazione marittima. Nell' avviso è inoltre specificato che «tra tutte le progettualità che perverranno all' AdSP entro il 9 settembre , una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell' avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale (a carico dell' ente verso il nuovo concessionario) posto a base di gara, poco più di 1,9 milioni». Decisivi nella scelta saranno l' attenzione prestata alla qualità e innovazione dei servizi e degli investimenti proposti. (riproduzione riservata)

22 MF
MF SHIPPING & LOGISTICA
 PERDITE PER 17,1 MILIONI, MITIGATE DALLE PLUSVALENZE DA CESSIONI DI NAVI. SU I RICAVI

In rosso il trimestre di Moby

A fine aprile il gruppo della famiglia Onorato non risulta aver pagato neanche la seconda rata da 60 milioni per l'acquisto di Tirrenia. Per questo è in corso una causa con i commissari del Misa

Nuovo project finance a Olbia

L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna** ha messo a gara la realizzazione e futura gestione del nuovo terminal passeggeri del porto di Olbia, ora gestito dalla Sinergest del gruppo Moby. Lo ha annunciato la stessa port authority spiegando di aver proceduto alla pubblicazione di un «Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto» per individuare il futuro gestore della stazione marittima. Nell' avviso è inoltre specificato che «tra tutte le progettualità che perverranno all' AdSP entro il 9 settembre , una sola verrà selezionata sulla base dei criteri qualitativi indicati nell' avviso e del ribasso sul canone di disponibilità annuale (a carico dell' ente verso il nuovo concessionario) posto a base di gara, poco più di 1,9 milioni». Decisivi nella scelta saranno l' attenzione prestata alla qualità e innovazione dei servizi e degli investimenti proposti. (riproduzione riservata)

FEDERAGENTI
70° ASSEMBLEA GENERALE
 14 giugno 2019 - Portofino - Monte Carlo (AN)

PROGRAMMA

Ore 9.30 **REGISTRAZIONE**
 Ore 10.00 **INIZIO LAVORI**

Saluti di benvenuto
 ♦ Presidente Associazione Agenti Marittimi Marche e Abruzzo, **Andrea Moretti**

Saluti istituzionali
 ♦ Sindaco di Ancona, **Valeria Mancinelli**
 ♦ Presidente Regione Marche, **Luca Guerzoni**
 ♦ Presidente AdSP del Mar Adriatico Centrale, **Roberto Giampietri**
 ♦ Direttore Marittimo Ancona, **Enrico Moretti**

Intervento
 Direttore SRIA, **Massimo Duandrea**

Ritornello e presentazione del manifesto programmatico delle emergenze del cluster marittimo del Presidente di Federagenti, **Gian Enzo Duci**

Interventi
 ♦ Presidente Assimatori, **Stefano Mesasine**
 ♦ Presidente Coniflamm, **Mario Mattioli**
 ♦ Comitato Generale Capitanerie di porto - Guardia Costiera, **Giovanni Pellerinone**
 ♦ Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Mauro Coletta**

Il Presidente di Federagenti Gian Enzo Duci intervista Giampaolo Stella e Luca Telesio

Conclusioni
 ♦ Presidente Federagenti **Gian Enzo Duci**

Ore 13.00 **LIGHT LUNCH**



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Ruota panoramica la Port authority dice sì alla Maestosa

Publicato l' avviso di richiesta di concessione dell' area La ditta Lupetti di Pistoia è pronta a installare l' impianto

DARIO BUDRONI

OLBIA La ruota panoramica fa la sua comparsa nell' albo pretorio. Ma per vederla dominare il waterfront bisognerà attendere come minimo tre settimane. La Port authority ha pubblicato un avviso per annunciare che la ditta Lupetti, con sede a Pistoia, ha chiesto la concessione dell' area del parco dei Giardinetti, di fronte al museo archeologico. È un passo in avanti, visto che la situazione nel corso delle settimane si era decisamente ingarbugliata. La Maestosa - è questo il nome della ruota di 36 metri già annunciata a marzo dal Comune - sarebbe dovuta entrare in funzione nei primi giorni di giugno. A rallentare l' iter, però, anche la presentazione di una seconda richiesta di concessione, sempre per una ruota panoramica, presentata dalla ditta dei fratelli Moino, di Olbia. Una richiesta che due giorni fa è stata bocciata dall' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna.

La ditta Lupetti adesso aspetta. La ruota panoramica, appena costruita e collaudata lo scorso 24 maggio, è stata già montata sopra quattro rimorchi. Però bisognerà attendere ancora qualche settimana. L' **Autorità portuale** ha infatti pubblicato l' avviso nell' albo pretorio ieri mattina e per legge devono passare venti giorni per permettere la consultazione degli atti, l' eventuale presentazione di osservazioni e opposizioni e anche eventuali domande in concorrenza, che però dovranno riguardare stessi scopi e stessa area. Se tutto dovesse filare liscio, dal 3 luglio in poi la Lupetti, storica società che costruisce ruote panoramiche, potrà sbarcare a Olbia. Se invece dovessero essere presentate altre richieste ritenute valide si farà un bando. Il Comune, con in prima linea l' assessore Marco Balata, aveva promosso da subito l' arrivo in città della Maestosa mettendo a disposizione il patrocinio. Nel frattempo, però, la ditta dei fratelli Moino, che gestisce il parco giochi dell' Isola Bianca, aveva presentato una richiesta molto simile con l' obiettivo di tirare su una ruota da prendere a noleggio. L' **Autorità portuale**, però, non ha accolto la richiesta, valutandola incompleta. «La motivazione del diniego è che non abbiamo in licenza la ruota panoramica - avevano spiegato dalla ditta Moino -. Ma avendo una promessa di noleggio dal proprietario della ruota, non possiamo inserire la licenza se non abbiamo l' area in concessione». Dunque, non si escludono ricorsi.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Pubblicato ieri dall' Autorità portuale

Ruota panoramica, via al bando

Ora si va al bando pubblico per la ruota panoramica di Olbia. L' **Autorità del sistema portuale** della Sardegna ha pubblicato l' avviso per la manifestazione di interesse. In pratica, l' assegnazione dello spazio demaniale per la collocazione della ruota, nei pressi del Museo archeologico (quattro mesi, zona Parco dei Giardinetti, circa 1100 metri quadri di superficie) è partita la procedura (prevista dalla legge) finalizzata all' individuazione di candidati. Che esistono già, infatti la ditta Kevin Lupetti si è fatta avanti da tempo per posizionare e gestire la ruota panoramica, con l' obiettivo di farla diventare una attrattiva dell' estate olbiese. La procedura formale richiede tempo, si parla di qualche settimana. Le domande dovranno essere presentate entro il 3 luglio. (a. b.)

44 Venerdì 14 giugno 2019 **Olbia e Gallura** L'UNIONE SARDA

Squadra contro i "ladri di natura"

Non solo sabbia e sassi, c'è anche chi ruba rettili e uova di uccelli

Temple Bitz antidroga, i difensori "Scarcerati"

Ruota panoramica, via al bando

Ruboloni. Una turista di Cremona Muore dopo il malore

Olbia. Incontro del sindaco Nizzi con i cittadini. Progetti da 900 mila euro per Pittulongu

Olbia. Trenta persone disabili inserite in 50 imprese

L'Unione Sarda

Cagliari

Dalla vela al calcio: lo sport confida nel sindaco che verrà

Cagliari, un tesoro nascosto nel cuore del Mediterraneo

Enormi risorse ancora da sfruttare per far crescere il turismo | BR | La politica urbanistica segnerà il futuro di porto e industria

Un tesoro in mezzo al Mediterraneo, una città distesa sotto un cielo che splende di luce riflessa tra la laguna e il mare. «Cagliari è uno dei tesori meglio nascosti al mondo», la definizione è di Lorenzo Giannuzzi, amministratore delegato del gruppo Forte Village che in città aprirà un hotel extra lusso destinato ad arricchire l'offerta per gli ospiti più danarosi. Tra le sfide dell'amministrazione futura ci sarà quella di segnare una mappa che conduca i turisti a destinazione e incida sul sistema produttivo creando nuove opportunità e posti di lavoro. «Questo è un luogo con una potenzialità assoluta che abbiamo bisogno di far conoscere. Cagliari dispone di tutte le bellezze ma serve farla scoprire attraverso i media e con una comunicazione efficace. Ci sono eventi straordinari come la festa di Sant'Efisio dalla quale i turisti restano affascinati». I numeri del settore raccontano di una crescita significativa ma la speranza è fare di più.

La città che produce A dare la cifra di quel che è accaduto negli ultimi anni sono i dati raccolti dalle due grandi porte d'ingresso al capoluogo: il porto e l'aeroporto. «C'è stato un aumento del 10 per cento all'anno negli arrivi allo scalo Mamei e questo grazie al fatto che gli stranieri cominciano ad avere facilità d'accesso alla città», spiega Maurizio De Pascale, presidente della Camera di commercio che controlla il 94% della Sogaer, società di gestione dello scalo. Le buone notizie, però, sembrano finite qui. Allargando lo sguardo all'intero sistema produttivo, De Pascale auspica un cambio di passo.

«Cagliari oggi non ha una crisi evidente ma molti indicatori ci dicono che le cose potrebbero peggiorare. Il settore più penalizzato è quello delle costruzioni da sempre fondamentale per l'economia dell'intera area metropolitana. Abbiamo difficoltà nel commercio, soprattutto quello al dettaglio, mentre nel comparto industriale c'è insofferenza per le lungaggini burocratiche nel rilascio delle autorizzazioni di tipo ambientale e per la mancanza del Piano urbanistico comunale.

L'auspicio è coniugare ambiente, uomo e industria, arrivare a un giusto equilibrio nel rispetto di tutte le parti e di chi lavora». Le decisioni del Comune in fatto di Urbanistica sono molto attese anche dall'**Autorità portuale** impegnata da una parte con la crisi del Porto Canale con oltre 400 buste paga a rischio e dall'altra con lo sviluppo di tutti i progetti utili a «creare una delle marine più interessanti del Mediterraneo», spiega il presidente Massimo Deiana. «Abbiamo un fronte mare di oltre un chilometro nel centro della città e dal ponticello pedonale verso Giorgino a quello di Su Siccu, per dirne solo alcuni, ci sono progetti per svariati milioni di euro in parte già avviati». Il padiglione Nervi, citato da più parti durante questa campagna elettorale, ha già una destinazione certa.

«Abbiamo le idee molto chiare e risorse disponibili.

Dopo il completamento dei lavori nella banchina, il padiglione verrà riqualficato e sarà destinato ad accogliere servizi: si potrebbero realizzare spogliatoi, punti di ristoro, di sicuro non sarà un acquario». Insiste Deiana: «Per competere con gli altri porti del Mediterraneo l'unica via d'uscita è quella di creare le condizioni favorevoli per fare di Cagliari un luogo in cui si producono cose, si movimentano cose e si aggiustano cose. In questo quadro, pur essendo aree di nostra competenza servirà senz'altro avviare un dialogo con l'amministrazione, come già fatto in passato».

Lupi di mare A godere del mare e del vento, oltre a residenti e turisti c'è il team di Luna Rossa che qui ha costruito la sua casa. «Saremo a Cagliari almeno fino a giugno del 2021, poi vedremo. Intanto speriamo di vincere la coppa». È l'augurio dello skipper Max Sirena che ha scelto di fare base a Cagliari «per le condizioni tecniche ottimali e per l'ambiente favorevole al trasferimento di operatori e famiglie». Il velista ha le idee chiare su quello che la città può già offrire («connessioni con l'Italia e con l'estero, scuole adeguate e servizi») e quel che ancora bisogna realizzare.



«Siamo al centro esatto del Mediterraneo e non è un caso che l' 80 per cento degli yacht d' estate passino dalla Sardegna. Ma allora perché non fare in modo che restino qui? È strano pensare che in tutto il sud dell' Isola non esista un macchinario in grado di sollevare una barca di 35 metri, non servono grandi cose solo un piazzale e un ponte attrezzato». Le ricadute sull' economia cittadina sarebbero importanti. «Questi super yacht sono delle piccole aziende con un equipaggio di bordo di 10 o 15 persone e una spesa media tra i 200 e i 300 mila euro all' anno di rimessaggio solo per i lavori ordinari. Senza parlare di tutto l' indotto che verrebbe generato. È incredibile che dopo aver fatto tappa qui, gli yacht vadano a Palma di Maiorca, ben più piccola della Sardegna, dove fino a 25 anni fa non c' era nulla. A Cagliari basta partire e prendere la strada giusta».

L' anno del centenario Impossibile parlare di sport senza pensare al Cagliari, la squadra di calcio tanto amata dai rossoblù da essere seconda in Italia solo alla Juventus per la capacità di riempire gli spalti ogni domenica (l' ultimo dato è del 94%). Il sindaco che sarà proclamato dopo le elezioni di domenica avrà il compito di scrivere l' agenda per la costruzione del nuovo stadio e verrà ricordato per la posa della prima pietra che tutti si augurano avvenga entro il 2020 in occasione del centenario dalla fondazione della squadra.

Questo lo stato dell' arte: dopo aver incassato il via libera del Consiglio comunale al progetto che prevede l' ampliamento del nuovo impianto, la società rossoblù è in attesa dell' approvazione del piano guida del quartiere indispensabile per dettare le regole in base alle quali i progettisti della società disegneranno il nuovo Sant' Elia per la felicità di migliaia di abbonati (lo scorso anno sono state rilasciate 10.570 tessere).

Giovani talenti Nell' antico quartiere di Castello batte il cuore dell' Università con i suoi 25mila iscritti, di questi il 47 per cento è costituito da ragazzi di altri paesi che qui vivono da fuori sede. Ecco perché il primo pensiero della rettrice Maria Del Zompo va a loro. «In questi anni abbiamo fatto tanto e tanto ancora c' è da fare, mantenendo un clima di collaborazione con tutte le istituzioni e con il Comune in particolare. Noi sosteniamo tutte le attività volte a far crescere l' offerta formativa e a creare nuovi posti letto.

Oltre al Campus che sorgerà di viale La Plaia - di competenza dell' Ersu - penso a quanto sarebbero utili degli studentati che oltre a dare alloggio agli universitari fuori sede potrebbero ospitare ricercatori e professori in visita in occasione di convegni e summer school.

Questo avrebbe una ricaduta anche sul turismo congressuale perché il mondo della cultura e della formazione è parte integrante del tessuto sociale». A questo proposito, la rettrice immagina anche facilitazioni per i suoi studenti. «Si tratta di giovani che potrebbero usufruire di convenzioni e sconti per facilitare un percorso di inclusione che è già stato avviato. Siamo convinti che chi vuole bene alla città vuole bene all' Università».

Ospedali e dintorni Capoluogo amministrativo e centro di riferimento regionale dal punto di vista sanitario. «L' offerta ospedaliera è più che adeguata anche se soffriamo di alcune criticità di carattere nazionale riguardo alla carenza di personale e alla mancanza di medici specialisti in alcuni reparti, fattori che non ci impediscono di soddisfare il bisogno dell' emergenza-urgenza». Il direttore dell' Area socio-sanitaria dell' Ats di Cagliari Luigi Minerba dopo aver definito i confini del panorama cittadino pensa agli impegni che lo vedranno a fianco del Comune negli anni che verranno. «Stiamo collaborando soprattutto per quel che riguarda il settore socio-sanitario con l' obiettivo comune di migliorare le condizioni di assistenza ai pazienti e alle loro famiglie». Due i fronti: da una parte occorre potenziare il sostegno ai malati dopo le dimissioni e dall' altra servirà dare appoggio ai parenti. In questo contesto si inserisce l' idea di individuare locali nei quali realizzare alloggi da destinare proprio agli accompagnatori di persone che arrivano dal resto della Sardegna e che a Cagliari non hanno un posto in cui dormire. «Si tratta chiaramente di un progetto del Comune che però richiederà il nostro intervento nella segnalazione dei casi che potranno usufruire del servizio», conclude Minerba.

Mariella Careddu.

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Incontro interlocutorio a Roma sul futuro dello scalo

Nuove banchine? Decide Conte

Secondo il Ministero i vincoli paesaggistici impediscono i lavori

Sarà il presidente del Consiglio Giuseppe Conte a decidere sulla realizzazione delle nuove banchine al Porto Canale. Manca l'ufficialità, non esiste ancora un documento ma il ministero per i Beni culturali avrebbe impugnato il progetto relativo alle nuove infrastrutture nello scalo merci perché l'area è sottoposta a vincolo paesaggistico. L'Autorità portuale aveva chiesto una nuova autorizzazione paesaggistica sostenendo che, di fatto, il vincolo del passato non aveva più ragione d'esistere dal momento che, circa quarant'anni fa, quella che era una spiaggia era stata trasformata in un porto.

L'ostacolo Passaggio che non avrebbe convinto la sovrintendenza. La palla è quindi passata al ministero che avrebbe impugnato il progetto davanti al Consiglio dei ministri. E sarà, appunto, Conte a decidere quale esigenza ritenere prevalente: quella commerciale legata al traffico marittimo delle navi porta container nel porto canale o quella ambientalista, legata alla tutela di una spiaggia che ormai non esiste più?

L'incontro Intanto ieri era in programma un incontro importante, se non addirittura decisivo sul futuro del Porto Canale: "alla riunione", si legge nella convocazione, "prenderà parte il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti". Ma, in quel momento, Danilo Toninelli non era nella sede del ministero nel piazzale di Porta Pia a Roma ma, ironia della sorte, proprio in Sardegna. A rappresentarlo c'era il direttore generale che ha ascoltato le posizioni del presidente dell'Autorità portuale **Massimo Deiana**, dell'assessora regionale al Lavoro Alessandra Zedda. E, soprattutto, dei rappresentanti della Contship, la società concessionaria che rappresenta, in qualche modo, la controparte dei lavoratori. L'epilogo Alla fine l'incontro decisivo si è rivelato interlocutorio: le parti si ritroveranno martedì o mercoledì (questa volta alla presenza di Toninelli) dopo l'assemblea dei soci della Contship, in programma lunedì. Nel frattempo, il prefetto Bruno Corda illustrerà oggi ai sindacati l'esito dell'incontro di ieri. Un incontro che, comunque, non servirà a placare le preoccupazioni, visto che sono in ballo circa quattrocento di posti di lavoro. Marcello Cocco.

Porto canale, aperto tavolo al ministero: si cercano soluzioni per i lavoratori

Si è insediato oggi, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il tavolo istituzionale per affrontare la situazione delle attività di transhipment nel porto di Cagliari. Al tavolo, presieduto dal capo di Gabinetto del Mit, hanno preso parte il prefetto di Cagliari, gli assessori regionali del Lavoro e dei Trasporti, il presidente e il segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna e il presidente di Cict, oltre al direttore generale per la Vigilanza sulle **autorità portuali**, le infrastrutture **portuali** ed il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne del ministero. Il tavolo ha preso atto della situazione particolarmente delicata in cui versa il settore del transhipment nel porto di Cagliari. Tutti gli interlocutori hanno riconfermato l' intenzione di trovare delle soluzioni che garantiscano, nell' immediato, il mantenimento di livelli di traffico accettabili e, conseguentemente, i livelli di occupazione, all' interno delle prospettive del contesto più generale dell' ambito **portuale**. Il tavolo, allargato come richiesto dalle istituzioni regionali, è stato riconvocato per la prossima settimana. **LEGGI ANCHE: Porto canale, appello dei sindacati: 'Subito un tavolo di crisi al Governo'**



la crisi colpisce Cagliari, dove Contship è pronta a ritirarsi

Porti di trasbordo alla fine

La stessa sorte era toccata agli scali di Taranto e Gioia Tauro per la concorrenza dei porti gateway e del Nord Africa e per le scelte strategiche dei vettori marittimi

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Estinzione in vista per i porti di puro transhipment in Italia. Le banchine dedicate esclusivamente al trasbordo dei container dalla nave oceanica al feeder regionale come impone il servizio distributivo hub & spoke, stanno infatti scomparendo. Fino a pochi anni fa il Sud Italia poteva vantare ben tre attivi contemporaneamente: il Taranto Container Terminal, chiuso nel 2015, il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro, appena passato al vettore marittimo Msc (lo utilizzerà anche come **porto** di destinazione finale per l'import/export) e nel prossimo futuro pare che Contship Italia, dopo aver lasciato la Calabria, sia costretta ad abbandonare anche Cagliari.

Ieri a Roma si è tenuto un tavolo di crisi con i rappresentanti dell'azienda e i sindacati dei lavoratori dopo che il Cda del Cagliari International Container Terminal ha annunciato il licenziamento degli oltre 200 addetti del **porto**. Dopo anni d'involuzione nella movimentazione di container il terminal sardo ha perso a maggio l'ultima linea oceanica operata dal vettore tedesco Hapag Loyd ed è stata costretta ad arrendersi non vedendo possibilità di rilancio.

Il 17 giugno si terrà l'assemblea degli azionisti del terminal e in quell'occasione, salvo colpi di scena, dovrebbe essere ratificata la decisione del terminalista di non proseguire l'attività nel **porto** dove è presente dal 2003.

Calerà così definitivamente il sipario sul modello portuale di puro transhipment che negli ultimi 20 anni ha funzionato grazie al fenomeno del gigantismo navale (sono entrate in servizio navi portacontainer sempre più grandi che spesso non potevano entrare nei terminal di destinazione finale), ma che in anni recenti è stato messo in crisi dalle scelte strategiche dei global carrier, dal consolidamento di mercato, dalle inefficienze italiane e dalla concorrenza dei porti nordafricani. Sperando in un rilancio Gioia Tauro si è affidata in tutto e per tutto al gruppo Msc, che punta a riportare il terminal a una movimentazione di 4 milioni di Teu in un paio d'anni. A Taranto da luglio, secondo quanto annunciato dal presidente della port authority Sergio Prete, s'insedierà il terminalista Yldirim che a sua volta promette a regime 1 milione di Teu all'anno. Promesse tutte da verificare in futuro. Poiché su un'isola, Cagliari incontra più difficoltà a trovare investitori non potendo offrire collegamenti retroportuali via terra con il resto d'Italia e d'Europa.

Ma come si è arrivati all'estinzione dei porti di transhipment in Italia? Il processo è stato lento ma costante e le ragioni molteplici. I porti di destinazione finale (Genova, La Spezia e Trieste in primis) si sono attrezzati per accogliere le navi di ultima generazione, fino a pochi anni fa appannaggio solo degli scali di transhipment, riuscendo così a offrire agli armatori sia la movimentazione dei container in import-export che il trasbordo.

Non a caso la quota di transhipment nei porti gateway italiani è aumentata negli ultimi anni.

C'è poi la concorrenza di altri scali mediterranei (Pireo, Tanger Med, Algeciras, Port Said e Malta) che hanno saputo attirare investimenti e volumi di alcuni primari carrier come Cosco, Cma Cgm, Maersk e altri che a loro volta sono stati fra i protagonisti del progressivo consolidamento del mercato (con effetti sulle scelte strategiche relative a quanti e quali terminal scalare). Gli stessi vettori marittimi stanno cercando di massimizzare l'integrazione verticale del business (Msc a Gioia Tauro ne è un esempio) e questo lascia chiaramente poco spazio ai terminalisti indipendenti come Contship. Già un anno fa uno studio dell'Università di Genova aveva evidenziato che il business del terminalismo portuale stava andando verso un consolidamento e che i terminal di trasbordo erano a rischio sopravvivenza.



«In Nord Africa si usa lo scalo di transhipment come punto di passaggio per linee nord-sud ed est-ovest; tanto più che in quei porti il costo del lavoro è molto più basso che nei nostri scali e quindi esistono anche dei vantaggi di costo che in Italia non abbiamo. Per un vettore marittimo oggi ha invece poco senso sbarcare un container a Gioia Tauro e mandarlo poi a Genova se la grande nave può sbarcare direttamente il carico nel capoluogo ligure», sottolineava il docente universitario Claudio Ferrari. Ancora prima, cinque anni fa, anche il «Rapporto sulle relazioni economiche tra Italia e Mediterraneo elaborato da Srm» (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) evidenziava come, tra il 2005 e il 2013, i tre più importanti porti italiani di transhipment avessero già perso quote di mercato importanti. Gioia Tauro nel Mediterraneo era scesa dal 20 al 12%, Cagliari dal 4 al 3% e Taranto dal 4 all' 1%. In complesso la quota di mercato degli scali tricolore nel transhipment nel Mediterraneo era già scesa dunque dal 28% al 16%, mentre i porti della sponda sud erano saliti nello stesso periodo dal 18% al 27%. Cecilia Eckelmann Battistello, presidente di Contship Italia, già sei anni fa evidenziava per gli scali italiani la necessità di essere più competitivi. Decisivi considerava la produttività del terminal (tra cui le problematiche legate all' assenteismo a Gioia Tauro), i costi del rimorchio portuale e del lavoro, e infine le tasse d' ancoraggio. (riproduzione riservata)

Concessioni demaniali "allungate" al 2033

Palermo. Una boccata d'ossigeno per i titolari degli stabilimenti balneari e i concessionari di aree del demanio **marittimo** arriva dalla giunta regionale con l'approvazione del disegno di legge di recepimento della legge del 2018 che prevede la proroga della scadenza delle concessioni demaniali marittime. «La proroga delle concessioni demaniali al 2033 - dichiara l'assessore al Territorio e Ambiente Toto Cordaro - è un chiaro segno di attenzione da parte del governo Musumeci verso un comparto trainante dell'economia siciliana che troppo a lungo ha sofferto di uno stato di incertezza. La previsione di decadenza di tutte le concessioni al 31 dicembre di quest'anno aveva generato un grande stato di sofferenza e una forte contrazione degli investimenti da parte delle imprese turistiche che, peraltro, si sono trovate penalizzate anche nell'ottenere credito dalle banche. È necessario tornare a guardare con fiducia al futuro e rilanciare un settore che deve qualificare la propria offerta per riuscire a stare all'interno di un mercato internazionale sempre più competitivo». Il disegno di legge, in attesa di una completa revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime, prevede anche nuove disposizioni per la verifica e l'accertamento delle entrate dovute a canoni concessori e l'allineamento dei dati con il sistema di rilevazione contabile tenuto dalla Ragioneria della Regione siciliana (Sic) nonché l'aggiornamento del database del Sistema Informativo del Demanio.

6. | inSicilia

Musumeci «orgoglioso» degli assessori L'Ars spinge sul codice etico, M5S duro

Il governatore: «Nessuno più onesto di me». Fava: «La Regione non sia un bottino»

IL CASO
TUTELARE LA SCUOLA SUPERIORE DI CATANIA

L'inchiesta sull'indignità
Quattro degli arrestati non rispondono al gip

CATANIA. Indagine sulle Regionali: 8 richieste di rinvio a giudizio. Il deputato regionale: «Comprendero della mia estraneità»
Voti sospetti in ospizio, Sammartino archiviato

LA REGIONE SI PREPARA ALLA STAGIONE DEI RIFIUTI
Undici nuovi elicotteri per salvare i boschi

Concessioni demaniali "allungate" al 2033

Il Giornale

Focus

LA LEGGE ALL' ORIGINE DELLA RIVOLTA SARÀ VOTATA TRA UNA SETTIMANA

Hong Kong, la «via illiberale della Seta» Esempio e monito per il resto del mondo

È la prova di quel che rischia chi ancora confida nelle promesse della Cina

Gian Micalessin - I soloni della politica e dell' economia che nel gennaio 2017 si ritrovarono a Davos per sputare su Donald Trump e riverire il presidente cinese Xi Jinping descrivendolo come l' ultimo campione del libero mercato globale farebbero meglio a farsi un giro per Hong Kong. Magari tirandosi dietro il nostro premier Giuseppe Conte, il suo vice Luigi Di Maio e tutte le «anime belle» convinte che la Via della Seta sia la miracolosa scorciatoia verso un nuovo Bengodi garantito dai Babbi Natale cinesi. Il vero volto della Via della Seta, al di là d' illusioni e vagheggiamenti, è quello della Hong Kong di questi giorni. Una Hong Kong dove la signora Carrie Lam, il capo dell' Esecutivo cittadino scelto da Pechino, liquida come «bambini viziati» i manifestanti massacrati dalla polizia. E dove la messaggistica di Telegram usata dai dimostranti viene annientata dai pirati informatici cinesi. Una Hong Kong dove, prima delle proteste, i parlamentari erano pronti a votare la legge sull' estradizione verso una Cina dove giudici, sentenze e tribunali sono al servizio di Stato e Partito. Solo le imponenti proteste di mercoledì, appoggiate non a caso dai grandi gruppi finanziari con sede nella città, li hanno spinti a chiedere un rinvio del voto e un dibattito più approfondito sulla legge. Un voto che non dovrebbe aver luogo prima di una settimana. E che sarà preceduto domenica dalle nuove dimostrazioni annunciate ieri.

Ma alla fine poco cambierà perché l' antico «**porto** dei profumi» è già condannato a diventar parte del capital-comunismo cinese. Non doveva succedere così presto. Nel 1984, quando la Cina era ben lontana dal diventare una potenza mondiale, il premier Zhao Ziyang siglò di buon grado gli accordi, basati sul concetto di «un paese due sistemi», concordati con il governo di Margaret Thatcher. Quegli accordi garantivano la sopravvivenza di democrazia, stato di diritto e sistema capitalistico fino al 2047. La Cina invece li ha rispettati solo fino a quando ha avuto bisogno di una piattaforma esterna, ma contigua da cui garantirsi l' accesso a finanza, sistema bancario e mercati internazionali. E così, nel 2014, l' introduzione del suffragio universale richiesta dal «movimento degli ombrelli» è stata cancellata a Pechino il controllo sulle nomine delle principali autorità di Hong Kong. Ora è pronto il secondo passo ovvero la cancellazione dello stato di diritto e la sottomissione al sistema giudiziario controllato dallo Stato e dal Partito cinese. L' indipendenza del sistema economico e finanziario di Hong Kong, la terza condizione prevista dagli accordi che nel 1997 garantirono il ritorno alla Cina, verrà inesorabilmente cancellata con la fine dello stato di diritto. Da quel momento amministratori e manager stranieri colpevoli di utilizzare la piazza di Hong Kong senza piegarsi alle indicazioni di Pechino potranno facilmente venir messi sotto processo e trasferiti nelle galere continentali dove torture e arbitri sono all' ordine del giorno. Hong Kong rappresenta insomma la cartina di tornasole di quel che potrebbe accadere in futuro a chi in Italia e nel resto del mondo confida nelle promesse della Via della Seta.

Una cartina di tornasole su cui farebbero bene a riflettere le «anime» belle di casa nostra.

AAA Unione Europea cercasi

di Nedo Zacchelli

Mentre il porto triestino si appresta a lanciare la sfida ai giganti del Northern Range e a incrementare la quota di traffico ferroviario grazie a un accordo strategico con RFI, il suo diretto competitor, il porto di Capodistria, fa un passo in avanti verso l'integrazione eurasiatica. La notizia, che pure sembra essere passata in secondo piano, l'ha data ieri su Facebook il Ministro delle Infrastrutture sloveno, Alenka Bratusek, a margine di un incontro avuto a Pechino con il suo omologo cinese Li Xiaopeng e con i vertici di COSCO: «Ci siamo incontrati con la leadership di uno dei più grandi armatori del mondo ha dichiarato la Bratusek e abbiamo presentato il potenziale di sviluppo della Slovenia e di Luke Capodistria». Pura e semplice diplomazia? Può darsi. C'è da dire però che Lubiana non fa mistero di volere un più forte coinvolgimento con il Paese della Grande Muraglia, e se la montagna non viene a Maometto, allora Maometto che deve andare alla montagna. E' quello che ha fatto il Ministero delle Infrastrutture, andando sino a Pechino pur di incontrare direttamente i vertici di un armatore che sino ad oggi si è fatto vedere poco o punto dalle nostre parti. Mentre, infatti, in Italia sono tutti in attesa di valutare quali saranno gli effetti concreti dei Memorandum of Understanding siglati a Roma durante la visita istituzionale del presidente Xi Jinping, la Slovenia cerca di sfruttare sin da subito il posizionamento strategico offerto dalla vicinanza del suo principale porto ai due corridoi che attraversano il Paese, quello Baltico-Adriatico e il Mediterraneo. L'obiettivo è quello di salire sul treno cinese prima che possano farlo altri.

In che modo? Accelerando il più possibile sulla realizzazione della nuova linea ferroviaria che collegherà Capodistria con Divaa. Il governo sloveno, che ha approvato ad aprile scorso la concessione per la costruzione e la gestione per 45 anni del raddoppio della linea ferroviaria a favore della società 2TDK, ha tutto l'interesse a vendere ai cinesi il potenziale di sviluppo del proprio porto. E Pechino pare molto interessata a tutte quelle infrastrutture varie che vadano a rafforzare l'intermodalità lungo l'asse con i paesi dell'Europa centro-orientale. Questo il ministro Bratusek lo ha capito benissimo, tanto che a margine dell'incontro ha dichiarato: «A seguito della costruzione della pista di Divaccia-Capodistria e degli investimenti nell'estensione dei moli, il nostro potenziale logistico comune aumenterà significativamente, quindi i partner stabili per le nostre imprese sono estremamente importanti». La parola chiave del suo intervento è partner stabili e la Slovenia ritiene che i cinesi possano esserlo. D'altronde, il collegamento ferroviario con Divaccia, assieme al prolungamento dei moli dello scalo, proietta Koper verso una dimensione internazionale, consentendogli di creare un corridoio portuale in grado di unire il Baltico-Adriatico e il Mediterraneo, favorendo così la penetrazione dei mercati della Germania e dell'Europa Centrale. I lavori dedicati al raddoppio della nuova linea ferroviaria partiranno entro il 2019 e l'apertura all'esercizio è prevista nel 2026, con un costo di 1,2 miliardi di euro. Che cosa pensa di fare l'Italia nel frattempo? E, soprattutto, l'Europa ha una propria idea di sviluppo della Belt and Road Initiative? Per il docente dell'Università di Udine Maurizio Maresca, la Commissione Europea ha sempre auspicato una collaborazione fra Trieste e Koper per alimentare i corridoi Baltico Adriatico e Mediterraneo: «Non dimentichiamo che si tratta di un unico sistema sia dal punto di vista geografico (la distanza fra i due porti e' di 6 km) sia dal punto di vista del mercato di riferimento» ha detto, aggiungendo che «se si pensa a un disegno di Via della Seta con Cosco, e quindi ai traffici di corridoio per servire il centro Europa, questa collaborazione è ancora più necessaria, posto che le infrastrutture ricettive dei due porti sono assolutamente insufficienti per gestire traffici significativi. E si deve lavorare insieme per migliorarle». Per l'ex Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, la verità è che la concorrenza fra Trieste e Koper non ha senso e rende più deboli tutti: unendo invece le forze, i due scali potrebbero diventare un grande porto europeo. Ma per raggiungere un simile obiettivo, ci vorrebbe forse una Unione Europea più coraggiosa e più presente nelle grandi questioni che riguardano le politiche e le strategie trasportistiche dei Paesi membri.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

13 Giugno 2019 — Focus
Via della Seta e dintorni
AAA Unione Europea cercasi
 di Nedo Zacchelli

Mentre il porto triestino si appresta a lanciare la sfida ai giganti del Northern Range e a incrementare la quota di traffico ferroviario grazie a un accordo strategico con RFI, il suo diretto competitor, il porto di Capodistria, fa un passo in avanti verso l'integrazione eurasiatica.

La notizia, che pure sembra essere passata in secondo piano, l'ha data ieri su Facebook il Ministro delle Infrastrutture sloveno, Alenka Bratusek, a margine di un incontro avuto a Pechino con il suo omologo cinese Li Xiaopeng e con i vertici di COSCO: «Ci siamo incontrati con la leadership di uno dei più grandi armatori del mondo ha dichiarato la Bratusek e abbiamo presentato il potenziale di sviluppo della Slovenia e di Luke Capodistria».

La parola chiave del suo intervento è "partner stabili" e la Slovenia ritiene che i cinesi possano esserlo.

D'altronde, il collegamento ferroviario con Divaccia, assieme al prolungamento dei moli dello scalo, proietta Koper verso una dimensione internazionale, consentendogli di creare un "corridoio portuale" in grado di unire il Baltico-Adriatico e il Mediterraneo, favorendo così la penetrazione dei mercati della Germania e dell'Europa Centrale.

I lavori dedicati al raddoppio della nuova linea ferroviaria partiranno entro il 2019 e l'apertura all'esercizio è prevista nel 2026, con un costo di 1,2 miliardi di euro.

Che cosa pensa di fare l'Italia nel frattempo? E, soprattutto, l'Europa ha una propria idea di sviluppo della Belt and Road Initiative? Per il docente dell'Università di Udine Maurizio Maresca, la Commissione Europea ha sempre auspicato una collaborazione fra Trieste e Koper per alimentare i corridoi Baltico Adriatico e Mediterraneo: «Non dimentichiamo che si tratta di un unico sistema sia dal punto di vista geografico (la distanza fra i due porti e' di 6 km) sia dal punto di vista del mercato di riferimento» ha detto, aggiungendo che «se si pensa a un disegno di Via della Seta con Cosco, e quindi ai traffici di corridoio per servire il centro Europa, questa collaborazione è ancora più necessaria, posto che le infrastrutture ricettive dei due porti sono assolutamente insufficienti per gestire traffici significativi. E si deve lavorare insieme per migliorarle».

Per l'ex Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, la verità è che la concorrenza fra Trieste e Koper non ha senso e rende più deboli tutti: unendo invece le forze, i due scali potrebbero diventare un grande porto europeo. Ma per raggiungere un simile obiettivo, ci vorrebbe forse una Unione Europea più coraggiosa e più presente nelle grandi questioni che riguardano le politiche e le strategie trasportistiche dei Paesi membri.

Il saluto dell'Ammiraglio

Il commissario governativo dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno, ammiraglio Pietro Verna, si è trovato nella delicata posizione di fare da ospite di un'assemblea europea "conquistata" e organizzata dal suo predecessore Stefano Corsini. E per quanto anche negli ultimi mesi Verna e lo staff abbiano lavorato sodo, ha voluto, nel suo saluto al teatro Goldoni, dare atto cavallerescamente ai fatti. Ricordando comunque che Livorno ha i suoi punti d'eccellenza e continua a lavorarvi per migliorarli ancora. Sono molto onorato di porgervi a nome dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e mio personale - ha detto il commissario dell'AdSP dell'Alto Tirreno - un caloroso saluto di benvenuto a Livorno, città natale di illustri figure come Pietro Mascagni e Amedeo Modigliani, per la XVI Conferenza annuale di ESPO. Colgo l'occasione per salutare tutti i presenti, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, l'Ambasciatore del Qatar in Italia, il presidente di ESPO, il presidente di Assoport. Inoltre, desidero ringraziare i miei predecessori per aver voluto portare questo importante evento a Livorno ed il personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che si è prodigato per organizzare questo prestigioso evento. Come suggerisce il tema di questa edizione della Conferenza ESPO, i porti europei sono chiamati ad affrontare le sfide e le difficoltà che un "nuovo mondo" pone dinanzi a loro ad un ritmo sempre più incalzante. Sfide e difficoltà che provengono dall'evoluzione tecnologica, dalle decisioni politiche, dalla sempre pressante globalizzazione, dai mutamenti geopolitici. Questo fa sì che la situazione sia in costante mutamento, tale da costringere i porti, per la loro stessa sopravvivenza, ad un continuo adattamento per far fronte alle diverse necessità. Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, comprendente i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia Isola, si conferma come uno dei più dinamici e produttivi, con una movimentazione complessiva di 44 milioni di tonnellate. Alcune tipologie di traffico, inoltre, lo pongono ai vertici della portualità nazionale, come il traffico di auto nuove (oltre 660.000 unità), i prodotti forestali (1.700.000 tonnellate), i passeggeri (oltre 9.600.000 di cui oltre 800.000 croceristi), i contenitori (750.000 teus). Il ruolo dei porti, tuttavia, si è evoluto: non più soltanto centri per lo sbarco e l'imbarco delle merci ma nodi essenziali dell'intermodalismo e della logistica. In tale ottica vanno visti gli sviluppi infrastrutturali previsti per i porti di Livorno e Piombino. A Livorno, il progetto Darsena Europa prevede la realizzazione in due fasi di un terminal per contenitori e, successivamente, di un terminal RO-RO. Il terminal contenitori, in particolare, avrà una superficie di 60 ettari, fondali da -16 a -18 metri, 1,5 chilometri di banchina e sarà dotato di raccordi ferroviari direttamente collegati alla rete nazionale. Riguardo al settore ferroviario ho il piacere di sottolineare come in questa stessa sede, verrà siglato con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, la Regione Toscana, le Ferrovie e l'AdSP MTS l'accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio tent scandinavo-mediterraneo. In particolare, l'accordo è destinato a potenziare i collegamenti tra porto ed il corridoio e promuovere l'integrazione modale e ritenaperabilità, in coerenza con le linee guida TEN-T. La prima fase prevede la realizzazione del cosiddetto "Scavalco Ferroviario", cioè il superamento della linea ferroviaria tirrenica tramite apposite opere per il congiungimento ferroviario tra il porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci. Il completamento del progetto prevede quindi il collegamento tra Interporto A. Vespucci con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada ed il By-Pass del nodo di Pisa in direzione di Firenze, finalizzati a potenziare l'itinerario tra i porti di Livorno e Piombino e l'asse dorsale del Corridoio ScanMed. Queste opere garantiranno un rafforzamento dei collegamenti tra le banchine portuali esistenti e quelle future (Darsena Europa) con la rete ferroviaria nazionale e, appunto il corridoio Scan-Med. Dal canto suo il porto di Piombino offre già infrastrutture adeguate e versatili che ben si inseriscono nell'ottica di sistema con il porto di Livorno. Il potenziamento della strada statale 398 e l'accesso viario nord alle aree portuali di Piombino completeranno questo quadro dove il sistema del Mar Tirreno Settentrionale rappresenterà per i traffici marittimi un nodo logistico unico in Italia. L'AdSP MTS ed i suoi porti sono quindi pronti a raccogliere e, se possibile, precorrere le sfide che il futuro pone, potendo tra l'altro contare su operatori marittimo-portuali di elevate capacità manageriali e pronti a



mettersi in gioco per far fronte a tali sfide. Sarà sicuramente interessante comprendere dagli interventi dei relatori quali saranno le principali sfide da affrontare e con quali mezzi i porti potranno mantenersi competitivi ed efficienti. Auguro a tutti un piacevole soggiorno a Livorno e buon lavoro.

Il Rixi pensiero sulle priorità per i porti italiani

Da viceministro del MIT ancora in carica - il siluro dell'autorità giudiziaria e le sue dimissioni sono arrivati una settimana dopo - Edoardo Rixi ha partecipato alla seconda giornata di Espo sottolineando l'importanza della rete logistica a supporto dei terminal portuali; e la priorità della soluzione dei "colli di bottiglia" all'ingresso dei porti in contemporanea, o addirittura prima, della costruzione di nuovi grandi strutture portuali. Ecco la sua intervista sui temi. Signor viceministro Edoardo Rixi, lei ha detto poco fa, salutando l'assemblea di Espo, che i porti non vanno considerati a sé, ma come nodi di un sistema logistico complesso. "Ed è esattamente così che intendiamo portare il nostro messaggio a Bruxelles. Perché in una pianificazione del continente occorre che le merci arrivino e partano dai porti in modo veloce, flessibile e senza imbuto dell'ultimo miglio. Altrimenti è inutile investire grandi risorse sulle banchine, se poi alle loro spalle non c'è un sistema logistico, ferroviario e stradale, capace di velocizzare flusso e deflusso". Lei ha fatto capire che il riferimento è anche alla piattaforma Europa, il grande progetto livornese per un porto dei containers tutto nuovo. "Conosco il vostro programma, e Livorno merita una nuova grande struttura. Ma il problema è che come in altri porti italiani siamo poi strozzati dall'ultimo miglio che diventa un imbuto. A che serve allora fare grandi porti nuovi ed anche efficienti, se la rete logistica alle loro spalle non è adeguata? La nostra, di reti, è davvero in forte ritardo. A questi ritmi saranno pronti prima i valichi alpini che le moderne ed adeguate reti d'ingresso e uscita dai nostri porti. Dobbiamo fare tutti gli sforzi per adeguarle, queste reti: l'ultimo miglio, le gallerie ferroviarie per il transito dei containers delle nuove generazioni. E ripeto che porti e sistemi stradali e ferroviari vanno considerati in un insieme armonico, non come tanti progetti spezzettati sulle istanze locali". Le grandi reti europee della trasportistica dovrebbero puntare anche a questo. "Vero, ma poi si corre il rischio di vedere una programmazione spezzettata e localistica. Ecco perché la mia proposta è di creare un commissario unico che gestisca in modo armonizzato tutto il sistema logistico, coordinando lo sviluppo di portualità, rete ferroviaria e grande rete stradale sia a livello nazionale che europeo. Oggi purtroppo assistiamo a una realtà dove ciascuna di queste componenti dell'intermodalità marcia per conto proprio, e qualche volta anche in competizione l'una con l'altra. Senza dimenticare che anche guardando solo al Mediterraneo dobbiamo fronteggiare una situazione che vede la sponda sud con una forte crescita di porti in competizione con i nostri ma con facilitazioni, supporti governativi e investimenti ben diversi. Mentre da noi in Europa ci si chiede di tassare i porti con l'Iva nel Maghreb arrivano finanziamenti anche statali a fondo perduto che alterano i rapporti di concorrenza". Ci sono anche porti italiani come Trieste che il salto di qualità sulla logistica lo stanno facendo... "Vero, perché lavorano su una piena integrazione tra ferrovia e banchine ed hanno un retroterra europeo che li facilita. Il mio governo ha lavorato e lavora in questa direzione, non dimenticando che un sistema logistico veramente efficiente ci deve aprire le porte del nord Europa, dalla Svizzera in su". Viceministro, sono brutale: non è che ad oggi ci siano stati tanti risultati. "Non direi così, abbiamo fatto il possibile. Ma non si fa molta strada se in un piede c'è una scarpa e nell'altro una ciabatta".



La Toscana nella portualità europea

Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi si è sempre speso per la portualità del sistema dell'Alto Tirreno, sia direttamente per i porti di Livorno e Piombino, sia in particolare per l'area vasta che copre anche l'aeroporto Galilei e l'interporto Vespucci. Su impegno della Regione si è anche arrivati finalmente alle forme degli accordi per i lavori ferroviari indispensabili ai porti e alle imprese. Ecco il suo saluto all'assemblea di Espo. Sono lieto di essere qui oggi a portare i saluti della Regione Toscana in apertura a questa importante conferenza, che sarà, sono certo, un'occasione utile per fare il punto sulle profonde trasformazioni a cui sta andando incontro e sulle sfide che deve affrontare il sistema della portualità. È proprio un "mondo nuovo", come recita il titolo della conferenza, quello che si sta prefigurando nel mondo del trasporto marittimo, un settore che sta mutando anche in relazione alla diversa forma che sta assumendo la globalizzazione. Alcune tendenze che sembravano consolidate, come quella verso il gigantismo navale, potrebbero conoscere una battuta d'arresto. In generale il settore del trasporto navale ha la necessità di trovare nuovi equilibri in un mondo che sta mutando sempre più velocemente. Resta l'importanza cruciale del settore marittimo. Un'importanza strategica della quale la Regione Toscana è profondamente convinta e che si traduce in un volume di investimenti complessivi effettuati o programmati nel settore della portualità, in particolare per i porti di Livorno e Piombino, di circa mezzo miliardo di euro. La Toscana intende dare il proprio contributo affinché il nostro Paese riscopra la propria vocazione marittima, di straordinaria piattaforma logistica che si situa nella rotta tra l'Asia e l'Europa, in un contesto di rinnovata centralità del Mediterraneo nei commerci internazionali. Circa il 10% del traffico mondiale passa attraverso il Canale di Suez, specie a seguito del raddoppio del 2015. Alcuni porti, come quello di Trieste, stanno dimostrando che è possibile per l'Italia intercettare quote maggiori di questo traffico. Occorre però un grande sforzo, in termini di superamento dei limiti infrastrutturali, dei deficit nelle strutture ietiportuali e sul fronte dell'innovazione, su cui è particolarmente focalizzata la discussione di oggi. Investire in questo ambito significa però compiere scelte strategiche, programmare attività e sviluppi che in alcuni casi portano frutti nel medio-lungo termine. Rimane fondamentale il continuo rapporto con le comunità portuali e logistiche, per offrire soluzioni realmente rispondenti alle esigenze di chi "opera sul campo". È anche vero però che negli ultimi anni player industriali, gruppi internazionali e centri di ricerca stanno svolgendo un ruolo cruciale nel processo di trasformazione digitale dei porti, che vengono appunto considerati come banchi di prova ideali di soluzioni tecnologiche innovative, da verificare e validare su una scala sufficientemente ampia ma ancora controllabile, con una molteplicità di interazioni che possono provare il funzionamento di nuove soluzioni tecnologiche. Guardiamo ad esempio alle sperimentazioni che si sono svolte nel porto di Livorno per la guida autonoma, per le reti veicolari, oppure all'impegno che uno dei principali operatori di telecomunicazioni [Ericsson] sta approfondendo nello sviluppo del 5G all'interno dello scalo livornese. Nei porti più avanzati si raggruppano quindi start up innovative, si insediano centri di ricerca che agiscono da diffusori delle nuove soluzioni e consentono il fondamentale trasferimento tecnologico. Non si tratta pertanto di attività di nicchia, ma di driver di sviluppo anche economico con il quale il porto attiva centri di competenza, attività industriali e opportunità di nuovi servizi che creano un beneficio diretto per il territorio, anche sotto il profilo delle professionalità richieste per la gestione di un porto moderno. Lo scalo assume dunque un ruolo di iniziatore e promotore a cascata dell'innovazione, con ricadute positive anche in termini di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica che da sempre (le rivoluzioni industriali del passato lo dimostrano) si accompagnano ai grandi cambiamenti tecnologici. Parallelamente, si registrano avanzamenti significativi rispetto all'impiego di navi autonome, che dovrebbero avere un forte impatto sulla sostenibilità del trasporto via mare. La disponibilità dei dati non deve però essere intesa soltanto a scopi di studio e di studio alla scala i dati servono prima tempo per gestire e controllare i processi, intervenendo in tempo reale per risolvere criticità. Occorre quindi coniugare investimento nelle infrastrutture fisiche e in quelle immateriali, nonché nella crescente integrazione virtuosa tra i due elementi, creando al tempo



stesso le competenze necessarie per tram vantaggio per queste trasformazioni, creando nuova occupazione di qualità. Nel "Nuovo mondo digitale" dobbiamo adottare un approccio complessivo che integri le necessarie considerazioni sugli asset fisici con la dotazione a livello di servizi e connessi vità digitale che risulta in misura crescente un fattore competitivo di base per il Porto e per k catene logistiche che a lui afferiscono. Vi auguro una proficua discussione di questi temi centrali per il futuro dei nostri porti

Il Mediterraneo che l'Europa deve valorizzare

Il ministro alle Infrastrutture e Tra-sporti del governo italiano Danilo Toninelli ha così voluto salutare gli ospiti nazionali ed europei convenuti per la XVI assemblea di Espo, evidenziando l'esigenza di una valorizzazione degli scali del Mediterraneo e l'armo-nizzazione di una politica europea condivisa. Ringrazio prima di tutto ESPO, l'Organizzazione dei Porti Europei, per aver scelto di organizzare nel nostro Pa-ese e in un porto come Livorno la sua Conferenza Annuale. Si tratta di uno tra gli eventi più prestigiosi sul tema della portualità e la scelta di Livorno confer-ma l'interesse di un Paese come l'Italia a discutere e confrontarsi sui temi cardine della conferenza. Ringrazio le Autorità presenti e gli autorevoli relatori che in questa mattina-ta di riflessione ed analisi hanno contri-buito a delineare un quadro globale sulle prospettive dello shipping, della portua-lità e della logistica. La discussione di stamattina ha ri-guardato le prospettive dei porti europei e da qui vorrei iniziare la mia analisi. L'Europa è il perno della rete commercia-le mondiale: 28 Stati Membri, quasi 1.000 porti marittimi commerciali dai quali si genera l'1% del PIL dell'intera Unione e 2,2 milioni di soli addetti diretti. Ma anche il continente dal quale provengo-no le prime tre più grandi Compagnie mondiali di navigazione e che - tra rotte transoceaniche, mari del nord e Mediter-raneo - è da sempre la patria della por-tualità e dei traffici marittimi. Abbiamo condiviso fin da subito i principi che ispirano la politica europea dei trasporti e della navigazione: compe-titività, innovazione tecnologica, centra-lità delle infrastrutture logistiche, sosteni-bilità ambientale. E siamo anche consapevoli che i traffici marittimi commerciali e la por-tualità rappresenteranno sempre più, nei prossimi anni, un terreno su cui mi-surarsi. Su questo terreno, gli interessi degli Stati Membri non sempre coincide-no, così come non sempre convergono le posizioni tra questi e le Istituzioni euro-pee. Lo dimostrano le delicate vertenze sul Regolamento per l'accesso ai servizi portuali, il Regolamento aiuti di stato, gli incentivi per le Autostrade del mare, tut-te vertenze sulle quali ogni Stato mem-bro ha aperto un dialogo intenso con la Commissione per far valere le proprie specificità. La delicatezza di queste vertenze trova conferma e giustificazione nei dati più recenti sul trasporto via mare, che continua ad essere la principale modalità di movimentazione delle merci nel mon-do: l'80% del commercio internazionale viaggia su nave per volumi che sono stati stimati nel 2018 di 11 miliardi di tonnellate di merci. La Conferenza delle Nazio-ni Unite sul commercio e lo sviluppo ha stimato un tasso di crescita annuale del 3,8% fino al 2023, con il traffico containe-rizzato che toccherà punte del +6%. Come risponde l'Europa a questa crescita? Tre porti del Nord Europa sono da tempo tra i top 20 degli scali mondiali (Rotterdam, Anversa e Amburgo) men-tre dalla frontiera sud dell'Europa, il Mar Mediterraneo, arrivano stimoli e segnali di incredibili potenziali di crescita. I dati ci dicono che il raddoppio del Canale di Suez ha determinato un aumento della tipologia e dei volumi di traffico marit-timo arrivato nel Mediterraneo: per cita-re un dato su tutti, il traffico delle mega porta-container da 13 a 20 mila Teus è aumentato del 56% in 3 anni. Stiamo par-lando di un mare, il Mediterraneo, dove transita il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale e il 25% dei ser-vizi di linea container e dove negli ultimi 20 anni le merci movimentate hanno re-gistrato un aumento del 500%. Proprio il traffico containerizzato ha dato il suo contributo più grande all'e-spansione dei servizi portuali in Europa. L'esigenza di arrivare su tutti i mercati ha fatto crescere il numero delle desti-nazioni toccate dalle navi e ha costretto gli Stati ad avviare piani di moderniz-zazione delle infrastrutture esistenti per accogliere navi sempre più grandi. Per semplificare, oggi il regolatore pubblico si trova continuamente stimolato da parte del si-stema dello shipping su tre diverse esigenze: l'ampliamento delle superfici disponibili per lo sbarco/imbarco e la sosta dei contenitori, con le re-lative opere marittime di difesa; l'approfondimento dei fondali; il potenziamento del-le vie d'accesso stradale e ferroviarie e la moderniz-zazione delle infrastrutture immateriali. Questo terzo punto continua ad essere molto importante perché ci con-sente di avvicinare i nostri porti alle principali reti europee di trasporto. Pro-prio lo sviluppo delle reti TEN-T ha fa-vorito le connessioni interne tra gli Stati Membri, avvicinando diverse aree di sviluppo, ma oggi sentiamo la necessità di porci anche un altro tema: quello delle connessioni tra l'UE e i mercati globali, a cominciare dai fronti Orientale (Asia) e Mediterraneo



(Paesi del Nord Africa). In questo quadro di sviluppo, si in-serisce il miglioramento dei nostri rap-porti con la seconda economia mondiale. La Cina, già presente in alcuni porti nord europei, ha avviato una decisa penetra-zione anche nei terminal mediterranei, concentrando ingenti investimenti in Grecia, Turchia, Israele e Spagna. Per la Cina, il Mediterraneo è il crocevia tra i mercati europei e il Nord Africa, con l'opportunità di raggiungere la costa est degli Stati Uniti. Ad oggi, il 60% del commercio cinese avviene via mare. 11 Paese è dunque leader mondiale del trasporto su nave, con una quota del 35% sul traffico container. Il Governo italiano, sottoscrivendo il Memorandum del 23 marzo scorso, ha voluto riaffermare che i porti italiani fungono da terminale privilegiato della Via della Seta marittima, si è impegna-to tra l'altro a promuovere lo sviluppo di progetti bilaterali di collaborazione, a sviluppare l'interoperabilità delle infra-strutture (porti e telecomunicazioni), a facilitare investimenti e commerci reci-proci, a pervenire ad un coordinamento delle politiche fiscali, ad esplorare la possibilità di collaborazione nella forma-zione di risorse umane. Tutto questo con l'obiettivo di valorizzare sempre di più le nostre produzioni e di aprire spazi di mercato sempre maggiori all'economia italiana. L'Italia ha puntato sulla qualità del-le sue infrastrutture e la vicinanza con i mercati dell'Europa centrale e orienta-le, sfruttando le opportunità dei sistemi portuali e ferrati già esistenti e operativi, come il sistema dell'Alto Adriatico, con Venezia e Trieste, e il sistema dell'alto Tirreno con Genova. Ma se Trieste e Ge-nova, per la loro particolare posizione geografica, sono considerati i principali porti per l'arrivo delle merci provenienti dal Far-east, anche altri scali, come Li-vorno, possono giocare un ruolo fonda-mentale. D'altro canto, la Cina non ha igno-rato il ruolo strategico che la posizione geografica dell'Italia garantisce ai suoi porti, quali piattaforma di distribuzione dei beni provenienti dall'Asia e di raccol-ta delle merci europee da distribuire sul mercato globale. La nuova Via della Seta è certamente una grande opportunità per noi europei, ma deve diventare anche una grande sfida: quella di non essere considera-ti da Pechino solo "mercato" ma anche "partner", attraverso una forte coesione territoriale infrastrutturale e logistica, e attraverso l'innovazione. Per quanto riguarda i porti italiani, l'impostazione strategica che stiamo portando avanti è ben chiara, e non si tratta di un impegno astratto per il futuro. Prima di tutto, sen-za incorrere nell'errore di guardare al solo netto container, l'Italia deve con-tinuare a puntare in ma-niera ancora più forte sui suoi asset di eccellenza. Mi riferisco, in particolare, al segmento dello Short Sea Shipping (le Autostra-de del Mare) e al traffico rinfusiero. Senza dimenti-care che il Mediterraneo è anche un grande mercato del trasporto persone e delle crociere. Siamo leader in Europa per lo svi-luppo delle Autostrade del Mare e ci stiamo attrezzando per sostenere la pro-gressiva diffusione dei combustibili al-ternativi nell'armamento nazionale e della sua distribuzione negli scali por-tuali in vista delle importanti scadenze comunitarie del 2020. Continuiamo a puntare con forza sui porti "core" come fulcro delle nuove Autorità di Sistema Portuale e su que-sti porti vogliamo concentrare le risorse pubbliche sulle connessioni materiali e immateriali: accessibilità via mare (i dragaggi), via terra (ultimo miglio ferro-viario), tecnologia e semplificazioni sulle operazioni di controllo e sdoganamento della merce (fast corridoi, pre-dearing, fascicolo elettronico). Circa le opere di dragaggio, non c'è porto che abbia visitato, dove il tema non mi è stato posto in maniera pres-sante dalle comunità locali. Ci sono iter amministrativi bloccati e veri e propri interventi in alcuni casi fermi da anni. Stiamo lavorando con il Ministro Costa per semplificare le procedure e accelera-re i tempi, consapevoli di quanto il tema sia decisivo per la competitività e la sicu-rezza degli scali. Circa gli investimenti in tecnologia, stiamo lavorando per rendere maggior-mente connessa la nostra logistica, ridur-re le esternalità negative e dedicare una rinnovata attenzione per le connessioni immateriali, quali la digitalizzazione, un sistema di controlli e smistamento merci moderno, rapido e tecnologica-mente avanzato. L'Agenzia delle Dogane sta già svolgendo un importan-te lavoro in materia di digita-lizzazione della catena logistica attraverso l'implementazione dello Sportello Unico Doga-nale (che accorpa in un unico front office tutti i 133 controlli sulla merce in capo a 13 diver-se pubbliche amministrazioni), del fascicolo unico elettronico, dei Fast Corridor stradali, fer-roviari ed intermodali e delle operazioni di sdoganamento a mare (queste ultime, in stretta connessione con i servizi di monitoraggio resi dal Corpo delle Capitanerie di porto). Sul fronte dei nostri porti, per esem-pio, vogliamo potenziare le operazioni di sdoganamento a mare (pre-dearing), perché riducono e in molti casi elimina-no i tempi di stazionamento delle mer-ci nei terminal di sbarco, contraggono i costi del ciclo importi export e deconge-stionano i modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci: meno tem-pi "improduttivi" per le navi e meno "sprechi" che sottraggono competitività ai porti italiani! Se vogliamo continuare a primeg-giare tra i Paesi UE per tempi di sdogana-mento, dobbiamo puntare ad ulteriori investimenti per la piena digitalizzazio-ne della catena logistica. Circa i collegamenti di ultimo mi-glio ferroviario stiamo portando avanti un importantissimo lavoro con RFI. Ci sono ancora molti porti che hanno limiti enormi nel loro sviluppo dovuti alla loro scarsa accessibilità, non solo da mare ma anche via terra. Una cosa è certa: le ferrovie devono tornare protagoniste nei porti e questo grazie alla condivisione di una strategia con RFI che ci porterà a individuare e co-ordinare insieme le scelte di intervento sui collegamenti di ultimo miglio ferro-viario. La spesa stanziata da RFI per que-sto obiettivo nel quinquennio 2019/2023 cuba circa 1,2 miliardi di euro. In parti-colare, stiamo lavorando sul potenzia-mento di tutti i collegamenti della rete ferroviaria nazionale alle aree con inter-porti, terminal ferroviari, piattaforme logistiche e raccordi industriali in grado di incidere sull'efficienza dei processi di ingresso l uscita dai terminal. A conferma di quanto il tema sia ri-levante, oggi sono qui a Livorno anche per siglare un accordo tra MIT, Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale e Interporto "Vespucci" per la realizzazio-ne dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il Corridoio TEN-T nr. 1, cioè il Corridoio Scandinavo-Mediterra-neo. È un accordo da 27 milioni di euro, destinato a potenziare i collegamenti tra il porto ed il Corridoio, promuovendo l'integrazione modale e l'interoperabi-lità in coerenza con le linee guida del TEN-T. Questa opera consentirà al porto

di Livorno di accrescere il suo ruolo di "calamita" per gli investimenti e favorirà la cooperazione tra sistemi territoriali ed infrastrutturali più vasti, grazie ad una rete ferroviaria efficiente e performante. Il tema dello shift intermodale gomma / ferro e gomma/mare mi consente di accennare al tema della sostenibilità ambientale: siamo certamente favorevoli all'introduzione di misure comunitarie che favoriscano un trasporto merci e pas-seggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Le nostre imprese armato-riali stanno facendo grandi passi in avanti nell'utilizzo dei combustibili alternati-vi, nell'ottica di abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti: questo è l'orizzonte verso cui tendere. Ma il Governo sta continuando ad investire anche sugli incen-tivi Ferrobonus e Marebonus da destinare alla merce che sceglie il treno o la nave al po-sto del "tutto strada". Da ultimo il tema semplificazione. Ho affermato in una recente intervista che possia-mo discutere sul modello di governance delle Autorità di Sistema Portuale, sulla loro na-tura o sulla loro autonomia fi-nanziaria, ma passa necessaria-mente dalla semplificazione la crescita dei traffici e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per mettere i nostri scali nelle stesse condizioni dei competi-tor europei e internazionali. I porti sono realtà dinami-che che devono poter correre con meno norme ma più chiare, che devono ave-re maggiore "agilità" amministrativa. Qualche novità cominceremo a vederla già con le prossime modifiche al Codice degli appalti che stiamo apportando con il decreto Sblocca Cantieri. Competitività ed efficienza, insom-ma, richiedono procedure amministrati-ve semplici, rapide e condivise, in grado di sfruttare le moderne tecnologie digita-li per eliminare le inefficienze di natura burocratica che pesano sulla catena logi-stica. Concludo evidenziando che i temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali per la politica e le Istituzioni, a livello italiano ed europeo. Tutte le questioni economiche più recenti (Nuova Via della Seta, "guerra dei dazi", Brexit, gestione dei big data, sviluppo dell'e-commerce) ci confermano che sul tema della connettività e accessibilità si gioca una partita decisiva per il futuro che coinvolgerà inevitabilmente i nostri sistemi portuali. L'evoluzione tecnologica, digitale e telematica determinerà la velocità e la qualità dei flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti; la logistica a terra avrà bisogno di maggiori spazi e di con-nessioni veloci e sicure con i mercati di riferimento. Da questi cambiamenti pas-sa il futuro dei nostri porti, temi sui quali dovremo continuare ad impegnarci se-riamente nei prossimi anni.

Rinnovare ma con le persone sempre al centro

Il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi ha parlato alla conferenza di Espo - uno dei pochi italiani ad esprimersi fluentemente in inglese - ricordando l'importanza del capitale umano anche nella crescita delle tecnologie e dell'automazione. In precedenza aveva anche tenuto una conferenza stampa ristretta, con la sua addetta alle relazioni Tiziana Murgia e il segretario (ft) dell'Autorità portuale Gabriele Gargiulo, sottolineando due temi importan-ti: il sì all'ingresso dei sindaci nei comitati di gestione portuale, e il giudizio su un sistema portuale italiano "sostanzialmente sano, per il quale non si debba parlare di atti di rilevanza criminale" anche a fronte dei numerosi inter- venti della magistratura. Rossi si è detto anche impegnato a ricercare l'unità perduta in As-soporti dopo la "secessione" della Sicilia, per poter lavorare tutti insieme al miglioramento del sistema Italia. Ed ecco il suo intervento ad Espo. Buongiorno e un benvenuto alle au-torità. ospiti e colleghi di tutta Europa. E un piacere e un onore per me es.sere qui oggi nel ruolo di Presidente dell'Associazione Porti Italiani (**ASSOPORTI**). Vorrei ringraziare tutti i colleghi pro-venienti da ogni parte d'Europa che oggi sono qui con noi. La loro presenza dimo-stra che l'Europa esiste davvero, e vuole essere uni-ta per lavorare ad un mondo migliore. Questo è indubbiamente un periodo particolare; direi che i molti cambiamenti che sono sul tavolo lo rendono un periodo unico. Unico perché, come suggerisce il titolo della conferenza di quest'anno, l'Italia e l'Europa nel suo complesso, si trovano di fronte a un "nuo-vo mondo". Un

nuovo mondo che pos-siamo osservare attraverso i molti aspetti che ci circondano. Il primo di questi, con-siderando l'evidente situazione dei cam-biamenti climatici che stiamo vivendo, riguarda l'ambiente e la sostenibilità. Ed a questo proposito il nostro lavoro deve essere quotidiano per cercare di rendere i porti più sostenibili dal punto di vista ambientale. Ciò significa cambiare i vec-chi metodi, usare nuove risorse, usare la nuova tecnologia. Una nuova tecnologia che fa, essa stessa, parte del nostro nuovo mondo. Vi-viamo una fase in cui ogni approccio alla vita quotidiana è interessato dal cambia-mento. Così anche la forza lavoro del fu-turo nei nostri porti sarà diversa; il nostro compito è dunque quello di prepararci per essere in grado di gestire questi cam-biamenti e non quello di limitarci a vi-verli. Ciò significa cambiare paradigma: ritenere l'utilizzo dell'alta tecnologia un vantaggio a favore di una vita migliore per i lavoratori di domani, non uno svan-taggio. I porti di nuova generazione sa-ranno gestiti diversamente, ma il capitale umano sarà ancora necessario. Il cambia-mento riguarderà solo l'addestramento della forza lavoro; e questo cambiamento avrà effetti positivi. Questo è un punto molto impor-tante sul quale desidero soffermarmi. Ritengo che le persone debbano restare al centro del nuovo mondo e dei nuovi porti. Non possiamo, e non dobbiamo, immaginare un mondo completamente automatizzato che non preveda la par-tecipazione ed il supporto del capitale umano. Se in alcuni paesi il pensiero do-minante riguardo al futuro del lavoro è che il capitale umano non sia necessario, noi non siamo d'accordo! Questa non è la nostra visione del porto del futuro. La nostra visione è quella di un porto tecnologicamente avanzato che si pren-da cura della sostenibilità e dell'impat-to sull'ambiente, e che si rifletta in una qualità di vita migliore per chi vi lavora. Anche la crisi geopolitica ha un ruo-lo nel nostro nuovo mondo e come porti dobbiamo essere in grado di affrontare nuove sfide e di far fronte a ciò che sta ac-cadendo. I porti appartengono al mondo allargato; dunque dovremmo smettere di considerarli risorse locali e territoriali ma al contrario, dovremmo averne una visio-ne più globale e più importante. A questo proposito, ritengo che i porti dovrebbero lavorare insieme anche se in naturale com-petizione per traffico o clienti. Siamo centri di trasporto, di energia, di industria ed economia blu. In Italia, molto recentemente, come sapete, i porti hanno subito una riforma che ha cambiato alcune delle precedenti funzioni delle autorità portuali e le ha tra-sformate in centri che dovrebbero guarda-re oltre le banchine dei propri porti; quindi ai territori circostanti, alle attività com-merciali, e a ciò che accade ed è in diveni re intorno ai porti stessi. Siamo diventati un'istituzione più dinamica e ora stiamo lavorando a ulteriori modifiche per sem-plificare e migliorare le operazioni e gli investimenti portuali. Vogliamo lavorare a svetto contatto con i nostri colleghi di ESPO, che desidero ringraziare per la preziosa collaborazione., Quello che ci



aspettiamo in futuro è- essere in grado di lavorare come un'Euro-. pa unita per rendere il nuovo mondo un mondo migliore per i nostri porti.

Lo "scavalco" e i raccordi FS cargo

Attesa ormai da due anni la firma per i collegamenti diretti su ferro del porto con la Rete ferrovie, la Regione, l'interporto Vespucci di Guasticce e il sistema portuale dell'Alto Tirreno, è stato un momento importante non solo in chiave livornese e toscana. Hanno firmato il ministro Toninelli, il presidente della Regione Rossi, il commissario Verna, il dirigente apicale di rete FS Gentile e il presidente dell'interporto Vespucci Nastasi. Ecco il testo integrale dell'accordo. ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DEL PORTO DI LIVORNO CON IL CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVO-MEDITERRANEO REGIONE TOSCANA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI S.P.A. PREMESSE Visti il Protocollo di Intesa per lo sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno e il correlato Accordo di Programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno "Iniziativa coordinate per l'attuazione dei progetti: valorizzazione turistico-ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica" sottoscritti rispettivamente il 21/07/2005 ed l'11 / 01 /2007 nei quali i soggetti firmatari considerano essenziale, ai fini dello sviluppo della piattaforma logistica costiera e più ampiamente dell'utilizzo ottimale delle infrastrutture portuali ed interportuali, una riorganizzazione dei servizi ferroviari anche mediante la realizzazione del collegamento diretto su ferro interporto-porto con una soluzione che consenta l'ottimizzazione dei flussi e l'alta capacità di trasferimento, nonché la realizzazione del collegamento diretto della linea Vada-Collesalvetti-Pisa e Firenze-Pisa per l'inoltro dei trasporti da /per il nord via Bologna; Visto l'accordo inter-istituzionale del 18/12/2013 per la realizzazione del collegamento diretto tra il porto di Livorno e l'interporto A. Vespucci tramite lo scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica sottoscritto da Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Colle-salvetti, di Livorno e Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A.. Visto l'Accordo di Programma (d'ora in avanti AdP) per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese, il cui schema è stato approvato con D.G.R. 525 del 7 aprile 2015, sottoscritto l'8 maggio 2015 da Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno, Comune di Collesalvetti, Comune di Rosignano Marittimo, Autorità Portuale Livorno e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che ha per oggetto la definizione di una complessa ed unitaria manovra di intervento sull'area urbana di Livorno-Collesalvetti ed il parco produttivo di Rosignano Marittimo, mediante l'attuazione di un piano di rilancio della competitività articolato in diversi ambiti di intervento tra i quali quello della logistica integrata e della mobilità. Visto in particolare l'art. 5 "Rete ferroviaria e logistica integrata" dell'AdP nel quale, al fine di garantire il raccordo ferroviario all'interno della piattaforma logistica, viene previsto il concorso finanziario del Ministero Infrastrutture, di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dell'Autorità di sistema portuale e della Regione Toscana per la realizzazione dello scavalco ferroviario di connessione tra Porto di Livorno e Interporto A. Vespucci. Visto il Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 della Regione Toscana, approvato con risoluzione del Consiglio Regionale n. 47 del 15 marzo 2017, che nell'ambito dell'Obiettivo specifico 1.2 "Sviluppo Infrastrutture portuali di interesse nazionale e raccordi ferroviari" prevede la linea di intervento 2 "Potenziamento dei raccordi ferroviari per il trasporto merci del Porto di Livorno", confermando il valore strategico degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie del porto di Livorno per il trasporto merci, comprendenti il collegamento diretto con l'Interporto A. Vespucci, la linea Pisa-Collesalvetti-Vada ed il By-Pass tra quest'ultima e la linea Pisa-Firenze, in direzione Firenze, evitando l'ingresso nel nodo di Pisa Centrale. Visto Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2018 approvato con la DCR 72 del 22 / 09 /2017 e la successiva nota di aggiornamento allo stesso DEFER 2018 approvata con la DCR 17 del 20 /12 / 2017, ed in particolare il PR 15 "Grandi infrastrutture regionali e nazionali. accessibilità e mobilità integrata" che, all'interno della linea di intervento 3. "Interventi per lo



sviluppo della piattaforma logistica toscana - 3.1 Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno -, prevede il completamento della progettazione del raccordo ferroviario diretto tra Porto di Livorno e Interporto A. Vespucci che si allaccia ai raccordi ferroviari esistenti scavalcando la linea Tirrenica; Visto il Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana (PIT), che considera il sistema degli interporti integrato con quello dei porti, degli aeroporti, delle aree ferroviarie e degli scali merci, interrelato con la rete ferroviaria, stradale e autostradale, quale risorsa di interesse unitario regionale e che individua tra gli obiettivi prioritari quello dello sviluppo della mobilità intra e interregionale e del perseguimento dell'attrattività e della competitività del sistema territoriale locale e regionale. Visto il Master Plan "La rete dei porti toscani", specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi del Piano di Indirizzo Territoriale, che individua tra gli interventi infra-strutturali per la piattaforma logistica costiera la realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra Porto di Livorno, Interporto Amerigo Vespucci e nodo di Pisa. Visto il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 18 del 12.02.2014, come prorogato ai sensi dell'art. 94 della L.R. n. 15 / 2017, che individua l'obiettivo generale "Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana", nel quale è previsto il "Potenziamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano" con cui si conferma, tra gli interventi infrastrutturali per la piattaforma logistica toscana, la realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra Porto di Livorno, Interporto A. Vespucci e nodo di Pisa. Visto il Protocollo d'Intesa per l'attivazione di un servizio intermodale per il traffico Ro-Ro afferente il porto di Livorno, fra Interporto di Livorno, promotore dell'iniziativa, Regione Toscana, Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Rete Autostrade Mediterranee, sottoscritto in data 19/12/2017, che ha come oggetto lo sviluppo di un progetto di fattibilità tecnica economica, in collaborazione tra le Parti, per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare afferenti al Porto di Livorno al fine di incrementare il trasporto combinato dei semirimorchi tra l'Interporto di Livorno e gli interporti di Padova e Verona. Dato atto che, operando in coerenza con il quadro strategico sopra descritto, la Regione Toscana ha investito nella legislatura precedente risorse del bilancio regionale e comunitarie pari a complessivi 28 milioni di euro per la realizzazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), degli interventi di potenziamento delle connessioni ferroviarie del porto di Livorno (realizzazione della nuova stazione sulla Darsena Toscana e del relativo collegamento diretto alla Direttrice Tirrenica lato nord, con realizzazione di un ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena), attivati all'esercizio a Dicembre 2016. Tenuto conto della conclusione della azione RACCORDO relativa al bando annuale delle TEN-T (accelerazione, facilitazione del completamento di progetti TEN-T), sotto-priorità "trasporto marittimo" relativamente ai raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto A. Vespucci e il corridoio Scan-dinavo-Mediterraneo, finalizzato, in particolare, a potenziare i collegamenti tra porto ed il corridoio e promuovere l'integrazione modale e l'interoperabilità, in coerenza con le linee guida TEN-T (Reg. EU 1315/2013) e degli studi di fattibilità realizzati. Considerato che lo schema del Contratto di Programma 2017-2021 fra RFI e MIT - parte investimenti, esaminato con parere favorevole dal GIE nella seduta del 7 agosto 2017, garantisce la copertura finanziaria di 6 M per l'intervento dello "scavalco ferroviario di Livorno" e per il progetto di fattibilità tecnico-economica della "bretella di collegamento fra la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze" e del "By-Pass del nodo di Pisa in direzione Firenze", interventi le cui realizzazioni (del costo complessivo di circa 200 M) non sono al momento finanziati. Visto l'articolo 33 della legge regionale 86/2014, così come modificato dall'art. 7 della legge regionale n° 68 del 5/ 12/2018, che riporta: "La Regione Toscana concorre finanziariamente alla realizzazione delle opere relative al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e alle opere propedeutiche e connesse, allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana, attraverso l'erogazione a Rete ferroviaria italiana (RFI) di contributi straordinari per un importo massimo di euro 12.500.000,00 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2039, per il concorso al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa RFI, finalizzati al conseguimento delle ulteriori risorse necessarie rispetto a quelle già stanziare nel bilancio regionale per l'eliminazione dei passaggi a livello e per le altre opere complementari nel tratto Pistoia-Montecatini ed a quanto previsto nel decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive) convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Tali risorse sono erogate previa stipula di apposita convenzione. 2. Nella convenzione di cui al comma 1 sono definite, fra l'altro, le modalità di assegnazione, erogazione, rendicontazione delle risorse e l'eventuale rideterminazione del contributo regionale, entro il limite massimo degli stanziamenti previsti ai commi 3 e 4, a seguito degli effettivi costi di realizzazione degli investimenti stabiliti in sede di aggiudicazione dei relativi appalti." Visto l'art. 12 della legge regionale n. 73/2018, come modificato dall'art. 10 della l.r. n. 19/2019 che prevede un contributo straordinario per investimenti fino a un massimo di 5,7 M per il 2021. Preso atto che L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (d'ora in avanti AdSP), istituita con il decreto legislativo n. 169 del 4 agosto 2016, nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità della legge suddetta, svolge i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e servizi portuali delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti di propria competenza. Osservato che, tra gli altri compiti, l'AdSP promuove l'integrazione tra il sistema logistico portuale e quelli retroportuali e interportuali. Ritenuto opportuno stipulare un accordo tra Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Rete Fer-roviana Italiana S.p.A., L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A., finalizzato a definire i contenuti specifici e le modalità attuati-ve per i collegamenti ferroviari merci del porto di Livorno, così articolati: - Prima fase: scavalco ferroviario di Livorno; - Completamento: collegamento tra Interporto A. Vespucci con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e By-Pass del nodo di Pisa in direzione di Firenze, finalizzati a potenziare l'itine-rario tra i porti di Livorno e Piombino e l'asse dorsale del Corridoio ScanMed. Ritenuto prioritario che la realizzazione delle infrastruttu-re ferroviarie sopra richiamate risponda a criteri di funzionalità dei collegamenti ferroviari nel contesto più generale delle con-nessioni fra le banchine portuali, sia esistenti che programma-te (Darsena Toscana sponda est ed ovest e futura Piattaforma Europa), con l'asse dorsale del Corridoio Scandinavo Mediter-raneo e che in tali attività è necessario l'attivo coinvolgimento di Rete Ferroviaria Italiana, quale Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, nelle fasi progettuali ed esecutive che sono preordinate alla attivazione dell'intervento nonché alla successiva gestione. Ritenuto che è interesse delle Parti sviluppare attività in comune mediante l'utilizzo delle rispettive risorse e nell'ambi-to dei ruoli e delle competenze di ciascuno, attivando in manie-ra coordinata e condivisa le azioni necessarie alla attuazione degli interventi sopra descritti nel più breve tempo possibile. Considerato che, dato lo sviluppo atteso dei traffici por-tuali nel Porto di Livorno, conseguente alla realizzazione della Prima Fase della Darsena Europa (di seguito denominata Piat-taforma Europa), si ritiene opportuno attuare tutti quei pos-sibili provvedimenti di politica dei trasporti atti a rafforzare il ruolo della modalità ferroviaria nel contesto del trasporto a terra delle merci movimentate nel porto. Visto il progetto definitivo della nuova connessione fer-roviana tramite scavalco ferroviario tra il Porto di Livorno e l'Interporto Toscano A. Vespucci, prodotto da Regione Toscana in data 30 / 11 / 2017 a seguito degli esiti delle indagini geogno-stiche integrative e aggiornato alle indicazioni fornite da RFI sulla base della classificazione dell'opera come infrastruttura ferroviaria nazionale, trasmesso a RFI in data 4 / 12/ 2017; Tutto ciò premesso e considerato, le Parti, come sopra rap-presentate, convengono e stipulano il seguente Accordo. Articolo 1 Recepimento delle premesse Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo; Articolo 2 Oggetto e finalità Il presente Accordo è finalizzato alla definizione dei conte-nuti specifici, delle modalità operative e degli impegni a carico dei Soggetti sottoscrittori, per consentire la progettazione e la realizzazione delle nuove connessioni ferroviarie tra Porto di Livorno, Interporto A. Vespucci e Corridoio Scandinavo Medi-terraneo, tenuto conto degli impegni assunti con il precedente Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell'area co-stiera livornese, sottoscritto nel 2015 e dei successivi aggiorna-menti intercorsi. Costituiscono oggetto del presente Accordo: 1. la Progettazione esecutiva e la realizzazione del collegamen-to porto-interporto di Livorno tramite Scavalco ferroviario; 2. il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del colle-gamento ferroviario fra l'interporto A. Vespucci, la linea Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa, valutando più alternative progettuali, nel quadro del Contratto di Programma MIT-RFI 2017-2021, parte in-vestimenti; 3. l'intervento di Adeguamento a sagoma PC / 80 della linea ferroviaria Prato Bologna, volta a consentire ai porti del sistema "Livorno- Piombino" di raggiungere le aree logi-stiche, produttive e di consumo del Centro Nord-Italia, i valichi del Brennero e del Gottardo ed i mercati dell'Euro-pea Centro Orientale, con particolare riferimento al traffi-co container HC (high cube) e autostrada viaggiante; 4. la revisione dei collegamenti ferroviari per il porto di Piombino, compreso l'adeguamento a sagoma della galle-ria interessata. Articolo 3 Collegamento porto-interporto tramite scavalco ferroviario Con il completamento della progettazione definitiva, fi-nanziata integralmente dalla Regione con risorse proprie, il costo a vita intera dell'opera è stimato in 27 M con il seguente quadro economico: 20,2 M a carico Regione Toscana; - 4.3 M a carico del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti tra MIT e RFI SpA; 2.5 M a carico Ministero delle Infrastrutture e dei Tra-sporti. Ministero delle Infrastrutture si impegna a: a) concorrere alla realizzazione dell'opera attraverso le risor- se pari a 2,5 M, previste dall'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232; Regione Toscana si impegna a: a) concorrere al finanziamento dell'opera attraverso un con-tributo straordinario in favore di RFI pari a 17 M, che rappresenta la quota capitale del finanziamento che sarà contratto da RFI ai sensi dell'art. 33 L.R. 86 / 2014, come modificato dall'art. 7 della 1.r. n. 68 del 5 / 12/ 2018 per la realizzazione del presente scavalco ferroviario di Livorno, oltre a un contributo straordinario per investimenti pari a 3,2 M ai sensi dell'art. 12 della l.r. n. 73 / 2018, come mo-dificato dall'art. 10 della l.r. n. 19/2019; b) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali; c) agevolare, nell'ambito delle procedure di competenza il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri necessari. RFI si impegna a: a) acquisire le necessarie autorizzazioni, effettuare attività espropriative e Dichiarazione di Pubblica Utilità, appal-tare la progettazione esecutiva e i lavori ed a realizzare l'opera, che costituirà infrastruttura ferroviaria nazionale; b) concorrere alla realizzazione dell'opera attraverso le ri-sorse pari a 4.3 M nell'ambito del programma di "In-frastrutturazione porti e terminali" di cui al Contratto di Programma MIT-RFI , parte Investimenti; c) formalizzare, nella proposta di aggiornamento 2018 al pre-detto Contratto di Programma, la quota di finanziamento prevista a suo carico; d) definire, in collaborazione con l'AdSP ed in coerenza con il quadro regolatorio di settore, il modello di esercizio e le modalità di gestione in prima fase del collegamento; e) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali; L'Autorità di Sistema Portuale si impegna a: a) creare le condizioni, nell'attuare le previsioni del piano re-golatore portuale ed in particolare fin dalle prime fasi di realizzazione della Piattaforma Europa, per favorire, nella misura più ampia possibile,

l'integrazione tra il Porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci; b) contribuire in generale all'aumento della quota modale ferro per i traffici da/ per il porto, ed in particolare al raggiungimento degli obiettivi fissati dalla Comunità Europea di trasferimento, su altre modalità tra cui quella ferroviaria, di quote significative, pari al 30% nel 2030 e al 50% nel 2050, del trasporto merci su strada caratterizzato da percorrenze superiori a 300 km; c) collaborare alla definizione, di concerto con RFI di un modello di esercizio e delle modalità di gestione del collegamento di prima fase, coerente con le altre attività di movimentazione ferroviaria da/ per il porto; d) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali; e) agevolare, nell'ambito delle procedure di competenza il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri necessari. L'Interporto Toscano A. Vespucci si impegna a: a) svolgere attività di supporto a RFI per le attività di progettazione, espropriazione e realizzazione dello scavalco ferroviario b) partecipare, per quanto di competenza, a tavoli tecnici e incontri programmatici che potranno essere attivati nelle successive fasi progettuali. Articolo 4 Collegamento tra l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa, valutando più alternative progettuali R.F.I. si impegna a redigere, e condividere con le Parti, il progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere previste nell'ambito del programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" di cui al Contratto di Programma, parte Investimenti. La verifica delle condizioni di finanziabilità della fase realizzativa sarà subordinata alla analisi delle risultanze, da parte del Ministero delle Infrastrutture e di RFI, del progetto di fattibilità tecnico-economica di cui al presente articolo. In merito, le parti sottoscrivono i seguenti impegni: L'Autorità di Sistema Portuale si impegna a: a) trasferire integralmente a RFI gli elaborati del progetto Raccordo, come base conoscitiva per lo svolgimento del progetto di fattibilità tecnico-economica; b) collaborare con RFI in merito allo studio di domanda alla base del sopra citato progetto Regione Toscana si impegna a: a) partecipare ad eventuali tavoli che si potranno rendere necessari nello sviluppo del progetto per il collegamento Interporto con linea Collesalveti-Vada e il By-pass del nodo di Pisa, valutando più alternative progettuali, agevolando le procedure di condivisione con il territorio Interporto Toscano A. Vespucci si impegna a: a) partecipare, per quanto di competenza, ad eventuali tavoli tecnici e incontri che potranno essere attivati nelle fasi progettuali. Articolo 5 Adeguamento a sagoma PC/80 delle gallerie ferroviarie della linea Prato-Bologna Gli interventi sono previsti nell'ambito del programma di upgrading prestazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui al vigente aggiornamento del Contratto di Programma MIT-RFI, parte Investimenti, con finanziamenti già disponibili. Articolo 8 Durata dell'Accordo Il presente Accordo ha durata dalla sottoscrizione dello stesso fino alla completa ottemperanza degli impegni assunti dalle parti. Letto e sottoscritto in data 24 maggio 2019. nibili per una prima fase funzionale e completamento richiesto a valere sul "fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale" istituito con l'art. 1, comma 140 della Legge di Bilancio 2017. RFI si impegna all'avvio dei lavori, finalizzati all'adeguamento alla codifica Traffico Combinato P/C 80 della linea Prato Bologna, entro il 2018. Articolo 6 Revisione collegamenti ferroviari Piombino L'Autorità di Sistema Portuale e RFI si impegnano a collaborare per la definizione della proposta di allaccio ferroviario più idonea a servire i volumi ferroviari prospettici del porto di Piombino e per l'individuazione delle azioni necessarie all'adeguamento della codifica Traffico Combinato P/C 80 della linea tra Piombino e l'interporto A. Vespucci. Lo schema di finanziamento degli interventi, sarà condiviso fra le parti, in relazione alle necessità individuate e alle soluzioni progettuali adottate in attesa delle verifiche da parte di RFI in merito alla proposta di allaccio ferroviario ed agli ulteriori elementi emergenti nell'ambito della cabina di regia relativamente alle sagome delle gallerie della tratta Livorno-Piombino. Articolo 7 Impegni finanziari e convenzioni attuative RFI si impegna ad utilizzare il contributo straordinario concesso da Regione Toscana ai sensi dell'art. 33 della legge regionale 86 / 2014 (così come modificato dall'art. 7 della legge regionale n° 68 del 5 / 12/ 2018) e previsto nella misura massima di euro 12.500.000,00 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2039, a titolo di rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione dei finanziamenti da parte di RFI per la realizzazione delle opere relative al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e alle opere propedeutiche e connesse, allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana. Gli impegni assunti dalle Parti nell'ambito della presente Intesa saranno oggetto di perfezionamento e specificazione attraverso la sottoscrizione di specifiche convenzioni attuative, laddove sia ritenuto necessario dagli Enti sottoscrittori del presente accordo, nelle quali saranno definite, fra l'altro, le modalità di assegnazione, erogazione, rendicontazione delle risorse e l'eventuale rideterminazione del contributo regionale, entro il limite massimo degli stanziamenti previsti, a seguito degli effettivi costi di realizzazione degli investimenti stabiliti in sede di aggiudicazione dei relativi appalti. Le parti si impegnano alla verifica di compatibilità in materia di aiuti di stato sulla base delle risorse pubbliche impegnate per la realizzazione dei collegamenti ferroviari entro l'avvio delle attività negoziali.

La notte nera dei porti

Un'intervista di Marco Casale al presidente di Federagenti di Genova

Chiudiamo questo quaderno con la bella intervista di Marco Casale, su "Port News" dell'Autorità di sistema dell'Alto Tirreno, sulle dimissioni del sottosegretario al MIT, al genovese Gian Enzo Duci, che è stato uno dei protagonisti di Espo. Ecco le considerazioni, che valgono non solo per Genova, del presidente di Federagenti. «Un disastro per il settore portuale, e in particolare per Genova, che perde una cinghia di trasmissione importante con il Governo», il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, commenta così la notizia delle dimissioni dell'esponente leghista Edoardo Rixi dal ruolo di vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo fa nell'ambito di una lunga intervista rilasciata in esclusiva, durante la quale esamina a 360° i problemi di cui soffre il sistema paese a livello logistico e marittimo. «Con Rixi dichiara Duci, che è anche docente alla facoltà di economia dell'Università di Genova avevamo a che fare con una persona preparata e competente, che aveva un'idea chiara di quale dovesse essere il percorso da intraprendere per rendere efficienti i nostri porti. E l'11 giugno prossimo, in occasione della prima Conferenza Nazionale dei Porti, avremmo potuto cominciare a fare una prima sintesi di questo ragionamento». L'imprenditore genovese lo ammette senza girarci troppo su: «Il fatto che Rixi non sia più nel Governo crea un problema a tutta la portualità italiana. Difficile trovare all'interno della compagine governativa persone che abbiano la sua stessa professionalità. Le sue dimissioni spostano le lancette del tempo indietro di qualche anno». E dire che le sfide da affrontare, e auspicabilmente vincere, sarebbero molte. La prima di queste ha un nome ben preciso e si chiama Via della Seta: «I cinesi hanno scommesso su di noi e sui nostri due porti, Genova e Trieste, identificandoli come terminali di sbocco verso i mercati del centro-nord Europa. Sta a noi dimostrare che abbiamo la capacità di riuscire a rispondere in tempi ragionevoli alle loro aspettative». L'aspettativa alta, altissima, è quella di riuscire a colmare il gap infrastrutturale e logistico che ad oggi ci divide dagli scali del Northern Range, in modo tale da poter sfruttare quel vantaggio competitivo geografico dato dai 5 / 6 giorni di navigazione in meno di cui godono i nostri scali rispetto a Rotterdam o Anversa, tanto per citarne due. Un detto asiatico recita che la Cina ha sempre tempo, ma il tempo non è una risorsa inesauribile. Mentre in Italia si tentenna, la Svizzera e la Germania si muovono e pochi giorni fa hanno siglato un accordo strategico sul rafforzamento delle tratte di accesso alla Nuova Ferrovia Transalpina: «Il potenziamento da nord del Corridoio Reno-Alpi è un pericolo? No, è un dato di fatto. È chiaro che questa intesa ci danneggia. D'altra parte dobbiamo essere consapevoli del fatto che la posizione di vantaggio dei porti del Northern Range deriva in larga parte dalle nostre inefficienze». Che cosa Duci intenda dire lo spiega subito dopo: «Abbiamo problemi di ultimo miglio, abbiamo una rete ferroviaria che per tipologia di binari, pendenza e segnalamento, non ci consente di far viaggiare treni da 750 metri e 2mila tonnellate di peso. Abbiamo problemi di spazio: a livello portuale, infatti, è difficile tro-
vare aree disponibili in cui poter allestire questi treni». I famigerati bottleneck di cui tanto si parla non riguardano solo gli scali marittimi: «Le cito un esempio fra tutti: sulla direttrice Genova-Milano i treni merci devono andare in coda a quelli passeggeri, senza tempi di percorrenza certi. Ecco individuato il problema per cui i nostri porti, con l'eccezione di Trieste, non riescono a inviare o ricevere via ferrovia traffico che non sia esclusivamente nazionale». Per il numero uno della federazione che raggruppa le associazioni degli agenti e mediatori marittimi italiani bisogna passare da qui, dalla strada dell'efficientamento logistico e infrastrutturale, se si vuole dare concretezza agli accordi bilaterali di Roma sulla Belt and Road Initiative e consentire così ai porti italiani di salire sul treno cinese quando sosterrà nella stazione Italia. Le tappe che portano a Pechino sono d'altronde molteplici, e molteplici sono i mercati che diverrebbero contendibili una volta sviluppate le potenzialità del Paese. «Lungo la Via della Seta ammette Duci ci sono molte stazioni, non solo quella della Cina: il Kazakistan e la Turchia sono mercati altrettanto appetibili». Ma per raggiungere l'obiettivo bisogna recuperare quella idea di sistema che la riforma

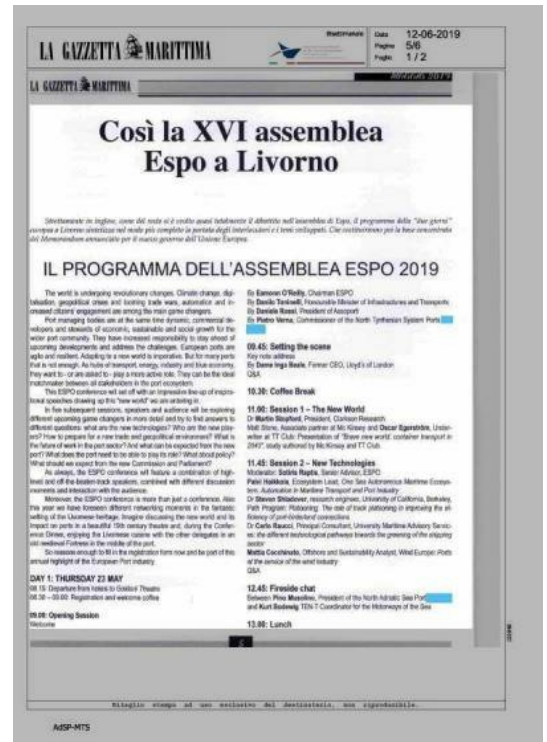


Delrio aveva promosso e che si è persa un po' per strada: «Il dlgs 169 del 2016 ha avuto il merito di accentrare i poteri decisori in capo a Roma e ai ministeri competenti, ma ad oggi questa riforma rimane una grande incompiuta. A due anni e mezzo dalla sua entrata in vigore, la Conferenza dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale si è riunita sì e no quattro volte, né è mai stato convocato il tavolo nazionale di partenariato della Risorsa Mare, che avrebbe dovuto promuovere un confronto di merito tra pubblico e privato». Il numero uno di Federagenti ne è convinto: «Il centralismo non ha pagato. Bisogna rimettere mano alla legge 84/94 e risolvere alcuni problemi immediati, come quello di composizione dei comitati di gestione (che devono essere composti da persone che abbiano competenze vere nel settore) o quello di regolamentazione delle concessioni». E a lungo termine, qual è la direzione che la nave Italia dovrebbe prendere per favorire lo sviluppo dei traffici? «La 84 / 94 ha secondo me un difetto di impostazione, ha uniformato le modalità di gestione del porto più importante con quello più piccolo, senza tenere conto delle peculiarità di ogni singolo scalo, né del loro raggio di azione e la riforma Delrio è andata nella stessa direzione». Duci cita Hegel e la metafora della "notte nera delle vacche nere" con cui il filosofo tedesco liquidava nella Fenomenologia dello Spirito l'Assoluto schellinghiano di identità fra idea e natura: «Nella notte nera dove tutte le vacche sono nere, tutto rischia di essere indistinto». Ecco, i porti, rischiano di fare la fine di questi bovini: «La portualità italiana avrebbe invece bisogno di individuare, tra i porti oggi presenti, quelli realmente in grado di servire i mercati internazionali. Occorrerebbe puntare su un unico sistema portuale fatto di due scali portuali di destino, uno di transhipment, due o tre centri logistici e un aeroporto». E gli altri scali? «Non sparirebbero dal radar, ma continuerebbero a servire i mercati regionali». Duci pensa per esempio a Venezia: «È un hub strategico e serve oggi uno dei mercati regionali più importanti d'Europa, il Veneto, ma non può e non deve competere con Trieste, che rimane invece l'unico scalo sulla sponda dell'Adriatico in grado di puntare al potenziamento delle proprie relazioni di traffico con la Baviera». Il presidente di Federagenti chiede a chi governa il coraggio delle scelte e auspica che la Presidenza del Consiglio si doti di un sottosegretariato con deleghe specifiche al mare («Occorrerebbe un ufficio in grado di coordinare i Ministeri presso i quali sono distribuite le varie competenze che un tempo facevano capo al Ministero della Marina Mercantile»). L'ultimo pensiero va a Livorno: «Lo scalo labronico afferma sarebbe potuto diventare il primo porto d'Italia, l'asso pigliatutto, perché è l'unico oggi in grado di servire contemporaneamente le due direttrici del Brennero e del Gottardo, avendo un impianto ferroviario con le sagome corrette». Per il docente universitario, il porto della città dei Quattro Mori ha un vantaggio competitivo che non ha saputo sfruttare al meglio. Per lo meno sino ad ora: «Invece di sviluppare una vocazione internazionale, la comunità portuale locale ha preferito litigare su tutto, contendendosi ogni pezzo di terminal oggi contendibile. La conflittualità interna ai soggetti del cluster marittimo livornese è superiore a quella di molte altre realtà portuali, compresa Genova, che pure è un porto estremamente conflittuale». Il verdetto di Duci è impietoso: «L'auto-lesionismo del sistema livornese ha fatto sì che Livorno non si sia potuto affermare come competitor di livello anche nei confronti degli stessi scali portuali del Nord Europa. È un vero peccato».

Così la XVI assemblea Espo a Livorno

Strettamente in inglese, come del resto si è svolto quasi totalmente il dibattito nell'assemblea di Espo, il programma della "due giorni" europea a Livorno sintetizza nel modo più completo la portata degli interlocutori e i temi sviluppati. Che costituiranno poi la base concentrata del Memorandum annunciato per il nuovo governo dell'Unione Europea. IL PROGRAMMA DELL'ASSEMBLEA ESPO 2019 The world is undergoing revolutionary changes. Climate change, digitalisation, geopolitical crises and looming trade wars, automation and increased citizens' engagement are among the main game changers. Port managing bodies are at the same time dynamic, commercial developers and stewards of economic, sustainable and social growth for the wider port community. They have increased responsibility to stay ahead of upcoming developments and address the challenges. European ports are agile and resilient. Adapting to a new world is imperative. But for many ports that is not enough. As hubs of transport, energy, industry and blue economy, they want to - or are asked to - play a more active role. They can be the ideal matchmaker between all stakeholders in the port ecosystem. This ESPO conference will set off with an impressive line-up of inspirational speeches drawing up this "new world" we are entering in. In five subsequent sessions, speakers and audience will be exploring different upcoming game changers in more detail and try to find answers to different questions: what are the new technologies? Who are the new players? How to prepare for a new trade and geopolitical environment?

What is the future of work in the port sector? And what can be expected from the new port? What does the port need to be able to play its role? What about policy? What should we expect from the new Commission and Parliament? As always, the ESPO conference will feature a combination of high-level and off-the-beaten-track speakers, combined with different discussion moments and interaction with the audience. Moreover, the ESPO conference is more than just a conference. Also this year we have foreseen different networking moments in the fantastic setting of the Livornese heritage. Imagine discussing the new world and its impact on ports in a beautiful 19th century theatre and, during the Conference Dinner, enjoying the Livornese cuisine with the other delegates in an old medieval Fortress in the middle of the port. So reasons enough to fill in the registration form now and be part of this annual highlight of the European Port Industry. DAY 1: THURSDAY 23 MAY 08.15: Departure from hotels to Goldoni Theatre 08.30 09.00: Registration and welcome coffee 09.00: Opening Session Welcome By Eamonn O'Reilly, Chairman ESPO By Danilo Toninelli, Honourable Minister of Infrastructures and Transport By Daniele Rossi, President of **Assoport** By Pietro Verna, Commissioner of the North Tyrrhenian System Ports Authority 09.45: Setting the scene Key note address By Dame Inga Beale, Former CEO, Lloyd's of London Q&A 10.30: Coffee Break 11.00: Session 1 The New World Dr Martin Stopford, President, Clarkson Research Matt Stone, Associate partner at Mc Kinsey and Oscar Egerström, Under-writer at TT Club: Presentation of "Brave new world: container transport in 2043", study authored by Mc Kinsey and TT Club. 11.45: Session 2 New Technologies Moderator: Sotiris Raptis, Senior Advisor, ESPO Paivi Haikkola, Ecosystem Lead, One Sea Autonomous Maritime Ecosystem: Automation in Maritime Transport and Port Industry Dr Steven Shladover, research engineer, University of California, Berkeley, Path Program: Platooning: The role of truck platooning in improving the efficiency of port-hinterland connections Dr Carlo Raucci, Principal Consultant, University Maritime Advisory Services: the different technological pathways towards the greening of the shipping sector Mattia Cecchinato, Offshore and Sustainability Analyst, Wind Europe: Ports at the service of the wind industry Q&A 12.45: Fireside chat Between Pino Musolino, President of the North Adriatic Sea Port Authority and Kurt Bodewig TEN-T Coordinator for the Motorways of the Sea 13.00: Lunch 14.15: Presentation of ESPO Memorandum for the new Commission and European Parliament Isabelle Ryckbost, Secretary General, ESPO 14.30: Session 3 New Players Moderator: Bogdan Oldakowski, Secretary General, Baltic Ports Organisation Robert Hall, International partner, Logistics & Industrial, Cushman and Wakefield: Changing face of distribution: the shape of things to come Joyce Bliet, Director of Digital Business Solutions, Port of Rotterdam: Step by step towards a digital port-Sascha



Treppte, Head of Business Development and Strategy, Duisburger Hafen AG, Developing the European inland transshipment hub for goods trade with China Dr Markus Kiickelhaus, Vice-President Innovation and Trend Research, DHL Customer Solutions and Innovation: Digitalisation and the future of supply chains Sam Quintelier, Cargo Business Development Manager, Brussels Airport Company: Air cargo transport, a new multimodal partner for ports? 15.45: Coffee break 16.15: Panel Discussion Moderator: Richard Ballantyne Chief Executive, British Ports Association Faig Abbasov, Shipping Officer, Transport & Environment Marco Conforti, Past President of Assiterminal, Vice President of CONF-TRA Jens Meier, CEO, Port of Hamburg Livia Spera, Political Secretary for Dockers and Fisheries, European Transport workers' Federation Sotiris Theofanis, Executive Chairman and CEO of the Thessaloniki Port Authority 17.00: Country profile Analysis of the Italian maritime economy Alessandro Panaro, Head of "Maritime and Mediterranean Economy" Department, SRM: Analysis of the Italian Maritime Economy 17.15: End of Day 1 20.00 Conference Dinner Old Fortress, Piazzale dei Marmi, Livorno DAY 2: FRIDAY 24 MAY 08.30: Departure from hotels to Goldoni Theatre 08.30 - 09.00: Welcome coffee 09.00: Implementing "user pays" and "polluter pays" principles in transport Silvia Maffii, Co-founder and managing director of TRT Trasporti e Territorio: Presentation of the EC Study "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport externalities" Q&A 09.45: Session 4 The New Trade and Geopolitical Environment Moderator: Yves Adriaensen, Manager Market Intelligence, Port of Antwerp Iana Dreyer, Founder and Editor of Borderlex: the new trade environment: impact on Europe and its ports Navy Captain Hans Huygens, Head of Military Assessment and Planning, European Union Military Staff (EUMS): the new geopolitical environment: impact on maritime trade and ports Mark Watts, Coordinator of UK Transport in Europe (UKTE) Brexit: what is next? Fireside chat with Mike Di Bernardo, Deputy Executive Director Marketing and Customer relations, Port of Los Angeles 10.45: Session 5 New Ports Moderator: Matej Zakonjtek, Head of Cabinet of Commissioner Violeta Bulc Prof. Theo Notteboom, Professor in Port and Maritime Economics and Management and Director of Center for Eurasian Maritime and Inland Logistics (CEMIL): Characteristics and role of the European ports in a new world Dr. Cleopatra Doumbia-Henry, President of the World Maritime University, Transport 2040: Automation, Technology, employment - the future of work 11.30: Coffee Break 12.00: Closing Roundtable Session: New policy and policy makers Moderator : Wim van de Camp, Member of the European Parliament Christine Cabau Woehrel, Vice President CMA CGM Zeno D'Agostino, President of the Port Network Authority of Eastern Adriatic Sea and Vice-Chairman ESPO Magda Kopczynska, Director for Waterborne Transport in Directorate-General for Mobility and Transport within the European Commission Wilfried Lemmens, Managing Director Belgian Shipowners Association Eamonn O'Reilly, Chairman of ESPO Pawel Wojciechowski, European Coordinator for the TEN-T Rhine-Alpine Corridor 13.00: Closing of 2019 Conference Eamonn O'Reilly, Chairman, ESPO 13.10: Announcing ESPO Conference 2020 Ingvar M. Mathisen, Port Director/CEO, Port of Oslo 13.15: Pick-up of the lunch package and departure for canal boat tour On a first come, first served-basis in the registration system 13.30: Departure canal boat tour 15.00: Back from the canal boat tour Delegates will have the choice to either go back to their hotel or to join the Port Visit by bus. 15.30: Arrivai back at hotels (if you are not joining the Port Visit by bus) 15.00: Departure for the Port Visit by bus 17.15: Arrivai back at hotel