



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 26 giugno 2019**



Prime Pagine

26/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 26/06/2019	7
26/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 26/06/2019	8
26/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 26/06/2019	9
26/06/2019	Il Giornale Prima pagina del 26/06/2019	10
26/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 26/06/2019	11
26/06/2019	Il Manifesto Prima pagina del 26/06/2019	12
26/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 26/06/2019	13
26/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 26/06/2019	14
26/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 26/06/2019	15
26/06/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 26/06/2019	16
26/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 26/06/2019	17
26/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 26/06/2019	18
26/06/2019	Italia Oggi Prima pagina del 26/06/2019	19
26/06/2019	La Nazione Prima pagina del 26/06/2019	20
26/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 26/06/2019	21
26/06/2019	La Stampa Prima pagina del 26/06/2019	22
26/06/2019	MF Prima pagina del 26/06/2019	23

Trieste

26/06/2019	Il Piccolo Pagina 12 Porto di Pola, avanza il progetto del nuovo terminal crociere	24
------------	--	----

Venezia

26/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24 Zes, appello a Mattarella per istituirla	25
------------	---	----

25/06/2019	Venezia Today		26
<hr/>			
Zes, l' appello dei sindaci sta volta è diretto al presidente della Repubblica			

Savona, Vado

26/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 38	27
<hr/>			
Aumentare la sicurezza e i traffici A Vado il gemello digitale del porto			

Genova, Voltri

26/06/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 9	<i>di Gianluca Durno</i>	28
<hr/>				
26/06/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 10		29
<hr/>				
26/06/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 10		30
<hr/>				
25/06/2019	FerPress			31
<hr/>				
Genoa Shipping Week: Sicurezza, nuovi mercati e mestieri del mare alcuni dei temi di mercoledì 27 e giovedì 28				
25/06/2019	FerPress			32
<hr/>				
Genoa Shipping Week: Fedespediti partner ufficiale della "Port&ShippingTech Main Conference"				
25/06/2019	Genova24			33
<hr/>				
Genoa Shipping Week, il convegno di Spediporto sul "quarto valico" e i rapporti con la Svizzera				
25/06/2019	Genova24			34
<hr/>				
Innovazione e blue economy, alla Genoa Shipping Week torna Port&ShippingTech				
25/06/2019	Il Nautilus			35
<hr/>				
FEDESPEDI PARTNER ISTITUZIONALE DELLA GENOA SHIPPING WEEK				
25/06/2019	Il Nautilus			36
<hr/>				
GENOA SHIPPING WEEK: Sicurezza, nuovi mercati e mestieri del mare alcuni dei temi di mercoledì 27 e giovedì 28				
25/06/2019	Informatore Navale			37
<hr/>				
Port&ShippingTech Main Conference della Genoa Shipping Week				
25/06/2019	Informazioni Marittime			39
<hr/>				
Genoa Shipping week, mercoledì al via Port&Shipping Tech				
26/06/2019	La Gazzetta Marittima			40
<hr/>				
Pellizzari: da Genova per l' Europa				
26/06/2019	La Gazzetta Marittima			41
<hr/>				
Port&ShippingTech al via tra tecnologia, porti e ambiente				
25/06/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	43
<hr/>				
Genoa shipping week con Spediporto e Fedespediti				
25/06/2019	The Medi Telegraph			44
<hr/>				
Apri i battenti a Genova Port&ShippingTech				
25/06/2019	Il Nautilus			45
<hr/>				
A Genova la prima edizione dei MedCruise Awards				
25/06/2019	Informare			46
<hr/>				
Domani un convegno di Spediporto sul porto di Genova e il mercato svizzero				

La Spezia

26/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 21	47
<hr/>			
«Un porto più verde in cambio della centrale a turbogas»			

26/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 21	48
InAuthority si discute di rinnovabili		

Ravenna

26/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41	49
Sapir, ok al nuovo terminal container		
26/06/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 8	50
Sapir: il bilancio è positivo Rinnovata la fiducia ai vertici		

Marina di Carrara

26/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 14	51
Consorzio Zia, futuro incerto Posizioni lontane sul ruolo		

Livorno

26/06/2019	Il Tirreno Pagina 26	52
Porto, la tregua dopo la tempesta Ok a Lorenzini (ma con scadenza)		
26/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 36	54
Lorenzini, confermate le autorizzazioni		
26/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 36	55
Sintermar, ricorso contro il Tar		
26/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 37	56
«Darsena Europa, ecco perché sì»		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	57
Livorno, è l'ora di consolidare la crescita		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	59
I sindacati chiedono meno incertezza e maggiore qualità		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	60
Livorno: it's time to consolidate growth		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5	61
Unions request less uncertainty and more quality		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	62
Tirreno del Nord, un 2018 di traffici a tutto vapore		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	63
North Tyrrhenian shipping traffic: full steam ahead in 2018		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 7	64
Confetra presenta l'associazione Toscana		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 8	65
Confetra Tuscany: the association officially presented		
25/06/2019	FerPress	66
FERCAM: potenziato il collegamento intermodale Italia Tunisia		
25/06/2019	Messaggero Marittimo	67
Fercam potenzia servizio Livorno-Tunisi		
26/06/2019	La Gazzetta Marittima	68
Raugei sui piani per Livorno: Darsena Europa prima di tutto		
26/06/2019	La Gazzetta Marittima	69
Livornesiadi 'governance' e pasticci		

Piombino, Isola d' Elba

26/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 15	70
Demolizioni navali Dopo cinque anni Piombino è in attività		
26/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 41	71
Pim apre il cantiere sul porto, via ai lavori		
26/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 17	72
Pim, cantiere al via dall' 1 luglio All' inizio occuperà 90 persone		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	73
«Piombino è pronta per le attività commerciali»		
26/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	74
The porto of Piombino is ready for commercial activities		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/06/2019	Corriere Adriatico Pagina 11	75
Superfast Ferries in prima linea per la tutela dell' ambiente.		
26/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Pesaro) Pagina 21	76
Ancona, Superfast aderisce all' accordo anti inquinamento		
25/06/2019	Ancona Today	77
Superfast Ferries in prima linea per l' ambiente, firmato il Blue Agreement		
25/06/2019	Ansa	78
Porti: Superfast Ferries sottoscrive Blue agreement Ancona		
25/06/2019	Ansa	79
Superfast firma Blue Agreement Ancona		
25/06/2019	FerPress	80
Superfast Ferries: Morandi, unico operatore destinazione Grecia che ha firmato accordo per contenere inquinamento atmosferico		
25/06/2019	Guida Viaggi Portale	81
Superfast ferries sottoscrive l' Ancona blue agreement		
26/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 40	82
Stop plastica, Ancona e Falconara insieme: «Ecco ottanta cartelli per le nostre spiagge»		
25/06/2019	Ancona Today	83
«Il mare non è una discarica». Al via la campagna anti-plastica sulle spiagge		
25/06/2019	Abruzzo Web	85
TRASPORTI ABRUZZO: DI NICOLA, "RIVOLUZIONE PASSA PER IL CORRIDOIO TIRRENO-ADRIATICO "		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	87
Mediterraneo, porti uniti per ridurre le emissioni		
25/06/2019	lamiacittanews.it	88
I porti del Mediterraneo e del Nord Africa insieme per abbattere le emissioni		
25/06/2019	FerPress	89
MEDports Forum: Di Majo (AdSP Tirreno Centrale), sostegno anche da Commissione Ue nel rafforzare l' interconnessione delle autostrade		
25/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	90
Pas: soluzione tampone per l' estate		
25/06/2019	trcgiornale.it	91
Pas, i sindacati in coro: Soluzione tampone per garantire i servizi durante il periodo estivo'		

Napoli

26/06/2019 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 31 *Gennaro Di Biase* 92
Niente autorizzazioni show nautico in bilico

Bari

26/06/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 33 94
Il braccio di ferro «Porti Levante security» presentata segnalazione ad Anac e Corte dei conti

Brindisi

26/06/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 31 95
Vertenza CBS-Damarin prima la disperazione poi lo spiraglio di un futuro

26/06/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 12 97
«Pronti a domande di concessione se supportate da piani industriali»

26/06/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 12 *CARMEN VESCO* 98
Le aree dei cantieri navali chiedono più spazio Oggi vertice in Prefettura

25/06/2019 **Brindisi Report** *MAR.ORL* 100
L' autorità portuale conferma lo sgombero: scoppia la rabbia degli operai

Cagliari

26/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 15 101
Idrovolanti in laguna? Il no dei pescatori

Messina, Milazzo, Tremestieri

26/06/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 17 102
Zona falcata e Real Cittadella Seduta straordinaria al ComuneSi demoliscono le baracche dell' Annunziata Alta

Trapani

25/06/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 19 103
Mazara, passo avanti per il dragaggio

Focus

25/06/2019 **Portnews** *Eugenio Muzio* 104
Italia-Cina: quel treno da non perdere

26/06/2019 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 10 *Saul Caia* 106
SeaWatch, no della Corte Ue. "Nessun diritto allo sbarco"

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



METTI A DIETA LA TUA MENTE



IN EDICOLA A €9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 26 GIUGNO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbonamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 174 | Anno 20 - Numero 174 | www.lanazione.it



SVOLTA IN VERSILIA PER FERMARE RISSE E VANDALISMI Basta alcol, patto tra locali In disco si entra solo sobri



MASSEGLIA ■ A pagina 12

GOVERNO DIVISO L'OCCASIONE PER ROMPERE

di RAFFAELE MARMO

L'UNO-DUE, tra Olimpiadi e Tav, ha segnato un nuovo gong per le sorti del governo. E quel ricompattamento, paludoso per l'Italia ma almeno di facciata per grillini e leghisti, al quale abbiamo assistito dopo il voto è, da ieri, di nuovo in frantumi. La vittoria italiana per Milano-Cortina e lo sblocco dei bandi per la Tav rappresentano tutto quello a cui la Lega non può rinunciare.

■ A pagina 2

L'ESEMPIO MILANO IL SISTEMA VINCENTE

di SANDRO NERI

SUONA, troppo spesso, come uno slogan. Ma stavolta il «fare sistema» ha pagato. Così come, per restare a Milano, era stato per l'Expo 2015, quando l'impegno di tutte le forze in campo assicurò la vittoria su Smirne. Lo sottolinea bene, in collegamento da Losanna, il governatore lombardo Attilio Fontana: «Insieme al Veneto, al Comune di Milano, a Cortina d'Ampezzo, alla Valtellina e al Trentino abbiamo saputo dare dimostrazione di fare rete».

■ A pagina 5

Riparte la Tav, scontro M5s-Lega

Sì ai bandi. Di Maio: «Come per le Olimpiadi avanza il partito del cemento» | Servizi ■ Alle p. 2, 3 e 5



L'AZZURRO È ROSA

**BEL GIOCO
E CARATTERE:
L'ITALIA
DELLE DONNE
BATTE
LE CINESI
E VOLA
AI QUARTI**

MARCHINI,
NIDASIO
e CUCCI
■ Nel QS

REC

L'INTERVISTA Zaia e i Giochi «La burocrazia non ci intralci»

MINGOIA ■ A pagina 5

MOSSA POLITICA Rilancio grillino: via la concessione ad Autostrade

Servizio ■ A pagina 20

POSTA AI CONTRIBUENTI Rottamazione ter Il fisco: 1,4 milioni di lettere spedite

MARIN ■ A pagina 19

BOLLETTE: CALA IL GAS Rincarà la luce Protestano i consumatori

Servizio ■ A pagina 19

manghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

SFRATTO DA CASA Morgan: lasciato solo dai colleghi



A. GALLI ■ A pagina 9

CHIMICA DEL CNR «Ho svelato il giallo cromo di Van Gogh»



MILIANI ■ A pagina 13

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA
REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali
Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie **ZENERGY** **LOADING**

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

Oggi a € 1,50
con
Design
Progetti in bianco
Mercoledì
26 giugno 2019
Anno 44 - N°150

la Repubblica

BVLGARI
LA STORIA, IL SOGNO

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA CAMERA

Fico ai 5S: cambiamo o sarà troppo tardi

“Siamo diversi, vanno rivisti identità e valori. Il blog del Movimento non basta, serve un congresso per non finire calpestati. Difficile che la maggioranza vada avanti senza Conte. Portiamo alla Ue la battaglia per la verità su Giulio Regeni”
Olimpiade invernale, chi comanda? Sala: “Voglio i più bravi, no agli amici degli amici”

Non solo Giochi

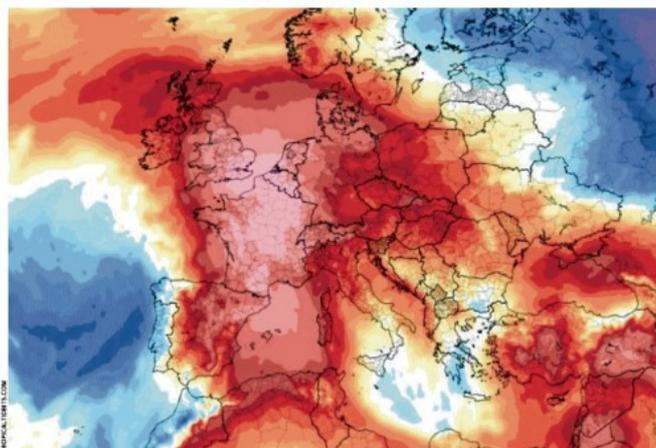
Chi rischia e chi si arrende

di **Francesco Merlo**

Nell'eccesso di gioia di Milano, persino un po' scomposto dalla vanagloria, e sorprendente nel sindaco Beppe Sala bocconiano controllato che non esibisce dettagli eccentrici, c'è, acciacciato e sordo, il dolore di Roma – un grande dolore italiano sul quale c'è poco da fare folciore – che nel 2016 rinunciò a candidarsi per i giochi olimpici del 2024. Per Milano infatti le Olimpiadi oggi sono un rischio, un disagio dell'abbondanza, mentre Roma ne avrebbe avuto bisogno per non morire. Anche Cortina mette in gioco la sua eccellenza di prezioso e piccolo universo. È infatti già regina degli sport invernali ed è anche la montagna del prestigio sociale e dell'incanto di natura, scuola di accoglienza e di cultura alberghiera.

● continua a pagina 31

Mai così caldo dal 2003



▲ La mappa termica L'onda anomala di calore che sta colpendo l'Europa in questi giorni

L'Europa bolle a 40 gradi

di **Elena Dusi** ● a pagina 20

di **Annalisa Cuzzocrea**

Bisogna trovare un luogo idoneo per dire tutto quello che non va. Questa cosa non è più procrastinabile, ne va della vita del Movimento». Così a *Repubblica* il presidente della Camera Roberto Fico.

● a pagina 3
Servizi alle pagine 2, 4, 8, 9 e 10

L'ex sottosegretario

Siri e i 30 mila euro. Ecco l'intercettazione da cui nasce l'accusa

di **Salvo Palazzolo**
● a pagina 6

I boss in Emilia

'Ndrangheta, a Piacenza arrestato il presidente del consiglio comunale

di **Giuseppe Baldessarro**
● a pagina 16

Ai quarti con l'Olanda

Grandi azzurre. Anche la Cina diventa piccola

di **Audisio e Retico**

L'Italia entra tra le otto grandi del Campionato mondiale di calcio femminile. Le azzurre hanno battuto per 2-0 la Cina, con i gol realizzati da Giacinti e Galli. Nei quarti di finale sfideranno l'Olanda che ha superato il Giappone con un calcio di rigore all'ultimo minuto dei tempi regolamentari.

● a pagina 38

BVLGARI
LA STORIA, IL SOGNO
26 GIUGNO — 3 NOVEMBRE

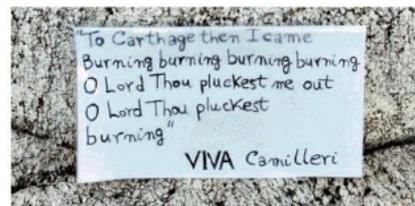
MUSEO NAZIONALE DI CASTEL SANT'ANGELO
LUNGOTEVERE CASTELLO, 50

MUSEO NAZIONALE DEL PALAZZO DI VENEZIA
PIAZZA VENEZIA, 3

Telefonate e biglietti in ospedale

Il ragazzo che chiama ogni giorno “Ditemi come sta Camilleri”

di **Raffaella De Santis** ● a pagina 35



▲ I versi Un foglietto davanti all'ospedale con le parole di Eliot

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia KM 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con CD
Von Karajan
€ 11,40

NZ



Tommaso Paradiso "Thegiornalisti? Nome ironico, ma mi sono affezionato"

FRANCESCO RIGATELLI - P.26

Mara Venier "Cancello dalla mia vita le persone che mi fanno del male"

INTERVISTA DI MICHELA TAMBURRINO - P.27



Calcio femminile Cina ko Le azzurre volano ai quarti

GARIBARDINO - PP. 36-37 COMMENTO DI SABBADINI - P.23



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 26 GIUGNO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 153 • N. 173 • II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it **GNN**

L'UNIONE EUROPEA PORTA AL 55% IL FINANZIAMENTO DELLA PARTE INTERNAZIONALE

Tav, Conte pronto al sì Di Maio spalle al muro

Il capo M5S: "Olimpiadi e Alta Velocità, abbiamo contro i partiti del cemento"

ALESSANDRO BARBERA
ILARIO LOMBARDO
Luigi Di Maio dice di fidarsi di Giuseppe Conte e di confidare in una «soluzione». Ma quale sia la soluzione non sa dirlo nemmeno lui. **P.3**
BRESOLIN E TROPEANO - PP.2-3

CALDEROLI SULLE AUTONOMIE
"Ai referendum grillini con noi"
MARTINA CECCHI DE' ROSSI - P.6

I STELLE AL VERTICE SERALE
"Autostrade, via le concessioni"
SERVIZIO - PP.2-3

Salvini dà una mano alle discoteche: alcol anche dopo le tre



Un miliardo è il giro d'affari delle discoteche nel nostro Paese **CASSANI, LESSI, MATTIOLI E TOMASELLO** - PP.4-5

LA MOVIDA DEI MILLENNIALS
IL RICHIAMO DELLA NOTTE

FLAVIA PERINA
Non si capisce se le nuove misure annunciate da Salvini per le discoteche siano un giro di vite o l'esatto contrario. Il messaggio lanciato dal vicepremier, dopo un incontro

con le associazioni del settore, parla di un bollino blu per premiare i locali che adottano le migliori misure di sicurezza e della liberalizzazione del consumo di alcolici anche dopo le 3 di notte. **APAGINA.23**

STAMPA PLUS **ST+**

GUERRA FREDDA

FRANCESCO SEMPRINI
Putin sfida Trump
Le navi di Mosca ritornano a Cuba
P.11



IL SUMMIT

MAGRI E STABILE

Russia, Usa e Israele a Gerusalemme per il Medio Oriente
P.10



LE STORIE

VALENTINA FREZZATO

La birra della solidarietà nasce in carcere
P.29

ANDREA PARODI

Groscavallo, ciak nella villa del regista di Cabiria
P.29

SENTENZA PRO-ITALIA

Corte europea: no allo sbarco della Sea Watch

FRANCESCA PACI

Il gran rifiuto della Corte europea dei diritti dell'uomo non se l'aspettava nessuno a bordo della Sea Watch 3, bloccata da 14 giorni davanti a Lampedusa con il suo carico di pena apolide. La Cedu invece, con una decisione un po' pilatesca che adesso viene sbandierata da chi come il ministro dell'interno Salvini fino a ieri faceva spallucce, ha chiesto al governo di Roma di continuare a fornire assistenza all'imbarcazione ma ha respinto la richiesta di «un porto sicuro» avanzata dai migranti spiegando di non aver rilevato un rischio di danni irreparabili tale da ordinare all'Italia lo sbarco. **- P.9**

L'ALLARME DELL'ONU

"Il pianeta rischia un apartheid causato dal clima"

ROBERTO GIOVANNINI

Il mondo sta galoppando verso uno scenario di «apartheid climatico». Lo afferma un rapporto delle Nazioni Unite, presentato ieri dall'australiano Philip G. Alston, relatore speciale dell'Onu sui diritti umani e la povertà estrema. Secondo il rapporto - che verrà formalmente discusso alla prossima sessione del Human Rights Council dell'Onu a Ginevra - gli squilibri causati dal surriscaldamento globale ricadono principalmente sugli abitanti dei Paesi più poveri; mentre i ricchi potranno permettersi di evitare le peggiori conseguenze dell'emergenza climatica, una grandissima parte della popolazione del pianeta rischia di perdere non solo i diritti di base alla vita, all'acqua, al cibo e all'abitazione, ma anche conquiste come la democrazia o il rispetto dello stato di diritto. **- P.13**

BUONGIORNO

Il bastardo

MATTIA FELTRI

A Sarajevo hanno festeggiato i venticinque anni di Obrazanje grad BiH (L'Istruzione edifica la Bosnia ed Erzegovina). La fondò Jovan Divjak nel 1994 nella città assediata e cannoneggiata. Era già piena di orfani e, in quel presente senza orizzonti, Divjak immaginò il domani: bisognava dare modo agli orfani di studiare, che fossero serbi, croati, bosniaci musulmani, cattolici, ortodossi, ebrei, per la semplice ragione che erano tutti figli di Sarajevo. Si combatteva per la salvezza e intanto si combatteva per il futuro. Oggi quegli orfani sono donne e uomini. Sono ingegneri, avvocati, registi, scrittori. L'associazione va avanti, dà borse di studio ai ragazzi più poveri, soprattutto ai rom, sempre con lo sguardo oltre la punta del naso. Divjak è un uomo a cui si vorrebbe sempre stringere la ma-

no. Ha ottantadue anni. È nato a Belgrado, quindi è serbo. Ha studiato a Parigi, è stato nella guardia personale di Tito, il dittatore comunista. L'Esercito jugoslavo lo mandò in Bosnia e lì, tempo dopo, lo sorprese la guerra civile. Quando i suoi connazionali serbi mossero assedio a Sarajevo, la scandalosa città multietnica e multiconfessionale, la città bastarda, lui decise di guidarne la resistenza perché preferiva essere disertore e lo chiamarono traditore. Nelle notti di veglia, sotto le bombe, cantava vecchie canzoni serbe perché le canzoni, come gli uomini, hanno radici ma non hanno nazionalità. Oggi si definisce bosniaco e umano, cioè bastardo e umano, e continua a spiegare che si può soltanto disertare dall'umanità e tradire l'umanità.

Per brindare all'estate.



DUCHESSALIA
NOBILI VINI DEL PIEMONTE
duchessalia.it





Alexandre Arnault, Rimowa come una startup

Il figlio del numero uno di Lvmh punta a un miliardo di ricavi
Bottoni
in **MF Fashion**



Alexandre Arnault



Il colosso AbbVie offre 63 miliardi per il botox

Acquisita la rivale Allergan con un'offerta cash più azioni
Zangrandi
a pagina 19

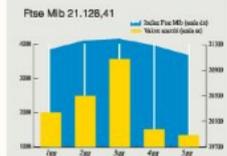
Anno XXXI n. 125
Mercoledì 26 Giugno 2019

€2,00 *Classeditori*



Con MF Magazine For Fashion n. 58 a € 5,00 (9,50€ + € 3,00) - Con MF Magazine For Living n. 43 a € 5,00 (9,50€ + € 3,00)

Spedire in A.P. art. 1 of L. 4884/2001 - Diff. 2.400 - CA P. 458 Firenze € 1,00



BORSA -0,73% 1€ = \$1,1388

BORSE ESTERE	Euro-Yen	121,87	▲
Dow Jones	29.839	▲	
Nasdaq	7.881	▲	
S&P 500	2.194	▲	
Francforte	18.236	▲	
Zurigo	8.899	▲	
Londra	7.425	▲	
Parigi	8.215	▲	
FUTURE	Euro-Sp	133,51	▲
Euro-Bund	170	▲	
US T-Bond	185,78	▲	
Fibo Mib	21.045	▲	
S&P500 Cme	2.832	▲	
Nasdaq100 Mkt	7.858	▲	

FOCUS OGGI
Giochi Preziosi compra Famosa per 150-200 mln
Il gruppo spagnolo di giocattoli, con giro d'affari vicino ai 200 milioni ed ebtda per quasi 20, era del fondo Sun Capital Montanari a pagina 17

IL ROMPI SPREAD
Comunque la Rai si contraria solo alle Olimpiadi estive, per quelle invernali stava addirittura preparando la fionvia di Cusani

INFRASTRUTTURE VENERDÌ CDA STRAORDINARIO SUL POLO DELLE COSTRUZIONI ATTORNO AL GRUPPO SALINI

Progetto Italia all'esame Cdp

Laggiudicazione delle Olimpiadi spinge i titoli dell'edilizia. Balzo di Risanamento, Aedes e Buzzi Partono i bandi per la Tav Torino-Lione, ma Di Maio chiede la revoca della concessione ad Aspi

(Carosielli, Follis, Messia e Pira alle pagine 2 e 3)

UNA NOTA DELLA VIGILANZA EVIDENZIA I LIMITI DELLE ATTUALI PAGELLE ALLE BANCHE E LE MODIFICHE NECESSARIE

Bankitalia all'Eba: stress test da cambiare

Nuovi esami da dividere in due parti: uno per i singoli istituti e l'altro per l'intero comparto

(Ninfolo a pagina 7)

QUOTAZIONI

Radici arreda CR7 e si prepara a Piazza Affari
(Dal Maso a pagina 17)

BANCA IFIS

Fürstenberg studia piano per cedere gli immobili
(Gualtieri a pagina 8)

SORGENIA

In corsa per rilevarla Iren, A2A-Eph e Rwe-E.On
(Montanari a pagina 10)

MEDIA & NOMINE

Ibarra lascia Kpn per la guida di Sky Italia
(Bertolino a pagina 12)

Il Piccolo

Trieste

TURISMO

Porto di Pola, avanza il progetto del nuovo terminal crociere

Infrastruttura prevista a Vallelunga. Il presidente dell' Authority: ok i sondaggi nei fondali, costi più bassi di quelli previsti. Operazione da 130 milioni complessivi

POLA. L' Autorità portuale di Pola punta dritto all' obiettivo di poter ospitare le grandi navi da crociera per inserirsi nel business turistico. Il progetto preliminare di un nuovo terminal già esiste, e ora sono arrivati i risultati delle prospezioni geomeccaniche effettuate nel bacino portuale. «Sul fondo è depositato uno strato di melma e fango dello spessore di due metri - spiega il direttore dell' Authority Donald De Gravisi - e sotto c' è roccia viva, per cui l' attuazione del progetto richiederà un costo dai 20 ai 30 milioni di euro inferiore rispetto al preventivo iniziale». «Alla luce degli ultimi dati - aggiunge De Gravisi - la costruzione di 400 metri di banchina in mare verrà a costare sui 70 milioni di euro rispetto ai 90 calcolati inizialmente. E la banchina è sicuramente il segmento più impegnativo del progetto». Una volta entrato in funzione, il terminal potrà accogliere dunque navi da crociera di grandi dimensioni, lunghe fino a 400 metri. L' intenzione è inoltre quella di fare di Pola un "home port", un porto di arrivo e di partenza, e portare in cassa almeno una parte del mezzo miliardo di euro introitati annualmente da Venezia, operazione al momento impossibile a causa appunto dell' inadeguatezza dell' infrastruttura portuale. Oggi i passeggeri che transitano a Pola sono circa ottomila all' anno: cifra minima, distante fra l' altro anni luce dai 600 mila del porto raguseo di Gravosa, che è in quinta posizione fra i porti del Mediterraneo. L' ubicazione individuata per il futuro terminal è quella di Vallelunga, nel settore nord del bacino portuale, su un' area di 14 ettari di superficie: sito che viene ritenuto ottimale anche perché distante soltanto una decina di minuti d' auto dall' aeroporto e in diretto collegamento con la rete stradale europea. Quanto al finanziamento del progetto che dai 150 milioni di euro iniziali scende dunque a 120-130 complessivi, ci sarebbe l' interesse di alcune compagnie marittime norvegesi, oltre a quello di Venezia Terminal Passeggeri i cui rappresentanti hanno già effettuato un sopralluogo. E si fa strada anche un' altra ipotesi, secondo la quale l' 80% delle risorse potrebbe arrivare dai fondi europei mentre il resto verrebbe coperto da investitori privati. --P.R. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la firma

Zes, appello a Mattarella per istituirla

Sottoscritto nella sede della Prefettura di Rovigo l'appello al presidente della Repubblica Mattarella affinché solleciti il Governo ad avviare, entro il 31 dicembre 2019, il procedimento per l'istituzione di una "Zona economica speciale" (Zes) nell'area metropolitana di Venezia e Rovigo. Il documento è stato firmato e consegnato al prefetto di Rovigo Maddalena De Luca da parte del presidente della Provincia di Rovigo Ivan Dall'Ara, dal presidente di Confindustria Area Metropolitana di Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese, dai 16 sindaci del Polesine, oltre che dal presidente della Commissione Attività Produttive Paolo Pellegrini per conto del sindaco di Venezia. Le Zes sono territori che si contraddistinguono per benefici fiscali e per la possibilità di usufruire di alcune semplificazioni procedurali e doganali per realizzare condizioni favorevoli alle imprese. Se ne contano circa 4000 al mondo, di cui 800 in Europa. Il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea prevede la possibilità, per il periodo 2014-2020, di costituire delle Zes anche in alcune aree del Nord Italia, tra cui le zone di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto nel Comune di Venezia.



Venezia Today

Venezia

Zes, l' appello dei sindaci sta volta è diretto al presidente della Repubblica

«Rappresenta un' occasione, occorre farla partire nell' area metropolitana di Venezia e Rovigo entro fine 2019»

L' appello per costituzione della Zes, nell' area metropolitana di Venezia e Rovigo, questa volta sottoscritto nella sede della Prefettura di Rovigo, è stato inviato al presidente della Repubblica Sergio Mattarella. I firmatari Il documento è stato firmato, e consegnato al prefetto di Rovigo Maddalena De Luca, da parte del presidente della provincia di Rovigo Ivan Dall' Ara, dal presidente di Confindustria area metropolitana di Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese, dai 16 sindaci del Polesine, oltre che dal presidente della Commissione Attività Produttive Paolo Pellegrini per conto del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, e dai rappresentanti dell' area del Veneto Orientale Maria Teresa Senatore, sindaco di Portogruaro e Alessandro Perazzolo, assessore alle Attività Produttive del Comune di Jesolo. Dove Le Zes sono territori che si contraddistinguono per benefici fiscali e per la possibilità di usufruire di alcune semplificazioni procedurali e doganali per realizzare condizioni favorevoli alle imprese. Se ne contano circa 4000 al mondo, di cui 800 in Europa. In particolare l' articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell' Unione europea prevede la possibilità, per il periodo 2014-2020, di costituire delle Zes anche in alcune aree del nord Italia, tra cui le zone di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona **Portuale** e Tronchetto nel Comune di Venezia e, nella Provincia di Rovigo, i comuni di Bergantino, Ceneselli, Trecenta, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertiano, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmassa, Castelnuovo Bariano e Melara. Zona Economica Speciale: un' occasione «La dismissione di

importanti impianti industriali e il graduale calo del peso occupazionale caratterizzano anche Porto Marghera - ha spiegato Paolo Pellegrini -. L' area, riconosciuta come area di crisi industriale complessa con decreto del ministro dello sviluppo economico dell' 8 marzo 2017, è da tempo interessata da un processo di riqualificazione ambientale e funzionale sostenuto dal Comune di Venezia e dalle istituzioni pubbliche, locali e nazionali. L' istituzione della Zes rappresenterebbe certamente un ulteriore asset di Porto Marghera che, associato all' elevato grado di infrastrutturazione e alla consistente disponibilità di aree, potrebbe accelerare il processo di riconversione e favorire l' insediamento di nuove iniziative economiche e l' attrazione di nuovi investimenti». Le ricadute occupazionali previste dallo studio effettuato da Confindustria Venezia-Rovigo, dimostrano come l' istituzione della Zes potrebbe rimettere in moto un' economia sofferente che non ha potuto e saputo rialzarsi dalla drammatica crisi economica dell' ultimo decennio. Le infrastrutture La provincia di Rovigo e la Città metropolitana di Venezia sono state interessate da rilevanti investimenti sulle tratte viarie e sui collegamenti che garantiscono un sistema della mobilità integrato e multimodale, tra questi si ricordano: la tratta ferroviaria Bologna-Padova, l' autostrada A13, i tre caselli autostradali, collegati con le principali direttrici est-ovest (Transpolesana su Verona, Eridania su Mantova), e nord-sud (strada statale 16, statale Romea, Valdastico), la fluvialità (idrovia Fissero-Tartaro-Canalbiano), la presenza di un interporto, di un porto tra i principali porti in Italia per volume di traffico, e del terzo polo aeroportuale italiano rappresentano basi solide su cui costruire un supporto a insediamenti produttivi.

UN E-COMMERCE CHE SI ADATTA A OGNI ESIGENZA. FINO IN FONDO.

VENEZIATODAY Attualità

COME VOGLIA DI SALDI
Saldi dal 6 luglio scopri tutte le offerte.
NZITECENIERI

Zes, l' appello dei sindaci sta volta è diretto al presidente della Repubblica
«Rappresenta un' occasione, occorre farla partire nell' area metropolitana di Venezia e Rovigo entro fine 2019»

La redazione

I più letti di oggi

MAGNIFICI RITORNI
09/06/2019

I firmatari
Il documento è stato firmato, e consegnato al prefetto di Rovigo Maddalena De Luca, da parte del presidente della provincia di Rovigo Ivan Dall' Ara, dal presidente di Confindustria area metropolitana di Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese, dai 16 sindaci del Polesine, oltre che dal presidente della Commissione Attività Produttive Paolo Pellegrini per conto del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, e dai rappresentanti dell' area del Veneto Orientale Maria Teresa Senatore, sindaco di Portogruaro e Alessandro Perazzolo, assessore alle Attività Produttive del Comune di Jesolo.

Il Secolo XIX

Savona, Vado

I responsabili del "competence center": sarà pronto entro il 2020. La regia dei lavori affidata al Rina

Aumentare la sicurezza e i traffici A Vado il gemello digitale del porto

Francesco Margiocco - Il futuro dei porti di Genova e Savona ha deciso di affacciarsi sul lungomare di Vado Ligure dove il colosso danese Maersk e i cinesi della Cosco sono agli ultimi ritocchi della loro nuova piattaforma container, inaugurazione prevista il 12 dicembre, e dove nel 2020 dovrebbe sorgere anche il prototipo del "digital twin", il gemello digitale dello scalo. La presidente del "competence center" Start 4.0, Paola Girdinio, dice che sarà «un varco virtuale mai visto in Italia, un modello tridimensionale del varco che riprodurrà in 3D l'infrastruttura e che una rete di sensori aggiornerà con i movimenti di navi, container, mezzi, persone, condizioni meteo e con ogni altra informazione utile». Il gemello digitale del **porto** sarà il primo atto del "centro di competenza" Start 4.0, la nuova struttura di ricerca pubblico-privata, co-finanziata dal governo, che sta nascendo in Liguria attorno al tema della sicurezza delle infrastrutture e che mette insieme aziende del territorio, l'Università di Genova, l'Istituto italiano di tecnologia e, nel ruolo di coordinatore, il Cnr. Il primo **porto** d'Europa, Rotterdam, sta costruendo qualcosa di simile, un **porto** virtuale che grazie al costante afflusso di dati raccolti dai sensori e masticati dagli algoritmi sappia prevedere, per esempio, il tempo di navigazione di una nave date le condizioni meteo e il suo preciso orario di accosto. L'Autorità portuale di Genova e Savona vuole cominciare con Vado per poi, se l'esperimento avrà successo, allargarsi a tutti i suoi terminal. Il gemello digitale avrà la forma di un videogame, un mondo virtuale che i tecnici del **porto** avranno a disposizione su computer e palmari. Sarà il Rina, uno dei partner del "centro di competenza", a dirigerne la creazione. Da qualche anno il Rina è impegnato già in progetti simili. Il Registro navale oggi è un gruppo con 3.700 dipendenti, 440 milioni di fatturato, 51 milioni di utili e una crescente attività tecnologica. Giovanni Gambaro è il responsabile del settore "innovazione digitale", un gruppo di una ventina di informatici e ingegneri informatici con il compito di realizzare gemelli digitali di stabilimenti industriali o di navi. Uno dei loro prodotti è Cube, che Gambaro illustra con la riproduzione in 3D, sullo schermo del suo computer, di un impianto petrolchimico. «È l'impianto di un nostro cliente, ricostruito con la tecnica dell'aero-fotogrammetria, una sequenza di immagini riprese da un drone». Su Cube l'azienda Smart-Track, nata nei laboratori dell'Università di Genova, ha creato un'applicazione che permette ai lavoratori dell'impianto, in caso di pericolo, di individuare in fretta le vie di fuga. Un'altra versione della tecnologia del Rina permette di monitorare altri tipi di infrastrutture. Sullo schermo di Gambaro scorrono immagini di moderni mulini a vento: «Questa è la riproduzione fedele di un impianto eolico, per un nostro cliente. I dati raccolti dai sensori e la loro analisi gli consentono di decidere, a una data forza del vento, quante turbine azionare, o di prevedere i guasti». Un altro strumento ancora, Optimum, ricostruisce l'interno di una nave. «Su ogni nave bene equipaggiata ci sono sensori che rilevano accelerazioni, vibrazioni, potenza del motore. Caratteristiche che possono variare in presenza di guasti. Nel simulatore, invece, non variano mai. Il confronto tra il simulatore e la realtà, ci dice che qualcosa sulla nave non va, e aiuta a individuare i problemi, prima che sia troppo tardi». -



L' AMBIENTE

La scommessa dei porti ecologici

Genova inserita nel Sea20, le città che puntano ad una trasformazione dell' industria marittima

di Gianluca Durno

«Genova è una città meravigliosa, intelligente e con una grande ambizione ecologica», dice Andrew Calzetti, marketing director di Wärtsilä, a conclusione del suo discorso. Sta tutto in questa frase il significato della conferenza An Oceanic Awakening, organizzata dall'azienda finlandese e dalla Guardia Costiera e tenutasi ieri all' auditorium dell' Acquario. La sfida per la Superba, infatti, è quella di confermare e migliorare la sua attitudine smart e green, soprattutto nell' ambito della blue economy. L' incontro, inserito tra gli eventi della Genoa Shipping week, è stato un' occasione per presentare alla platea genovese un nuovo modo di fare industria marittima, che sia al servizio dell' ambiente. È stato necessario aspettare qualche secolo, ma alla fine anche il mondo dell' impresa ha capito che per andare avanti è necessario cambiare strategia: le parole d' ordine oggi sono zero emissioni, tutela degli ecosistemi e responsabilità. Anche Genova vuole fare la sua parte e non è un caso che sia stata inserita nel Sea20, il network internazionale che unisce le principali città portuali del mondo che s' impegnano per trasformare il settore marine&energy in un ecosistema sostenibile, efficiente e connesso. Il risveglio oceanico promosso da Wärtsilä è quindi un' iniziativa che vuole coinvolgere diversi attori in tutto il mondo per arrivare a una trasformazione radicale dell' industria marittima ed energetica. Genova, con il suo porto, gioca un ruolo importante per il futuro dell' ambiente marino del Mediterraneo. « La cosa che mi ha impressionato di più arrivando qua - ha spiegato Calzetti - è il legame profondo tra questa città e il mare. Genova è una città che vive il mare e il mare entra a sua volta nella città, fino a diventare una sua parte ». E dall' acqua dipende l' economia del futuro: sulle navi di tutto il mondo passano 24miliardi di dollari l' anno, facendone la settima produzione su scala globale. È per questo che il settore marittimo deve raccogliere la sfida e trasformarsi attraverso l' uso delle tecnologie emergenti: « L' obiettivo è soddisfare il cliente rendendo i prodotti sempre più efficienti, ma nel rispetto dell' ambiente ». Non sono solo belle parole: Wärtsilä ha già realizzato diversi progetti in giro per il mondo che corrispondono a questi obiettivi. Tra questi c' è Zeeds, acronimo di Zero Emission Energy Distribution at Sea, che realizza un ecosistema di hub per l' energia pulita collocati in modo strategico nel Nord Europa. Questi snodi sono in grado di produrre, immagazzinare e distribuire carburanti rinnovabili alle navi in transito. Un altro esempio è il sistema di auto attracco per navi realizzato dall' azienda finlandese: Autodocking, così si chiama, ed è progettato per migliorare le capacità dell' equipaggio, aumenta la sicurezza, riduce il consumo di carburante e l' usura delle navi. L' obiettivo principale rimane uno: ridurre l' inquinamento nei mari. Soprattutto nel Mediterraneo: « L' Italia ha un ruolo importante in questo - spiega il Comandante generale della Guardia Costiera, Giovanni Pettorino - Abbiamo una grande responsabilità e questa ricadrà sulle generazioni future». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Le professioni

Artigiani e tecnologia il primo salone sui mestieri del mare

di Matteo Macor Rappresenta il 25 per cento dell' economia genovese, secondo gli addetti ai lavori «anche una buona fetta di quella nazionale», e proprio a Genova dovrebbe mettere radici la prima fiera professionale di settore di riferimento per l' intera area del Mediterraneo. È il comparto dei mestieri del mare, un mondo che comprende una miriade di professioni solo collegate alla nautica e alla cantieristica navale (si va dalle bonifiche marine alle nuove tecnologie subacquee, dalle attività ausiliare portuali ai dragaggi), il protagonista di Med Seawork, in programma domani e venerdì ai Magazzini del Cotone. Un salone che ha solo due omologhi al mondo (a New Orleans e a Southampton), quest' anno inserito nel contesto della settimana della Shipping Week, che con la sua edizione numero zero nei prossimi giorni riunirà al Porto Antico 40 imprese della nautica da lavoro da tutta Italia, 23 buyers da 7 paesi stranieri, europei e africani, e li farà confrontare in oltre 400 eventi dedicati tra dibattiti, tavole rotonde e prove generali di partnership. Voluto da Camera di Commercio di Genova, Promos Italia e inserito nel Genoa Blue Forum, l' accordo sulla blue economy siglato dalla stessa Camera con Comune, Università e Assagenti, « questa edizione dell' evento sarà il frutto di un lavoro di anni, - spiega Massimo Giachetta, presidente di Wtc e vice presidente della Camera, ideatore del Med Seawork - un' eccellenza genovese che pensiamo diventerà punto di riferimento per centinaia di imprese e migliaia di addetti, e nasce per dare spazio e voce ad una componente essenziale dell' economia marittima. Piccole e medie imprese che riversano nella produzione nautica un' altissima specializzazione artigiana ma anche l' uso sapiente di nuove tecnologie ». Attesi nell' arco della due giorni (tra gli altri) anche il comandante del porto Nicola Carlone e il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Signorini, nei progetti degli organizzatori c' è l' idea di farne una fiera a cadenza biennale. «Genova ha inventato oltre 50 anni fa il salone nautico internazionale, ma non aveva un evento b2b dedicato alla nautica non da diporto - commenta Luigi Attanasio, presidente della Camera di Commercio - Da oggi queste imprese avranno l' opportunità di farsi conoscere». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



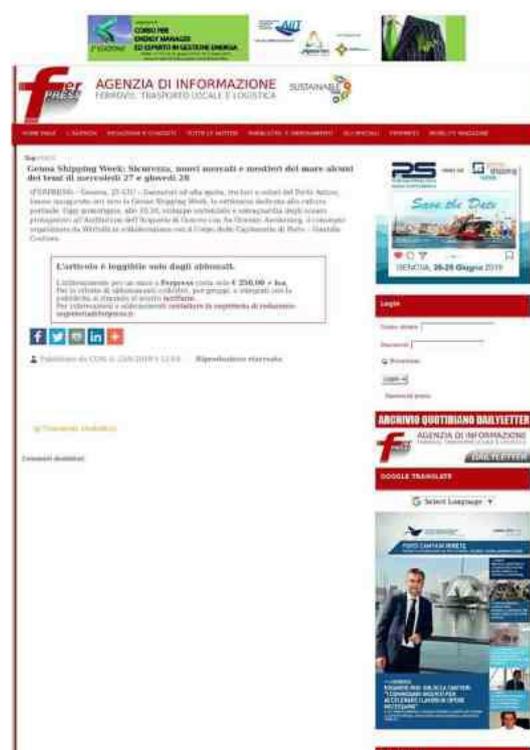
Il programma Ecco il Quarto Valico

Le conferenze Oggi si entra nel vivo della quinta edizione della Shipping Week scattata lunedì sera a Genova con gli appuntamenti tecnici di settore con "New ports of Genoa: un "quarto valico" di servizi logistici per l' economia svizzera", il convegno organizzato da Spediporto sulle strategie e sulle soluzioni logistiche per il rilancio del Porto di Genova sul mercato svizzero, e con Port&ShippingTech, la conferenza principale della settimana a cura di ClickUtility Team, che fino a venerdì 28 offrirà un ampio programma di conferenze e momenti di networking focalizzati sull' innovazione tecnologica nel sistema logistico-portuale. A confrontarsi saranno i principali protagonisti della scena **marittimo-portuale** in dialogo con esperti del settore globale della Blue Economy.



Genoa Shipping Week: Sicurezza, nuovi mercati e mestieri del mare alcuni dei temi di mercoledì 27 e giovedì 28

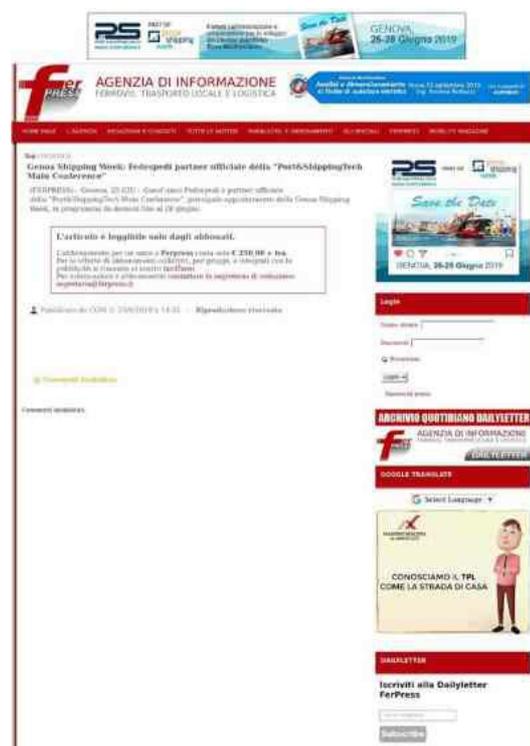
(FERPRESS) - Genova, 25 GIU - Danzatori ad alta quota, tra luci e colori del Porto Antico, hanno inaugurato ieri sera la Genoa Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura portuale. Oggi pomeriggio, alle 16.30, sviluppo sostenibile e salvaguardia degli oceani protagonisti all' Auditorium dell' Acquario di Genova con An Oceanic Awakening, il convegno organizzato da Wärtsilä in collaborazione con il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Mercoledì 26 prenderà l' avvio l' XI edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull' innovazione tecnologica nel sistema logistico-portuale, organizzato da Clickutility Team e Main Conference della GSWeek che fino a venerdì 28 offrirà un ampio programma di conferenze e momenti di networking. Si inizia alle 14, a Palazzo San Giorgio, con la sessione sulla Sicurezza Marittima per parlare di nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche e cyber security - tutte minacce alla navigazione e ai porti -focalizzandosi sulle contromisure per difendersi dalle interferenze ai sistemi di navigazione satellitare e per prevenire gli attacchi informatici ai processi di gestione delle grandi navi. Alle 15, a Palazzo Ambrogio di Negro, si svolgerà New ports of Genoa: un "quarto valico" di servizi logistici per l' economia svizzera a cura di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi, un approfondimento sulle strategie e sulle soluzioni logistiche per il rilancio del Porto di Genova sul mercato svizzero. Alle 18, al ristorante Al Settimo Cielo del Grand Hotel Savoia, The International Propeller Club - Port of Genoa in collaborazione con Intesa Sanpaolo Private Banking proporrà la tavola rotonda Il rilancio delle imprese marittime tra passaggi generazionali e nuove soluzioni d' investimento in cui esponenti di importanti famiglie del mondo **marittimo**, assieme a due esperti del settore bancario, condivideranno il loro punto di vista sulle nuove formule di rilancio finanziario che potranno influire in modo positivo sui traffici **marittimi** e sull' indotto. Sempre alle 18, a bordo della Nave Scuola Palinuro, si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il tradizionale concorso fotografico su Instagram - oltre 600 gli scatti ricevuti - per raccontare il porto da una prospettiva inedita, organizzato in collaborazione con IgersGenova e GNV. 40 aziende italiane, 23 buyer internazionali per 400 incontri b2b per Med Seawork, il primo evento professionale del Mediterraneo dedicato ai mestieri del mare ai Magazzini del Cotone. La manifestazione nasce su iniziativa della Camera di Commercio di Genova e di Promos Italia per valorizzare la nautica da lavoro, un comparto produttivo essenziale per l' economia marittima che unisce un' altissima specializzazione artigiana all' uso sapiente di nuove tecnologie. Eccezionalmente, il 26 e il 27 giugno, si svolgerà per la prima volta a Genova, il consiglio di amministrazione dell' EMSA, composto da 38 rappresentanti dell' Agenzia europea per la sicurezza marittima, che offre consulenza tecnica e assistenza operativa in materia di sicurezza marittima.



Genoa Shipping Week: Fedespedi partner ufficiale della "Port&ShippingTech Main Conference"

(FERPRESS) - Genova, 25 GIU - Quest' anno Fedespedi è partner ufficiale della "Port&ShippingTech Main Conference", principale appuntamento della Genoa Shipping Week, in programma da domani fino al 28 giugno. La Federazione sarà protagonista di questo importante evento biennale dedicato alla Blue Economy, partecipando a due conferenze: il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, parteciperà alla main conference conclusiva "Smart Port & Logistics", con un intervento sull' importanza, per l' Italia, di investire sulle principali arterie di traffico europee (TEN-T), con un richiamo ai Decisori pubblici perché condividano con il sistema della logistica una visione strategica di sviluppo delle infrastrutture fisiche e digitali di medio-lungo periodo (venerdì 28 giugno - Acquario di Genova - dalle ore 9.00 alle ore 13.30); il Vice Presidente con delega a IT & Digital Innovation, Alessandro Pitto, interverrà al Convegno "Technology Trend del Settore **Marittimo-Portuale**", offrendo un' analisi delle più interessanti iniziative in corso nell' ambito della digitalizzazione delle spedizioni e dei trasporti internazionali, con un focus sulle principali opportunità che il digitale offre alle imprese di spedizioni per sviluppare nuovi servizi ad alto valore aggiunto per le imprese che producono ed esportano (giovedì 27 giugno - Palazzo San Giorgio - dalle ore 9.00 alle ore 18.00); Inoltre, Fedespedi ha aderito all' iniziativa della sua Confederazione e parteciperà alle attività di "Casa Confetra"; presso questo spazio espositivo saranno messi a disposizione di ospiti e visitatori due volumi pubblicati dalla Federazione:

"Fast Forwarding Italy: il ruolo delle imprese di spedizione nel commercio internazionale" (di Fabrizio Dallari, professore di Logistica e Supply Chain Management presso LIUC, Università Cattaneo); "Le nuove frontiere delle imprese di spedizione: e-commerce, ambiente, lavoro" (atti dell' Assemblea pubblica 2018 di Fedespedi); Inoltre, ANAMA - Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione di Fedespedi - metterà a disposizione il primo studio dell' Osservatorio Cargo Aereo, pubblicato nel maggio scorso in collaborazione con EY: "Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei".



Genoa Shipping Week, il convegno di Spediporto sul "quarto valico" e i rapporti con la Svizzera

Genova . 'New ports of Genoa: un quarto valico di servizi logistici per l' economia svizzera', questo il titolo del convegno organizzato per domani, mercoledì 26 giugno, dalle 15 alle 18, a palazzo Ambrogio di Negro in Banchi - Salone di Rappresentanza nell' ambito della Genoa Shipping Week. Nel mondo della logistica l' unità di misura della distanza non sono i chilometri, bensì tempi e costi. Sul mercato svizzero, il porto di Genova ha già un vantaggio competitivo rispetto ai porti del Nord Europa: i tempi. Per gli operatori la vera sfida di questi anni ruota tutta intorno al concetto di affidabilità e di minor rischio per i caricatori. Una sfida che verrà vinta solo se sulle infrastrutture materiali verranno applicati una serie di processi, regolamentati in maniera puntuale ed efficiente. Mercoledì l' associazione degli spedizionieri genovesi, parlerà di nuove strategie infrastrutturali, soluzioni logistiche a breve e medio termine, sviluppo marketing e commerciale per il rilancio del Porto di Genova verso i mercati svizzeri nel convegno 'New ports of Genoa: un 'quarto valico' di servizi logistici per l' economia svizzera'. Interverranno: Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP Mar Ligure Occidentale Edoardo Rixi, Camera dei Deputati Marzia Cicchetti, Customer Service and Marketing Office Supervisor PSA Genova Pra' Fabio Maciocci, Presidente ATIS, Aziende ticinesi imprese di spedizione e logistica Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto. Ingresso libero su iscrizione.

The screenshot shows the Genova24.it website. The main article is titled "Genoa Shipping Week, il convegno di Spediporto sul 'quarto valico' e i rapporti con la Svizzera". The article text is partially visible, starting with "Genova. 'New ports of Genoa: un quarto valico di servizi logistici per l' economia svizzera', questo il titolo del convegno organizzato per domani, mercoledì 26 giugno, dalle 15 alle 18, a palazzo Ambrogio di Negro in Banchi - Salone di Rappresentanza nell' ambito della Genoa Shipping Week. Nel mondo della logistica l' unità di misura della distanza non sono i chilometri, bensì tempi e costi. Sul mercato svizzero, il porto di Genova ha già un vantaggio competitivo rispetto ai porti del Nord Europa: i tempi. Per gli operatori la vera sfida di questi anni ruota tutta intorno al concetto di affidabilità e di minor rischio per i caricatori. Una sfida che verrà vinta solo se sulle infrastrutture materiali verranno applicati una serie di processi, regolamentati in maniera puntuale ed efficiente. Mercoledì l' associazione degli spedizionieri genovesi, parlerà di nuove strategie infrastrutturali, soluzioni logistiche a breve e medio termine, sviluppo marketing e commerciale per il rilancio del Porto di Genova verso i mercati svizzeri nel convegno 'New ports of Genoa: un 'quarto valico' di servizi logistici per l' economia svizzera'. Interverranno: Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP Mar Ligure Occidentale Edoardo Rixi, Camera dei Deputati Marzia Cicchetti, Customer Service and Marketing Office Supervisor PSA Genova Pra' Fabio Maciocci, Presidente ATIS, Aziende ticinesi imprese di spedizione e logistica Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto. Ingresso libero su iscrizione."

Other visible elements on the page include a navigation bar at the top with "Genova24.it", a sidebar with "OFFERTA TIFOSI GENOA" and "ALPENHOTEL KINDL", and a "Haier air conditioners" advertisement at the bottom right.

Genova24

Genova, Voltri

Innovazione e blue economy, alla Genoa Shipping Week torna Port&ShippingTech

Genova. Mercoledì 26 giugno inaugura l' XI edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull' innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del

Otto i temi - Maritime Security, Green Shipping Summit, Technology Trends, Smart Ports & Logistics, Maritime Safety, Fattori Competitivi 2.0 e Shipping & Finance- che saranno affrontati dedicando una particolare attenzione a quattro aree di innovazione: riduzione dell' impatto ambientale, l' automazione delle operazioni, sia in mare che a terra, lo sviluppo dei corridoi logistici e la sicurezza in navigazione, in porto e sul lavoro. Si inizia il 26 alle 14, a Palazzo San Giorgio, con la Sicurezza Marittima per parlare di nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche e cyber security, tutte minacce alla navigazione e ai porti, e di contromisure per difendersi dalle interferenze ai sistemi di navigazione satellitare e per prevenire gli attacchi informatici ai processi di gestione delle grandi navi. Giovedì 27 giugno a Palazzo San Giorgio l' automazione protagonista delle due sessioni di Technology Trends del settore **marittimo-portuale**. Oggi l' attenzione si concentra sulle navi 'autonome' ma sono tanti i movimentatori e le automazioni presenti nei porti e nei retroporti e, in parallelo, anche i sistemi di gestione di alcune tipologie di navi sono diventati complessi e integrati. Un' innovazione tecnologica dirompente che passa anche attraverso big data, sensori, robotica, IoT e automazione e che verrà analizzata da aziende leader del settore assieme a enti locali e università. Sempre il 27 mattina all' Auditorium dell' Acquario di Genova, prende il via Green Shipping Summit per parlare di efficienza energetica delle navi e di riduzione delle emissioni di CO2. Al pomeriggio, la nuova sessione 'Fattori Competitivi 2.0' dello shipping e della portualità italiani metterà a confronto, per la prima volta, operatori e istituzioni in un dibattito pubblico per parlare di costi burocratici nascosti, di capitale umano, di formazione del personale e di gender gap. In chiusura, la parola passerà al sistema **portuale** con la tavola rotonda dei presidenti delle Autorità per parlare di risorse economiche, sburocratizzazione, regime speciale di governance e modelli europei. Venerdì 28 giugno, l' ultima giornata di P&ST, si svilupperà su tre sedi congressuali. All' Acquario la mattina sarà dedicata a Smart Ports and Logistics e si concentrerà sul rilancio dei corridoi TEN-T europei, dal punto di vista delle infrastrutture e del rafforzamento di una rete di servizi digitali integrati a quelli fisici. Sempre al mattino, a Palazzo Ambrogio di Negro, si svolgerà il focus sulla Safety con i responsabili dell' EMSA, l' agenzia europea per la sicurezza marittima, che affronteranno il tema delle nuove policy a fronte della crescente automazione delle navi e dei porti. Stessa sede, nel pomeriggio, per la terza e ultima sessione di Green Shipping Summit che affronterà il delicato tema della localizzazione di tutto ciò che tocca il GNL in Italia partendo dalle prospettive e progetti di piccola scala per la navigazione e il retroporto logistico. Un' edizione ricca di argomenti, urgenti e attuali, oltre che di grande interesse, che non hanno mancato di attirare l' interesse delle istituzioni e delle associazioni e il sostegno delle aziende, in particolare ABB, Gold sponsor e APM Terminals, Silver Sponsor.



Il Nautilus

Genova, Voltri

FEDESPEDI PARTNER ISTITUZIONALE DELLA GENOA SHIPPING WEEK

Attesi gli interventi del PRESIDENTE, SILVIA MORETTO (28 giugno) e del VICEPRESIDENTE, ALESSANDRO PITTO (27 giugno) su TEN-T, politiche infrastrutturali e servizi alla merce 4.0

Quest' anno Fedespedit è partner ufficiale della 'Port&ShippingTech Main Conference', principale appuntamento della Genoa Shipping Week, in programma da domani fino al 28 giugno. La Federazione sarà protagonista di questo importante evento biennale dedicato alla Blue Economy, partecipando a due conferenze: il Presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, parteciperà alla main conference conclusiva 'Smart Port & Logistics', con un intervento sull' importanza, per l' Italia, di investire sulle principali arterie di traffico europee (TEN-T), con un richiamo ai Decisori pubblici perché condividano con il sistema della logistica una visione strategica di sviluppo delle infrastrutture fisiche e digitali di medio-lungo periodo (venerdì 28 giugno - Acquario di Genova - dalle ore 9.00 alle ore 13.30); il Vice Presidente con delega a IT & Digital Innovation, Alessandro Pitto, interverrà al Convegno 'Technology Trend del Settore **Marittimo-Portuale**', offrendo un' analisi delle più interessanti iniziative in corso nell' ambito della digitalizzazione delle spedizioni e dei trasporti internazionali, con un focus sulle principali opportunità che il digitale offre alle imprese di spedizioni per sviluppare nuovi servizi ad alto valore aggiunto per le imprese che producono ed esportano (giovedì 27 giugno - Palazzo San Giorgio - dalle ore 9.00 alle ore 18.00); Inoltre, Fedespedit ha aderito all' iniziativa della sua Confederazione e parteciperà alle attività di 'Casa Confetra'; presso questo spazio espositivo saranno messi a disposizione di ospiti e visitatori due volumi pubblicati dalla Federazione: 'Fast Forwarding Italy: il ruolo delle imprese di spedizione nel commercio internazionale' (di Fabrizio Dallari, professore di Logistica e Supply Chain Management presso LIUC, Università Cattaneo); 'Le nuove frontiere delle imprese di spedizione: e-commerce, ambiente, lavoro' (atti dell' Assemblea pubblica 2018 di Fedespedit); Inoltre, ANAMA - Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione di Fedespedit - metterà a disposizione il primo studio dell' Osservatorio Cargo Aereo, pubblicato nel maggio scorso in collaborazione con EY: 'Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei'.



Il Nautilus

Genova, Voltri

GENOA SHIPPING WEEK: Sicurezza, nuovi mercati e mestieri del mare alcuni dei temi di mercoledì 27 e giovedì 28

Danzatori ad alta quota, tra luci e colori del Porto Antico, hanno inaugurato ieri sera la Genoa Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura **portuale**. Oggi pomeriggio, alle 16.30, sviluppo sostenibile e salvaguardia degli oceani protagonisti all' Auditorium dell' Acquario di Genova con An Oceanic Awakening, il convegno organizzato da Wärtsilä in collaborazione con il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Mercoledì 26 prenderà l' avvio l' XI edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull' innovazione tecnologica nel sistema logistico-**portuale**, organizzato da Clickutility Team e Main Conference della GSWeek che fino a venerdì 28 offrirà un ampio programma di conferenze e momenti di networking. Si inizia alle 14, a Palazzo San Giorgio, con la sessione sulla Sicurezza Marittima per parlare di nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche e cyber security - tutte minacce alla navigazione e ai porti -focalizzandosi sulle contromisure per difendersi dalle interferenze ai sistemi di navigazione satellitare e per prevenire gli attacchi informatici ai processi di gestione delle grandi navi. Alle 15, a Palazzo Ambrogio di Negro, si svolgerà New ports of Genoa: un 'quarto valico' di servizi logistici per l' economia svizzera a cura di Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi, un approfondimento sulle strategie e sulle soluzioni logistiche per il rilancio del Porto di Genova sul mercato svizzero. Alle 18, al ristorante Al Settimo Cielo del Grand Hotel Savoia, The International Propeller Club - Port of Genoa in collaborazione con Intesa Sanpaolo Private Banking proporrà la tavola rotonda Il rilancio delle imprese marittime tra passaggi generazionali e nuove soluzioni d' investimento in cui esponenti di importanti famiglie del mondo marittimo, assieme a due esperti del settore bancario, conddivideranno il loro punto di vista sulle nuove formule di rilancio finanziario che potranno influire in modo positivo sui traffici marittimi e sull' indotto. Sempre alle 18, a bordo della Nave Scuola Palinuro, si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il tradizionale concorso fotografico su Instagram - oltre 600 gli scatti ricevuti - per raccontare il porto da una prospettiva inedita, organizzato in collaborazione con IgersGenova e GNV. 40 aziende italiane, 23 buyer internazionali per 400 incontri b2b per Med Seawork, il primo evento professionale del Mediterraneo dedicato ai mestieri del mare ai Magazzini del Cotone. La manifestazione nasce su iniziativa della Camera di Commercio di Genova e di Promos Italia per valorizzare la nautica da lavoro, un comparto produttivo essenziale per l' economia marittima che unisce un' altissima specializzazione artigianale all' uso sapiente di nuove tecnologie. Eccezionalmente, il 26 e il 27 giugno, si svolgerà per la prima volta a Genova, il consiglio di amministrazione dell' EMSA, composto da 38 rappresentanti dell' Agenzia europea per la sicurezza marittima, che offre consulenza tecnica e assistenza operativa in materia di sicurezza marittima. Per informazioni e iscrizione agli eventi: www.gsweek.it



Informatore Navale

Genova, Voltri

Port&ShippingTech Main Conference della Genoa Shipping Week

Mercoledì 26 giugno inaugura l' XI edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull' innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster **marittimo** del Mediterraneo, organizzato da Clickutility Team e Main Conference della Genoa Shipping Week. La manifestazione, leader nello scenario degli appuntamenti internazionali dedicati all' innovazione tecnologica nel sistema logistico-**portuale**, offrirà un ampio programma di conferenze, meeting e momenti di networking ospiti di Palazzo San Giorgio, dell' Acquario di Genova e di Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi. Otto i temi - Maritime Security, Green Shipping Summit, Technology Trends, Smart Ports & Logistics, Maritime Safety, Fattori Competitivi 2.0 e Shipping & Finance- che saranno affrontati dedicando una particolare attenzione a quattro aree di innovazione: riduzione dell' impatto ambientale, l' automazione delle operazioni e, sia in mare che a terra, lo sviluppo dei corridoi logistici e la sicurezza in navigazione, in porto e sul lavoro. Si inizia il 26 alle 14, a Palazzo San Giorgio, con la Sicurezza Marittima per parlare di nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche e cyber security, tutte minacce alla navigazione e ai porti, e di contromisure per difendersi dalle interferenze ai sistemi di navigazione satellitare e per prevenire gli attacchi informatici ai processi di gestione delle grandi navi. Giovedì 27 giugno a Palazzo San Giorgio l' automazione protagonista delle due sessioni di Technology Trends del settore **marittimo-portuale**. Oggi l' attenzione si concentra sulle navi "autonome" ma sono tanti i movimentatori e le automazioni presenti nei porti e nei retroporti e, in parallelo, anche i sistemi di gestione di alcune tipologie di navi sono diventati complessi e integrati. Un' innovazione tecnologica dirompente che passa anche attraverso big data, sensori, robotica, IoT e automazione e che verrà analizzata da aziende leader del settore assieme a enti locali e università. Sempre il 27 mattina all' Auditorium dell' Acquario di Genova, prende il via Green Shipping Summit per parlare di efficienza energetica delle navi e di riduzione delle emissioni di CO2. Al pomeriggio, la nuova sessione "Fattori Competitivi 2.0" dello shipping e della portualità italiani metterà a confronto, per la prima volta, operatori e istituzioni in un dibattito pubblico per parlare di costi burocratici nascosti, di capitale umano, di formazione del personale e di gender gap. In chiusura, la parola passerà al sistema **portuale** con la tavola rotonda dei presidenti delle Autorità per parlare di risorse economiche, sburocratizzazione, regime speciale di governance e modelli europei. Venerdì 28 giugno, l' ultima giornata di P&ST, si svilupperà su tre sedi congressuali. All' Acquario la mattina sarà dedicata a Smart Ports and Logistics e si concentrerà sul rilancio dei corridoi TEN-T europei, dal punto di vista delle infrastrutture e del rafforzamento di una rete di servizi digitali integrati a quelli fisici. In parallelo, a San Giorgio la seconda sessione di Green Shipping Summit si concentrerà sull' imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. La sessione cercherà di guardare oltre il 1 gennaio 2020 focalizzandosi sul problema principale dell' GNLin Italia: la disponibilità capillare nei nostri porti. Sempre al mattino, a Palazzo Ambrogio di Negro, si svolgerà il focus sulla Safety con i responsabili dell' EMSA, l' agenzia europea per la sicurezza marittima, che affronteranno il tema delle nuove policy a fronte della crescente automazione delle navi e dei porti. Stessa sede, nel pomeriggio, per la terza e ultima sessione di Green Shipping Summit che affronterà il delicato tema della localizzazione di tutto ciò che tocca il GNL in Italiapartendo dalle prospettive e progetti di piccola scala per la navigazione e il retroporto logistico. Infine, a Palazzo San Giorgio, il pomeriggio sarà dedicato anche a Shipping & Finance che offrirà una panoramica sulle tendenze nel settore, dai diversi tipi di private financing all' accesso diretto ai mercati finanziari con nuove categorie di



Informatore Navale

Genova, Voltri

strumenti, alle partnership pubblico-privato. Un' edizione ricca di argomenti, urgenti e attuali, oltre che di grande interesse, che non hanno mancato di attirare l' interesse delle istituzioni e delle associazioni e il sostegno delle aziende, in particolare ABB, Gold sponsor e APM Terminals, Silver Sponsor.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genoa Shipping week, mercoledì al via Port&Shipping Tech

È la conferenza principale della manifestazione biennale ligure. Si parlerà di sicurezza, automazione, competizione, burocrazia e tecnologie

Mercoledì 26 giugno parte l' XI edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull' innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster **marittimo** del Mediterraneo, organizzato da Clickutility Team e conferenza principale della Genoa Shipping Week. La manifestazione, leader nello scenario degli appuntamenti internazionali dedicati all' innovazione tecnologica nel sistema logistico-**portuale**, offrirà un ampio programma di conferenze, meeting e momenti di networking ospiti di Palazzo San Giorgio, dell' Acquario di Genova e di Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi. Otto i temi: Maritime Security, Green Shipping Summit, Technology Trends, Smart Ports & Logistics, Maritime Safety, Fattori Competitivi 2.0 e Shipping & Finance- che saranno affrontati dedicando una particolare attenzione a quattro aree di innovazione: riduzione dell' impatto ambientale, l' automazione delle operazioni, sia in mare che a terra, lo sviluppo dei corridoi logistici e la sicurezza in navigazione, in porto e sul lavoro. Si inizia il 26 alle 14, a Palazzo San Giorgio, con la sicurezza marittima per parlare di nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche e cyber security, tutte minacce alla navigazione e ai porti, e di contromisure per difendersi dalle interferenze ai sistemi di navigazione satellitare e per prevenire gli attacchi informatici ai processi di gestione delle grandi navi. Giovedì 27 giugno a Palazzo San Giorgio l' automazione protagonista delle due sessioni di "technology trends" del settore **marittimo-portuale**. Oggi l' attenzione si concentra sulle navi autonome, tecnologie che rendono i sistemi di gestione sempre più complessi. Un' innovazione tecnologica dirompente che passa anche attraverso big data, sensori, robotica, IoT e automazione e che verrà analizzata da aziende leader del settore assieme a enti locali e università. Infine, sempre il 27 mattina, all' Auditorium dell' Acquario di Genova, prende il via Green Shipping Summit per parlare di efficienza energetica delle navi e di riduzione delle emissioni di CO2. Al pomeriggio, la nuova sessione Fattori Competitivi 2.0 dello shipping e della portualità italiani metterà a confronto, per la prima volta, operatori e istituzioni in un dibattito pubblico per parlare di costi burocratici nascosti, di capitale umano, di formazione del personale e di gender gap. In chiusura, la parola passerà al sistema **portuale** con la tavola rotonda dei presidenti delle Autorità per parlare di risorse economiche, sburocratizzazione, regime speciale di governance e modelli europei. Venerdì 28 giugno, l' ultima giornata di P&ST, si svilupperà su tre sedi congressuali. All' Acquario la mattina sarà dedicata a Smart Ports and Logistics e si concentrerà sul rilancio dei corridoi TEN-T europei, dal punto di vista delle infrastrutture e del rafforzamento di una rete di servizi digitali integrati a quelli fisici. In parallelo, a San Giorgio la seconda sessione di Green Shipping Summit si concentrerà sull' imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. La sessione cercherà di guardare oltre il 1 gennaio 2020 focalizzandosi sulla disponibilità nei porti italiani del gas naturale liquefatto. Sempre al mattino, a Palazzo Ambrogio di Negro, si svolgerà il focus sulla safety con i responsabili dell' EMSA, l' agenzia europea per la sicurezza marittima, che affronteranno il tema delle nuove policy a fronte della crescente automazione delle navi e dei porti. Stessa sede, nel pomeriggio, per la terza e ultima sessione di Green Shipping Summit che affronterà il delicato tema della localizzazione di tutto ciò che tocca il GNL in Italia partendo dalle prospettive e progetti di piccola scala per la navigazione e il retroporto logistico. Infine, a Palazzo San Giorgio, il pomeriggio sarà dedicato anche a Shipping & Finance che offrirà una panoramica sulle tendenze nel settore, dai diversi tipi di private financing all' accesso diretto ai mercati finanziari con nuove categorie di strumenti, alle partnership pubblico-privato.



Pellizzari: da Genova per l' Europa

ROTTERDAM L'abbiamo preso al cellulare, tra un volo e l'altro, il contrammiraglio (Cp) Piero Pellizzari, che sarà uno dei relatori più specialisti nella Genoa Shipping Week iniziata lunedì e in corso fino a sabato prossimo. Un appuntamento importante non solo per lo shipping italiano, ma nella visione più allargata della logistica marittima del Mediterraneo ed oltre. La sua visione europea conferma che il momento è delicato, ma anche che è indispensabile creare linee-guida per i governi. Pilota aeronavale, portavoce della Guardia Costiera Italiana in importanti organizzazioni internazionali, non solo europee, anche come specialista della sicurezza, l'ammiraglio Pellizzari oggi direttore **marittimo** del Veneto ci sottolinea come la Genoa Week sia l'occasione per fare il punto sulle tante problematiche aperte per la portualità italiana e lo shipping. Problematiche nelle quali anche la sicurezza, intesa come scienza applicativa che riguarda sia le navi e i loro equipaggi, sia i porti e le loro strutture, è determinante. Genova sta ancora piangendo la tragedia della torre dei piloti, abbattuta da una nave in manovra, ma guarda ben oltre il proprio confine. E Pellizzari ci ha ricordato anche i momenti delicati che sta attraversando il suo porto, Venezia, dopo l'incidente della nave da crociera finita in banchina. Un incidente che tuttavia, tenendo aperto il canale a un quasi contemporaneo ingresso di altra nave da crociera, ha confermato la capacità dei servizi portuali veneziani e la loro alta specializzazione in sicurezza. Il Mediterraneo dunque come fucina di una politica dello shipping e della portualità che va visto con una visione allargata almeno all'Europa. A Rotterdam, dove stava partecipando a importanti incontri in rappresentanza della Guardia Costiera italiana, l'ammiraglio ha ribadito la necessità di una politica europea comune. Forse proprio dalla Genoa Shipping Week è la sua speranza usciranno quelle linee-guida che potranno aiutare l'Italia e l'Europa ad una strategia marittima e portuale comune.



Port&ShippingTech al via tra tecnologia, porti e ambiente

GENOVA - Nella tradizione della città più internazionalmente **portuale** d'Italia, la 'settimana' iniziata da due giorni e che si conclude domenica è qualcosa di più di un insieme d'eventi centrati sullo shipping. È la volontà di ribadire, in tempi di strategie mondiali innovative nella logistica ma anche nella politica economica dei grandi numeri, che Genova e l'Italia ci sono, non aspettano scelte calate dalla Luna e intendono essere parte dirigente in questo settore dell'economia internazionale così determinante non solo per il Pil ma anche per la cultura del mare. Ci sono, nei programmi della 'Port&ShippingTech' da oggi fino a venerdì, tantissimi temi che meriteranno poi attente riflessioni fra i quali la 'security' marittima, dove si analizzeranno le contromisure possibili alle tante minacce cui lo shipping deve far fronte in questa fase storica, e il grande filone del Green Shipping che si concentrerà sull'efficienza energetica delle navi, emissioni dannose, tutela dell'ambiente e delle relative tecnologie. Come si può leggere dai programmi di due conferenze-clou della settimana, la Maritime Security di oggi pomeriggio e la prima sessione della Green Shipping Summit di domani giovedì 27 giugno, una delle aziende più impegnate sulla concretezza grazie anche all'esperienza internazionale è la ABB, acronimo di Asea Brown Boveri: multinazionale elettrotecnica svizzero-svedese che opera nella robotica, nell'energia e nell'automazione in oltre cento paesi, compresa l'Italia dove è molto attiva tra l'altro anche a Genova. I suoi relatori riferiranno in particolare su installazioni di sistemi up-to-date in vari paesi sia del Mediterraneo che altrove. Insieme al RINA, alle Capitanerie di Porto, alla stessa Marina Militare e ovviamente alle varie Autorità di sistema e ai ministeri competenti, la conferenza segnerà un momento di analisi tra i più attesi anche a livello europeo, sia sul piano della logistica, sia su quello - quanto mai attuale - della 'green option' sul mare e sui porti. Buon lavoro.*Di seguito il programma delle conferenze citate; il programma completo della tre giorni su www.pstconference.it. Maritime Security, oggi mercoledì 26 giugno, dalle 14 alle 18 a Palazzo San Giorgio - Sala del Capitano. Main Topics: Le norme e le raccomandazioni internazionali e nazionali per la sicurezza fisica e cyber della navigazione, dei porti e delle merci Sistemi autonomi e semiautonomi per il pattugliamento delle aree portuali e relativi bacini e tratti di mare (superficie e sub-superficie) Sensori multispettrali Sistemi di riconoscimento automatico passivo di persone, veicoli e situazioni Sistemi anti-tampering per contenitori e depositi IoT per la sicurezza Sistemi di sicurezza fisica bordo-nave (sensori di prossimità, sistemi anti-abbordaggio, saferooms, allarmi automatici) Simulatori e analizzatori dei potenziali attacchi cyber ai sistemi di bordo Hardening dei sistemi di bordo (compartimentazione, ridondanza, gestione di back-up in locale) Sistemi alternati e ridondanti per la navigazione Tecnologie dual-use e sinergia tra settori e attori militari e civili. Ore 13:30 Registratori. Chairman Mark William Lowe, Director, Monact Risk Assessment Services Saluti di benvenuto Ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone, Direttore **marittimo** della Liguria, Capitanerie di porto - Guardia costiera Massimiliano Lauretti, Capitano di Vascello, Marina Militare Intervento istituzionale Intervento a cura di Agenzia per l'Italia digitale Lo scenario attuale della Sicurezza Marittima con particolare riferimento ai rischi e alle minacce cyber nella navigazione oggi e nel prossimo futuro Francesco Chiappetta, Istituto Italiano di Navigazione Cyber risk management nel quadro della direttiva sulla sicurezza dei porti e del regolamento europeo sulla maritime security: le iniziative della Guardia Costiera C.F. (CP) V. Paolo Leone, Sez. Maritime security Comando generale, Capitanerie di porto - Guardia costiera Il 'Vademecum cyber security' Valeria Novella, Presidente del Gruppo di lavoro 'Operatività nave', Conifarma Cyber Security - un cambio culturale



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

- linee guida Antonio Iannucci, Innovation technology ambiente e sicurezza, Assarmatori Cybersecurity e simulazione: la chiave di volta per una formazione efficace Paolo Magrone, Responsabile Corsi IMSSEA, Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile - IMSSEA Alessio Redina, Training Manager & Simulation Expert, Scenario Road to resilient vessels and ports Danilo Decarlino, Sales Manager, ABB Marine & Ports E' possibile prevedere e neutralizzare un Cyber Attack in ambiente **marittimo** prima che avvenga? La soluzione Haruspex, Referenze. Marcello Montecucco, CEO, Haruspex Il ruolo di Start 4.0 per la sicurezza **portuale** Paola Girdinio, Presidente, START 4.0, Centro di Competenza sulla sicurezza e ottimizzazione delle infrastrutture strategiche 4.0 Il posizionamento satellitare: le nuove sfide di sicurezza ed affidabilità, Spoofing e Jamming Roberto Capua, Chairman, Comitato Speciale SC-134 della Commissione Internazionale RTCM 18:00 Chiusura dei lavori.Green Shipping Summit , domani, giovedì 27 giugno tra le 9 e le 13. Acquario di Genova - Auditorium Convegno con traduzione simultanea (Ita - Eng - Ita).Main Topics: Attuazione del regolamento europeo MRV sul monitoraggio dei consumi energetici e delle emissioni di CO2 del trasporto **marittimo**: primi consuntivi delle attività di verifica; Sistemi di monitoraggio continuo dei consumi di carburante e/o delle emissioni di CO2 del trasporto **marittimo**; Innovazioni motoristiche e propulsive (elica, timone, propulsori azimutali, etc.); Soluzioni disruptive (propulsioni elettro-ibride, vento); Sistemi antivegetativi per lo scafo ad alta efficienza energetica Aerodinamica e idrodinamica per ridurre gli attriti; L'ottimizzazione delle rotte e dei carichi, armi 'segrete' per l'efficienza; Efficienza energetica e cogenerazione; Sistemi informativi a supporto della gestione ottimale della performance energetica della navigazione; Soluzioni per l'efficienza energetica della catena logistica (sistemi di ottimizzazione dello stivaggio, effetti dei dragaggi portuali sull'incremento della capacità navale, eliminazione di 'colli di bottiglia' portuali, etc.).Ore 8:30 Registrazioni. Chairman: Umberto D' Amato, Amministratore Delegato e Direttore Tecnico, Perseveranza e Consigliere, International Propeller Club Port of Naples. Saluti di benvenuto Ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone, Direttore **marittimo** della Liguria, Capitanerie di porto - Guardia costiera Predicting the impact of fouling control coatings on vessel efficiency and emissions Piergiorgio Fabbi, Sales Manager Marine division International Paint, Akzo Nobel Benchmark. Optimize. Strategize. ABB Ability™ Tekomar XPERT for Fleet Cristian Corotto, Vice President, Head of Digital Customer Solutions, ABB Turbo System ABB Ability Tekomar XPERT for Engines. Latest installations on South East Mediterranean Region Alberto Pochiero, Regional Technical Manager, ABB Turbocharging Italy, Malta and Croatia Powering a sustainable maritime future Matteo Natali, GM Port Business Development Wärtsilä The green answer of the shipbuilding industry Antonio Marte, Sales Manager Europe, Damen Data Driven Fleet Management Michela Schenone, Senior Engineer Marine Digital Solutions, RINA How the choice of antifouling coatings can impact vessels' fuel efficiency and reduce exhaust gas emissions - the case of Hempaguard X7 Eirini Skouloudi, Business Technical Expert, Hempel Digital hull fouling assessment beyond ISO 19030 Daniel Schmode, Principal engineer - Fleet performance management, DNV GL Osservatorio del Mare: una opportunità per la sostenibilità delle nostre coste e dei nostri mari Umberto Masucci, Membro, Fondazione Osservatorio del Mare e Presidente, International Propeller Clubs Vittorio Garroni, Presidente, Garroni Design La propulsione ibrida Pasquale Tripodi, Capitano di Vascello, Marina Militare 13:00 Chiusura dei lavori.

Genoa shipping week con Spediporto e Fedespedi

Giulia Sarti

GENOVA Genoa shipping week, evento che ogni due anni mette insieme operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo, è già nel vivo del programma. La settimana iniziata ieri con approfondimenti relativi alle tematiche del settore, andrà avanti fino a domenica 30 con l'intervento di tante associazioni, federazioni e enti. Domani sarà la volta di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, che dalle 15 alle 18 proporrà un approfondimento sulle nuove strategie infrastrutturali, soluzioni logistiche a breve e medio termine, sviluppo marketing e commerciale per il rilancio del porto di Genova verso i mercati svizzeri con il convegno News ports of Genoa: un quarto valico di servizi per l'economia svizzera. Nel mondo della logistica l'unità di misura della distanza non sono i chilometri, bensì tempi e costi. Sul mercato svizzero, il porto di Genova ha già un vantaggio competitivo rispetto ai porti del Nord Europa: i tempi. Per gli operatori la vera sfida di questi anni ruota tutta intorno al concetto di affidabilità e di minor rischio per i caricatori. Un sfida che verrà vinta solo se sulle infrastrutture materiali verranno applicati una serie di processi, regolamentati in maniera puntuale ed efficiente. All'evento, che si svolgerà nel Salone di rappresentanza di palazzo Ambrogio di Negro, interverranno Paolo Emilio Signorini, presidente **AdSp** mar Ligure occidentale, Edoardo Rixi, Camera dei deputati, Marzia Cicchetti, customer service and marketing office supervisor Psa Genova Pra' con Fabio Maciocci, presidente Atis, Aziende ticinesi imprese di spedizione e logistica e Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto.

Il giorno successivo toccherà invece a Fedespedi, partner ufficiale della Port&ShippingTech Main Conference, principale appuntamento della Genoa shipping week, con il vice presidente con delega a IT & Digital innovation, Alessandro Pitto, che interverrà al convegno Technology trend del settore marittimo-portuale, offrendo un'analisi delle più interessanti iniziative in corso nell'ambito della digitalizzazione delle spedizioni e dei trasporti internazionali, con un focus sulle principali opportunità che il digitale offre alle imprese di spedizioni per sviluppare nuovi servizi ad alto valore aggiunto per le imprese che producono ed esportano. Venerdì 28 Giugno all'Acquario di Genova dalle ore 9.00 alle ore 13.30, ci sarà anche la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto alla main conference conclusiva Smart Port & Logistics, sull'importanza, per l'Italia, di investire sulle principali arterie di traffico europee (Ten-t), con un richiamo ai decisori pubblici perché condividano con il sistema della logistica una visione strategica di sviluppo delle infrastrutture fisiche e digitali di medio-lungo periodo. Inoltre, Fedespedi ha aderito all'iniziativa della sua Confederazione e parteciperà alle attività di Casa Confetra, spazio espositivo dove saranno messi a disposizione di ospiti e visitatori due volumi pubblicati dalla Federazione: Fast Forwarding Italy: il ruolo delle imprese di spedizione nel commercio internazionale (di Fabrizio Dallari, professore di Logistica e Supply Chain Management presso Liuc, Università Cattaneo) e Le nuove frontiere delle imprese di spedizione: e-commerce, ambiente, lavoro (atti dell'Assemblea pubblica 2018 di Fedespedi). Sarà presente inoltre Anama, Associazione nazionale agenti merci aeree, sezione di Fedespedi, che metterà a disposizione il primo studio dell'Osservatorio cargo aereo, pubblicato nel Maggio scorso in collaborazione con EY: Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei.

The screenshot shows the website interface for the event. The main article is titled "Genoa shipping week con Spediporto e Fedespedi" and is dated "25 giugno 2019 dalle 15.00 alle 18.00". The sidebar includes a newsletter sign-up form with fields for "Nome e cognome", "Email", and "Indirizzo email", and a list of "ULTIME" and "POPOLARI" articles.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Apri i battenti a Genova Port&ShippingTech

Genova - Apre i battenti domani, 26 giugno, l'undicesima edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster **marittimo** del Mediterraneo. «La manifestazione - si legge in una nota dell'organizzatore - leader nello scenario degli appuntamenti internazionali dedicati all'innovazione tecnologica nel sistema logistico-portuale, offrirà un ampio programma di conferenze, meeting e momenti di networking ospiti di Palazzo San Giorgio, dell'Acquario di Genova e di Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi. Otto i temi - Maritime Security, Green Shipping Summit, Technology Trends, Smart Ports & Logistics, Maritime Safety, Fattori Competitivi 2.0 e Shipping & Finance- che saranno affrontati dedicando una particolare attenzione a quattro aree di innovazione: riduzione dell'impatto ambientale, l'automazione delle operazioni, sia in mare che a terra, lo sviluppo dei corridoi logistici e la sicurezza in navigazione, in porto e sul lavoro. Si inizia il 26 alle 14, a Palazzo San Giorgio, con la Sicurezza Marittima per parlare di nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche e cyber security, tutte minacce alla navigazione e ai porti, e di contromisure per difendersi dalle interferenze ai sistemi di navigazione satellitare e per prevenire gli attacchi informatici ai processi di gestione delle grandi navi». Scarica il programma.



Il Nautilus

Genova, Voltri

A Genova la prima edizione dei MedCruise Awards

Si svolge a Genova la prima edizione dei MedCruise Awards, uno dei principali eventi dell' industria crocieristica organizzato in collaborazione con l' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, riferimento internazionale per il settore crociere nel Mediterraneo Parteciperanno ai MedCruise Awards i soci membri dell' associazione, professionisti del settore, responsabili delle principali linee di navigazione nonché rappresentanti della stampa internazionale. Saranno premiati le compagnie, le organizzazioni e i professionisti che sono impegnati attivamente nel settore crocieristico nell' ambito del Mar Mediterraneo e aree limitrofe promuovendo una crescita sostenibile. Questa prima edizione riunisce differenti categorie e differenti giurie composte dai massimi esperti del settore. Di seguito l' elenco dei premi che saranno assegnati , oggi 25 giugno 2019, a Genova a partire dalle ore 17 presso il Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi: Cruise Line Executive Showing the Greatest Commitment during the 52nd MedCruise General Assembly held in La Valletta Cruise Line Executive Showing the Greatest Commitment during the 54th MedCruise General Assembly held in Kusadasi Best Port from the West Med Region of MedCruise Best Port from the Adriatic Sea Region of MedCruise Best Port from the East Med Region of MedCruise Best Port from the Black Sea Region of MedCruise Associate Member with the Most Efficient Shorex Agent and tour operator Associate Member with the Most Efficient Port Agent Associate Member with the Most Efficient Cruise Terminal Associate Member with the Most Proactive Tourist Board/Municipality Award for the Best Cruise Industry publication Lifetime Recognition Award for the Cruise Line with the Highest Number of Calls in all the MedCruise Regions Award for the Cruise Line Group/Holding with Highest Number of Calls in all the MedCruise Regions Award for the Luxury Cruise Line with the Highest Number of Calls in all the MedCruise Regions



Informare

Genova, Voltri

Domani un convegno di Spediporto sul porto di Genova e il mercato svizzero

Si terrà nel capoluogo ligure presso Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi Domani dalle ore 15.00 alle 18.00 a Genova, presso il Salone di Rappresentanza di Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi, in via San Luca 2, si terrà un convegno sul tema "News ports of Genoa: un "quarto valico" di servizi per l' economia svizzera" che è organizzato dall' associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto con l' intento di proporre un approfondimento sulle nuove strategie infrastrutturali, soluzioni logistiche a breve e medio termine, sviluppo marketing e commerciale per il rilancio del porto di Genova verso i mercati svizzeri. Al convegno, programmato nell' ambito della Genoa Shipping Week, interverranno Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, il deputato Edoardo Rixi, Marzia Cicchetti, customer service and marketing office supervisor di PSA Genova Pra', Fabio Maciocci, presidente di ATIS (Aziende ticinesi imprese di spedizione e logistica) e Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. Modererà l' incontro Angelo Scorza, direttore di "Ship2Shore".

informARE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Trasporto
 25 giugno 2019

Domani un convegno di Spediporto sul porto di Genova e il mercato svizzero

Si terrà nel capoluogo ligure presso Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi

Domani dalle ore 15.00 alle 18.00 a Genova, presso il Salone di Rappresentanza di Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi, in via San Luca 2, si terrà un convegno sul tema "News ports of Genoa: un "quarto valico" di servizi per l' economia svizzera" che è organizzato dall' associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto con l' intento di proporre un approfondimento sulle nuove strategie infrastrutturali, soluzioni logistiche a breve e medio termine, sviluppo marketing e commerciale per il rilancio del porto di Genova verso i mercati svizzeri.

Al convegno, programmato nell' ambito della Genoa Shipping Week, interverranno Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, il deputato Edoardo Rixi, Marzia Cicchetti, customer service and marketing office supervisor di PSA Genova Pra', Fabio Maciocci, presidente di ATIS (Aziende ticinesi imprese di spedizione e logistica) e Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. Modererà l' incontro Angelo Scorza, direttore di "Ship2Shore".

ABB **PSA GENOVA** **M.L. SPEDIPORTO**

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

Cerca il tuo albergo			
Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	
O Altre destinazioni	25 Jun 2019	26 Jun 2019	Cerca

informARE - Piazza Matteotti, 12 - 16123 Genova - ITALIA
 tel. 010.2461722, fax: 010.2610768, email:

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Un porto più verde in cambio della centrale a turbogas»

Meazzi, segretario nazionale della Flaei-Cisl, lancia l'idea per il futuro dello scalo «L' elettrificazione delle banchine sarebbe un grandissimo risultato politico»

Marco Toracca / LA SPEZIA «L' ok della città della Spezia a una centrale a turbogas in luogo di quella a carbone potrebbe essere subordinato all' elettrificazione del porto della Spezia. Sarebbe un grandissimo risultato politico ed economico ottenuto dal territorio». Carlo Meazzi, segretario generale nazionale della Flaei-Cisl, la federazione dei lavoratori della aziende elettriche italiane interviene così sulla vertenza aperta nel capoluogo dell' estremo levante ligure sul futuro della centrale Enel Eugenio Montale di Vallegrande. Dopo la manifestazione organizzata dal centrosinistra lunedì scorso, gli scontri tra Comune e opposizione oggi arriva il giorno dell' atteso dibattito pubblico sul futuro energetico organizzato dai sindacati confederali all' auditorium del porto della Spezia. Non solo: in agenda c' è, nel pomeriggio, anche una commissione consiliare dedicata alla centrale. Anche Meazzi, questa mattina, sarà tra i protagonisti del convegno "Il futuro delle rinnovabili, fuori dal carbone, dentro l' innovazione tecnologica", organizzato dai sindacati confederali, evento che vedrà la partecipazione di importanti esponenti di Enel. «L' uscita dal carbone è una conquista e un fatto concreto - prosegue Meazzi - ma va raggiunto attraverso una piattaforma che permetta al paese di traguardarla senza avere affanni energetici che lo mettano in crisi. Allo stesso tempo bisogna andare spediti sul cammino della lotta all' inquinamento e il turbogas racchiude in sé queste caratteristiche positive. La Spezia può essere così insieme ad altri siti sede di una centrale di quel tipo (turbogas) che permetta di coprire queste eventuali carenze provocate dalla fine dell' uso del carbone. L' arrivo a un futuro completamente basato sulle rinnovabili passa da questo tassello e la città non deve sentirlo come un peso perché rimane un sito determinante della politica energetica nazionale». E aggiunge: «La Spezia deve anche essere consapevole che non si possa ragionare guardando solo al proprio cortile. Siamo in sistema paese e in una regione che Enel ritiene importante. Ci sono studi fatti da Terna (società che gestisce la rete di trasmissione in alta tensione) per traguardare l' uscita dal carbone ed evitare black-out all' Italia e La Spezia svolgerà questa funzione virtuosa senza avere danni ambientali». Così sulla manifestazione tenuta nel quartiere di Melara nei giorni scorsi. «Questo sit-in ha avuto risalto nazionale - aggiunge - duecento persone hanno manifestato e vanno rispettate. Certo è che bisogna spiegare loro che la centrale a turbogas lavorerebbe per 1.500 ore all' anno, pochissime. Di sicuro una nave alla fonda nel porto della Spezia a conti fatti inquina di più». E prosegue: «Per questo alla Spezia consiglio di imbastire una trattativa in cui possa chiedere un traguardo concreto e che solo una realtà come Enel può realizzare a livello economico. L' elettrificazione del porto porterebbe lo scalo spezzino al primato nazionale. È un tassello che si può chiedere. La protesta fine a se stessa se da una parte può portare consenso politico immediato alla fine non fa il bene né della città né del Paese». - IL CONVEGNO toracca@ilsecoloxix.it.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

InAuthority si discute di rinnovabili

"Il futuro delle rinnovabili, fuori dal carbone, dentro l'innovazione tecnologica" è il convegno in agenda dalle 9 nell' auditorium dell' Autorità del porto alla presenza di Carlo Tamburi, amministratore delegato di Enel. Tra gli ospiti Angelo Colombini, segretario nazionale Cisl, Paolo Pira ni, di Uiltec, e Vincenzo Colla, vicesegretario nazionale Cgil oltre a Giovanni Toti, presidente della Liguria, Francesca Cozzani, guida di Confindustria, e Pierluigi Peracchini sindaco della Spezia. Nel pomeriggio (18.30) in Comune incontro con Enel e Fabio Persichetti, responsabile impianto La Spezia e Lorenzo Franchini, Affari istituzionali Enel Liguria.



Sapir, ok al nuovo terminal container

Importanti novità anche per le aree della logistica attorno alla Classicana

NUOVO terminal container, edificabilità di 100 ettari di aree per la logistica, interessanti contatti con gli investitori. Sono stati mesi intensi, ma proficui, quelli che hanno preceduto la riunione di ieri dell' assemblea degli azionisti di Sapir, la principale società terminalista del porto di Ravenna. Il CdA ha confermato alla guida della società Riccardo Sabadini (foto sotto), Nicola Sbrizzi e Mauro Pepoli, rispettivamente presidente, vice presidente e amministratore delegato. Il bilancio al 31 dicembre 2018 chiude con un utile d' esercizio di 3,8 milioni di euro (3,2 milioni i dividendi distribuiti). Il valore della produzione è stato di 61,9 milioni, la capogruppo registra un fatturato di 29 milioni. Da 120,2 a 120,4 milioni il patrimonio netto del Gruppo, nell' interesse di tutti gli azionisti, tra i quali i soci pubblici costituiscono la maggioranza. La movimentazione complessiva di merci varie e prodotti liquidi dei terminal del Gruppo si è assestata nel 2018 intorno ai 4 milioni di tonnellate, in aumento del 2% rispetto all' anno precedente. TORNIAMO agli investimenti. Importante l' approvazione in Comune del piano urbanistico attuativo San Vitale, che permette a Sapir di utilizzare 8 ettari all' uscita dal terminal per il momento come piazzali per ospitare ferro e altre merceologie. Prossimo al via libera il Pua Trattaroli, il più rilevante perché - appena uscirà il bando per l' Hub portuale - consentirà di entrare nel vivo della progettazione del nuovo terminal container. «Ci sono diversi operatori - spiega Sabadini - che stanno mostrando interesse per il nuovo terminal. Appena si vedranno le draghe al lavoro, si entrerà certamente più nel dettaglio dello sviluppo di Trattaroli». Il terzo Pua riguarda 47 ettari situati tra la Classicana e via Molinetto, destinati esclusivamente alla logistica. Anche in questo caso non manca l' interesse di gruppi specializzati. Le aree Logistica 1 e Logistica 2 si trovano in una condizione molto favorevole: hanno a disposizione banchine, ferrovia, Classicana. PER QUANTO riguarda il CdA che resterà in carica per il prossimo triennio, risulta composto da Riccardo Sabadini, Nicola Sbrizzi, Mauro Pepoli, Enrica Barbaresi, Marina Chiaravalli, Luca Grilli, Federica Moschini, Guido Ottolenghi ed Elena Tabanelli. Al termine dell' assemblea si è riunito il Consiglio che ha confermato presidente Sabadini, vicepresidente Sbrizzi e amministratore delegato Pepoli. Unico cambiamento, l' ingresso di Federica Moschini in sostituzione di Roberta Suzzi. lo. taz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sapir: il bilancio è positivo Rinnovata la fiducia ai vertici

Sabadini: «Il prossimo esercizio evidenzierà un più pronunciato incremento delle marginalità»

RAVENNA Un bilancio positivo che fa trasparire da parte dell'azienda «moderata soddisfazione». In Sapir quindi si prosegue in continuità e dopo l'approvazione del bilancio, svoltasi ieri da parte dell'Assemblea dei soci (l'assemblea ha dato il via libera al bilancio dell'esercizio 2018 oltre che alla relazione sulla gestione degli Amministratori) anche sugli organi aziendali si è dato un segnale di fiducia rispetto alle politiche intraprese negli ultimi anni: rinnovato il Consiglio di amministrazione, è stato lo stesso Cda a confermare, al termine dell'Assemblea, Riccardo Sabadini alla presidenza del Gruppo di via Zani, con Nicola Sbrizzi che rimane suo vice e Mauro Pepoli che è stato nuovamente scelto come amministratore delegato. «Il bilancio è in linea con le previsioni che ci eravamo preposti - spiega Sabadini -. Le misure di razionalizzazione adottate stanno dando i loro frutti e riteniamo che il prossimo esercizio evidenzierà un più pronunciato incremento delle marginalità. La linea strategica rimane quella della valorizzazione dei nostri importanti asset». Il bilancio al 31 dicembre 2018 chiude con un utile d'esercizio di 3,828 milioni di euro. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 presenta un valore della produzione di 61,901 milioni di euro e un utile d'esercizio di 3,965 milioni di euro. Si incrementa, da 120,205 a 120,454 milioni di euro, il patrimonio netto del Gruppo «nell'interesse di tutti gli azionisti - sottolineano dai vertici di Sapir -, tra i quali i soci pubblici costituiscono la maggioranza». La movimentazione complessiva di merci varie e prodotti liquidi dei terminal del Gruppo si è assestata nel 2018 intorno ai 4 milioni di tonnellate, in aumento del 2% rispetto all'anno precedente. L'Assemblea ha, come detto, anche proceduto al rinnovo del Consiglio d'Amministrazione, che resterà in carica per il prossimo triennio, e risulta composto da Riccardo Sabadini, Nicola Sbrizzi, Mauro Pepoli, Enrica Barbaresi, Marina Chiaravalli, Luca Grilli, Federica Moschini, Guido Ottolenghi e Elena Taba.

OK DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI
Sapir: il bilancio è positivo Rinnovata la fiducia ai vertici

Sabadini: «Il prossimo esercizio evidenzierà un più pronunciato incremento delle marginalità»

La struttura delle farmacie

Distretto 1	Via Bologna 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 2	Via Safford 100 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 3	Via Po 10 Porto Cervo	T. 05443777 / 05443710
Distretto 4	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 5	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 6	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 7	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 8	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 9	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 10	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710
Distretto 11	Via Safford 10 Ravenna	T. 05443777 / 05443710

RAVENNA FARMACIE S.R.L.
FARMACIA COMMUNALE DI RAVENNA
SERVIZIO NOTTURNO
LE TUE FARMACIE

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' incontro

Consorzio Zia, futuro incerto Posizioni lontane sul ruolo

Carrara non è molto convinta del ruolo di vettore industriale dell' ente rinnovato Cgil, Cisl e Uil lanciano la proposta di un tavolo istituzionale permanente

massa. Nuovo incontro, o tavolo come ama dire la politica, sul futuro del Consorzio zona industriale tra sindacati, industriali, i comuni di Massa e Carrara e la Provincia. Dai sindacati, con una lettera inviata oggi, parte la proposta di un tavolo permanente istituzionale per confrontarsi sulle politiche industriali. Sul Consorzio invece rimangono le intenzioni di portarlo avanti con buoni strumenti, ma rimane la storica diffidenza dell'amministrazione grillina di Carrara. Dai tre sindacati confederali, Cgil, Cisl e Uil, parte la proposta di un tavolo periodico che riunisca istituzioni e attori sociali per dare delle risposte sulla politica industriale. I temi d'altronde sono parecchi: si va dalla situazione della Sanac, col fiato sospeso aspettando le mosse di Archelor Mittal, all' area ex Eaton, fino ai problemi e alle opportunità del marmo e del porto. Invito esteso anche all'Autorithy portuale, all' Unione dei sindaci della Lunigiana oltre agli intervenuti al tavolo di lunedì. E su questo punto, per adesso ancora alla fase della proposta, c'è l'assenso di tutti. Più complicato il discorso per quel che riguarda il futuro del Consorzio Zia. Dopo l'intervento della Regione che ha presentato una proposta per un nuovo statuto, dove sarà socio di maggioranza oltre il 50%, si discute di come attuare concretamente il proposito di fare dell'ente il volano per reindustrializzare e rilanciare l'area. Varie, e ancora fumose, le proposte: accordi di programma, contrattazione locale con il mondo del marmo, richieste al ministero dello Sviluppo Economico. Dubbiosa Carrara ancora che chiede garanzie che non si tratti di un ente vuoto, senza finanziamenti e capacità decisionale. E che non è d'accordo sull'equiparazione tra dirigente regionale e futuro amministratore del Consorzio. Alla prossima riunione. --Libero Red Dolce.

Il Tirreno

Livorno

la guerra sulle banchine

Porto, la tregua dopo la tempesta Ok a Lorenzini (ma con scadenza)

Dall' Authority un sì provvisorio ai contenitori sulla Sponda Est, però la maxi-Darsena sarà l' unico polo

Mauro Zucchelli Livorno. Disco verde al Lorenzini terminal per poter diventare anche formalmente il secondo polo container del nostro porto, dopo esserlo diventato nei fatti. Ok sì ma a scadenza: questo nuovo assetto andrà avanti finché decollerà la maxi-Darsena, che sembra confermata come unico polo contenitori di Livorno. A quel punto il terminal sulla Sponda Est tornerà a fare principalmente traffici multisettoriali (multipurpose) e ridurrà di nuovo la movimentazione di contenitori a aspetto secondario. Con quale limite percentuale in concreto? Lo determinerà uno studio. Come? Presentando un nuovo piano d' impresa che riorienta la bussola dei propri affari. Quando? Niente tira-e-molla sulla data: il riferimento non è al completamento della nuova espansione a mare bensì alla pubblicazione del bando per la comparazione con il progetto avanzato dall' investitore privato (entro 60 giorni Lorenzini deve presentare un piano-bis). È questo l' approdo del comitato di gestione dell' Authority relativamente alla patata bollente del piano di impresa e del piano economico finanziario presentati - l' uno alla vigilia di Natale e l' altro a metà febbraio - dalla società che è al 50% delle famiglie livornesi di Enio Lorenzini e Ugo Grifoni e per la restante metà di Msc, gigante mondiale delle flotte. Tutti sì (con la sola astensione del rappresentante piombinese) dopo quasi quattro ore di confronto. Al tavolone davanti al busto marmoreo del granduca Ferdinando I c' è anche il neo-sindaco Luca Salvetti, ma come semplice uditore: il rappresentante di Palazzo Civico resta al momento l' avvocato Giuseppe Batini, nominato da Filippo Nogarini. «Batini ha fatto il suo lavoro senza che io gli abbia dato indicazioni», dice Salvetti uscendo dalla sede dell' Authority per andare in consiglio comunale: «Per parte mia avevo auspicato che si arrivasse a una formula in grado di garantire gli uni e gli altri». Salvetti conta di arrivare («nel giro di una manciata di giorni») a un confronto in sede istituzionale che veda protagoniste le due controparti, Tdt e Lorenzini, così come Authority e Regione. Chissà se è questa la terza via escogitata dal commissario-ammiraglio Pietro Verna nel faccia a faccia che ha avuto poche ore prima con il sindaco Salvetti: sembra evitata la terza guerra mondiale sulle banchine livornesi. Tutto si regge però sul fatto che quel che è stato messo nero su bianco valga qualcosa, altrimenti la scadenza non esiste e, siccome in Italia niente è più definitivo del provvisorio, c' è solo una spallata o uno sbrego. Facciamo il caso che non sia così e che non ci si ritrovi fra un po' a ripartire con questa tiritera (che riguarda anche altri porti): potrebbe innescarsi un meccanismo che magari potrebbe spingere i due antagonisti a trovare il modo di allearsi per fare insieme la maxi-Darsena: non era forse già in atto fin dai tempi di Luigi Negri una trattativa riserbatissima fra le due sponde della Darsena Toscana? Gli scontri, cosa sono se non le parti in commedia di questa trattativa? Per certi aspetti le due parti sono entrambe indispensabili: da un lato, senza i traffici di contenitori di Msc, è assai difficile raggiungere i volumi di traffico che consentano di reggere l' investimento dei privati; dall' altro, Tdt non può non cercare di prendersi la maxi-Darsena se non vuole bruciare l' investimento fatto nel terminal attuale. È solo una questione di determinare l' equilibrio delle quote dell' una e dell' altra parte? Non solo. Mettiamo per un istante fra parentesi le famiglie Lorenzini e Grifoni, l' unico soggetto livornese



Il Tirreno

Livorno

in campo, a complicare la cosa è il fatto che Tdt e Msc fanno solo in apparenza lo stesso mestiere. Da un lato, Msc è un armatore: scende a terra per comprimere i costi in quel segmento della catena logistica (e ovviamente una flotta che conta su un proprio terminal conta su tariffe ridotte e su tempistiche di favore). Dall' altro, Tdt è un terminalista indipendente: ma ha come azionisti due fondi internazionali che guardano alla valorizzazione degli investimenti (forse non a brevissimo termine ma tutt' al più di 5-10 anni e dunque hanno tutto l' interesse a stare nell' affare maxi-Darsena ma quanto basta a incassarne le plusvalenze). Nel comitato di gestione è stata rinviata un' altra grana incandescente: slitta l' ok al "piano attuativo di dettaglio" per dichiararlo conferma al Prg portuale. In mattinata nella seduta dell' Organismo di partenariato, una sorta di "parlamentino" consultivo dell' Authority, sia l' organizzazione degli agenti marittimi (Asamar) sia il comandante Savarese (gruppo Onorato) avevano presentato memorie su un' altra spinosa questione, quella degli accosti 14/E-F-G, finiti al centro dell' inchiesta choc che ha portato alla decapitazione dell' Authority. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Lorenzini, confermate le autorizzazioni

UN COMITATO portuale come non si vedeva da tempo: lungo, impegnato, con approfondimenti portati da ciascuno dei componenti con un obiettivo condiviso: far prevalere il lavoro e quindi il pane dei lavoratori rispetto alle interpretazioni più diverse delle normative. Punto più atteso del comitato, che è stato attentamente seguito dallo stesso sindaco Luca Salvetti, rappresentato dall' avvocato Beppe Batini: la conferma delle autorizzazioni e della concessione al terminal Lorenzini, in modo che possa continuare a svolgere la sua funzione 'multipurpose' sia con le merci varie che con i contenitori; con il 'caveat' che al momento in cui si partirà con la gara per la Darsena Europa il terminal manterrà l' impegno di lavorare prevalentemente con merci varie e non con l' attuale ritmo di contenitori. Quando e 'se' la Darsena Europa uscirà dal mondo dei sogni. E in quel caso è molto probabile che entrambi i terminal contenitori della Darsena Toscana dovranno spostarsi - e forse unificarsi - lasciando la Darsena stessa ai ro/ro e alle Autostrade del mare. Tema altrettanto importante, gli adeguamenti tecnico-funzionali al piano. Con l' obiettivo di implementare l' offerta di accosto dei prodotti forestali e potenziare gli spazi sia per il traffico Multipurpose che per quello delle Autostrade del Mare, riorganizzandone le aree. Su queste linee l' Autorità di Sistema Portuale si prepara a ridisegnare una parte consistente del **porto**

commerciale, riorganizzandola e razionalizzandone le destinazioni funzionali. Gli adeguamenti sono stati approvati all' unanimità dal comitato. Uno degli adeguamenti comporta inoltre di delocalizzare la movimentazione dei prodotti forestali dalla Calata Alto Fondale oggi destinata sia al traffico di cellulosa sia a quello dei passeggeri. Sull' area ex Trinseo invece il comitato c' è andato duro, malgrado la sentenza contraria all' AdSP del Tar di Firenze. L' AdSP ha predisposto un progetto preliminare per il recupero dell' area finalizzato al vincolo preordinato all' esproprio nel quale si prevede la sistemazione a piazzale dell' intera zona ad eccezione del recupero di alcuni impianti esistenti (antincendio e trattamento acque) e dei piccoli fabbricati ad uso uffici/accoglienza. Il progetto preliminare prevede anche l' opzione di costruire un silo auto, per aumentare la capacità di stoccaggio veicoli. La procedura di esproprio andrà avanti a prescindere dall' esito del contenzioso tutt' ora pendente su quell' area tra l' AdSP e la società Sintermar, che con la Trinseo aveva un accordo preliminare di vendita, e sulle cui aree aveva ottenuto la facoltà di movimentare e stoccare auto nuove, sia pure in assenza di una modifica funzional del PRP che mutasse la destinazione d' uso di quelle zone da "industriale" a "multipurpose". Antonio Fulvi.

4 CRONACA LIVORNO LA CITTA' E IL MARE

ACCADDERA NAVALE Arriva la Vespucci Come salire a bordo

TUTTO parte in Accademia Navale per il ricambio generazionale di cadetti e sottufficiali. Arriva la Vespucci, la nave ammiraglia della Marina. Come salire a bordo? Il comandante, il capitano di Vasca, è pronto a rispondere a tutte le domande. La Vespucci è una nave ammiraglia della Marina. Come salire a bordo? Il comandante, il capitano di Vasca, è pronto a rispondere a tutte le domande.



CACCIA AL FUTURO

Lorenzini, confermate le autorizzazioni

UN COMITATO portuale come non si vedeva da tempo: lungo, impegnato, con approfondimenti portati da ciascuno dei componenti con un obiettivo condiviso: far prevalere il lavoro e quindi il pane dei lavoratori rispetto alle interpretazioni più diverse delle normative.

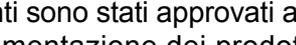
Il sindaco Luca Salvetti, rappresentato dall' avvocato Beppe Batini, ha confermato le autorizzazioni e la concessione al terminal Lorenzini, in modo che possa continuare a svolgere la sua funzione 'multipurpose' sia con le merci varie che con i contenitori.

LA DECISIONE: L'ANNUNCIO AL TAVOLO DEL PARTECIPIATO

Sintermar, ricorso contro il Tar. Il Tar di Firenze ha emesso una sentenza contraria all' AdSP del Tar di Firenze. L' AdSP ha predisposto un progetto preliminare per il recupero dell' area finalizzato al vincolo preordinato all' esproprio nel quale si prevede la sistemazione a piazzale dell' intera zona ad eccezione del recupero di alcuni impianti esistenti.

LA DECISIONE: L'ANNUNCIO AL TAVOLO DEL PARTECIPIATO

Sintermar, ricorso contro il Tar. Il Tar di Firenze ha emesso una sentenza contraria all' AdSP del Tar di Firenze. L' AdSP ha predisposto un progetto preliminare per il recupero dell' area finalizzato al vincolo preordinato all' esproprio nel quale si prevede la sistemazione a piazzale dell' intera zona ad eccezione del recupero di alcuni impianti esistenti.



Antonio Fulvi

LA DECISIONE L' ANNUNCIO AL TAVOLO DEL PARTENARIATO

Sintermar, ricorso contro il Tar

IL TAVOLO del partenariato, cioè il comitato consultivo dell' autorità portuale allargato a tutte le principali componenti del porto, ha affrontato ieri mattina, in un clima volutamente costruttivo ma non per questo meno complesso, alcuni dei temi della programmazione degli spazi nella cinta doganale. Partendo dalla relazione di Claudio Vanni, dirigente alla programmazione, su alcuni piani di attuazione che dovrebbero consentire di aggiornare il piano regolatore del porto. Operazione solo a prima vista trasparente. Perché ne è nata una discussione con molte interpretazioni non in linea, sulla base della tesi di Asamar secondo la quale il piano regolatore non può essere modificato con semplici interventi attuativi. Come già altre volte e non solo nel nostro porto, la difficoltà di operare secondo norme chiare e univoche ha generato prese di posizioni diverse, che non sono arrivate a una conclusione definitiva su temi che invece avrebbero avuto bisogno - come ha sostenuto il commissario ammiraglio Verna - di tagliare i vari nodi gordiani. Così sugli interventi relativi alle aree delle Autostrade del mare - uno dei temi che hanno creato e continuano a creare scontri tra armatori e terminalisti - le decisioni sono in sostanza rimaste in sospeso. C' è stato comunque l' annuncio che l' Autorità di sistema intende ricorrere contro la sentenza del Tar relativamente all' area che la Sintermar intende utilizzare per i traffici delle auto: sentenza che ha dato ragione a Sintermar e contro la quale l' AdSP potrebbe anche scegliere la strada dell' esproprio per pubblica utilità, innescando un ennesimo scontro tra chi cerca di aumentare i volumi dei traffici del porto e chi teme di essere "inchiodato" da eventuali ricorsi alla magistratura, mai come di questi tempi determinante sulla programmazione portuale. A.F.

4 CRONACA LIVORNO
LA CITTA' E IL MARE

ACCADDEMA NAVALE
Arriva la Vespucci
Come salire a bordo

CANTIERE BENETTI
Venduto il primo megayacht banchiera cinese

LA DECISIONE L'ANNUNCIO AL TAVOLO DEL PARTENARIATO
Sintermar, ricorso contro il Tar

CACCIA AL FUTURO



«Darsena Europa, ecco perché sì»

Savi, presidente di Uniport spiega i vantaggi della infrastruttura

SULLE tematiche più delicate e oggetto di scontri sulle banchine interviene oggi con una lunga nota il presidente di Uniport, Carlo Savi. Eccone i passi principali. «Per poter fare un punto sulla situazione di Livorno, occorre una premessa: nel 2015 è stata approvata la variante anticipatrice al piano regolatore del porto in consiglio comunale e successivamente è stato approvato in consiglio regionale il piano stesso. Il porto di Livorno - dice Savi - è sempre stato multi-proposta e questo ha permesso a Livorno anche durante la crisi del 2007 di tenere sia dal punto vista economico sia da quello occupazionale. La filosofia del nuovo Prg si riassume sostanzialmente a questo, la divisione del porto per aree funzionali/merceologiche, destinando una parte importante della zona più vecchia del porto al traffico delle crociere, cosa non scontata per la cultura dominante dentro il porto. Questa è stata la filosofia con cui ci si è approcciato al PRG, ipotizzando anche forti spinte al processo di aggregazione delle imprese che operavano sulle stesse tipologie di merci. Il risultato è stato che purtroppo la litigiosità delle imprese e la spinta tutt'altro che propulsiva dell' **autorità portuale**, determinano oggi che gli armatori sono a tutti gli effetti terminalisti così come i fondi di investimento sono proprietari a vario titolo di importanti terminal». «La parcellizzazione attuale - prosegue Savi - fa sì che ci siano tensioni quotidiane per un singolo metro di banchina e piazzale, e nel trend assolutamente positivo ci sono più traffici che spazi rispetto alle opportunità lavorative ulteriori. La piattaforma Europa diventa dunque strategica non solo perché permette di avere un'infrastruttura in grado di ricevere navi di ultima generazione, ma bensì perché libererà spazi importanti con lo spostamento degli attuali terminal contenitori che potranno essere utilizzati per gli attuali traffici Ro-Ro». «L'attuale situazione - aggiunge il presidente di Uniport - che si è venuta a verificare con il contrasto dei due attuali terminalisti di container, rischia di deflagrare se non governata politicamente, perché necessita di un'armonizzazione su un punto fermo: la Piattaforma Europa è necessaria e nel momento della sua realizzazione rappresenterà l'infrastruttura che ospiterà il terminal container. Ma affermare oggi che si debba togliere subito la concessione ad uno dei due attuali terminalisti perché altrimenti quest'opera perde strategicità, sarebbe un errore che rischia di minare la possibilità di realizzazione dell'opera stessa. Savi conclude con due considerazioni: «Primo: non è più possibile pensare nel 2019 di avere imprese che operano in porto senza essere solvibili e senza capacità di investimento. Secondo: sarebbe cosa utile oltre che necessaria fissare un range tariffario al disotto del quale non è possibile scendere e al di sopra del quale non è possibile andare».

L'Avvisatore Marittimo

Livorno

VANNI (RESPONSABILE PIANIFICAZIONE): «AVANTI CON I DRAGAGGI, ENTRO L'ANNO COMPLETATO IL MICROTUNNEL»

Livorno, è l'ora di consolidare la crescita

Dopo il 2018 da record, lo scalo punta a chiudere i nodi infrastrutturali necessari al suo rilancio

Nuova Piattaforma Europa, accessibilità via terra ai terminal esistenti, allargamento del canale di ingresso per le navi e del cerchio di evoluzione, dragaggi, nuovo terminal crociere, affidamento dei bacini di carenaggio, concessione del porto turistico, rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria, miglioramento dei varchi doganali: per lo sviluppo e la crescita del porto di Livorno, in fase di gestione commissariale dell'Authority di sistema, questo è un periodo di snodo che può definire il futuro dello scalo, dopo un 2018 di forte crescita dei traffici che ha coinvolto tutto il sistema (oltre a Livorno, Piombino e i porti dell'Isola d'Elba). Secondo i dati dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, il 2018 si è chiuso con una crescita del 7,3% complessivo del sistema e dell'8,5% del solo porto di Livorno, con le Autostrade del Mare a +7,1% (solo Livorno +13,2%), le rinfuse liquide a +7,5% e le solide a +0,7%. Container, auto nuove e forestali, traffici esclusivi di Livorno, sono cresciuti rispettivamente dell'1,7%, dell' 1,3% e del 4%. Sul fronte delle opere prosegue la realizzazione di quella razionalizzazione degli spazi dello scalo, prefigurata con il piano regolatore della gestione Gallanti e legata al completamento della Piattaforma Europa: «Stiamo lavorando spiega Claudio Vanni, responsabile pianificazione e studi dell'Autorità di sistema al primo passaggio della Piattaforma con due progetti. Uno è la diga foranea, di cui è in corso di elaborazione il progetto, preliminare e definitivo. Dopo l'approvazione potremo avviare i cantieri per l'opera. L'altro è il terminal container, di cui speriamo di poter imbastire la gara entro pochi mesi. Intanto lavoriamo all'accessibilità da terra dei terminal esistenti, in particolare del Terminal Darsena Toscana». Un'altra opera importante per aumentare la dimensione delle navi che possono accedere allo scalo, in corso da anni, è l'allargamento del canale di accesso da 70 a 120 metri, con la riprofilazione delle banchine. Si tratta di spostare tubature petrolifere ripositionandole più in basso in un microtunnel: «Per motivi tecnici i lavori sono rallentati. Uno dei due pozzi ha ceduto durante un allagamento. Adesso abbiamo trovato la soluzione e completeremo il lavoro entro fine anno. Intanto non siamo rimasti fermi e stiamo per far partire i dragaggi lungo due terminal per portare i fondali a 15 metri. Oggi possono entrare al massimo navi da 7.000 teu non a pieno carico. In futuro potranno arrivare le 8.000 teu». Contemporaneamente si migliorerà il bacino di evoluzione, recuperando qualche metro con interventi sulle banchine come quella dell'ex centrale Enel, dove si potrà ricavare un nuovo terminal. Per quanto riguarda i fondali, la Piattaforma Europa avrà un pescaggio di 16 metri, ma i cassoni da cui è formata consentiranno in teoria di arrivare fino a 18. Capitolo a parte è rappresentato dalle crociere. La società che gestisce questo settore, Porto Livorno 2000, è stata da poco privatizzata. Un raggruppamento guidato dai gruppi Onorato e Msc ha ottenuto il 66% delle quote e investirà 90 milioni per raddoppiare gli spazi fino agli alti fondali e realizzare la nuova stazione marittima. Altri 35 milioni verranno messi dall'Authority per riprofilare le banchine: «Oggi spiega Vanni i nuovi gestori operano con la vecchia concessione. Entro la fine del 2019 definiremo la nuova concessione che comprenderà anche gli spazi aggiuntivi. Avrà una durata di 30 anni a partire dal primo gennaio 2020». Intanto è in corso la gara per l'affidamento dei due bacini di carenaggio, uno fisso e uno galleggiante. Sono state aperte le buste con le offerte tecniche, entro luglio verrà presa una decisione. Sempre entro l'estate ci sarà la concessione della marina turistica nel porto mediceo. La riorganizzazione del porto prevede il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, con l'elettificazione della sponda Est della Darsena Toscana, dove sono presenti due terminal per ro-ro e auto nuove («in crescita a doppia cifra da tre anni»). «Creando nuovi spazi, spostando l'attività petrolifera sulle opere foranee



L'Avvisatore Marittimo

Livorno

e migliorando l'accessibilità ai varchi doganali conclude Vanni aumenteremo la capacità produttiva del resto del porto ».

L'Avvisatore Marittimo

Livorno

I sindacati chiedono meno incertezza e maggiore qualità

Cgil, Cisl e Uil: in primo piano le infrastrutture necessarie sia per Livorno che per Piombino

Il commissariamento dell'Authority, il conflitto fra imprenditori del porto, il cambio della guardia politico nei Comuni di riferimento di Livorno e Piombino dopo le ultime elezioni, la preoccupazione di un rallentamento nello sviluppo delle infrastrutture a vantaggio dei porti concorrenti: sono soprattutto questi i fattori che generano incertezza sul sistema portuale del Tirreno settentrionale, secondo i sindacati territoriali di FiltCgil, FitCisl e Uiltrasporti. Eppure fino a pochi mesi fa tutto sembrava andare per il verso giusto, con traffici in aumento e riflessi positivi sull'occupazione. «Il numero degli occupati afferma Roberto Pupi (Filt) è salito di circa il 2%, vediamo incremento anche negli straordinari, il pool di manodopera exarticolo 17 sta lavorando, ha richieste un po' da tutte le imprese. Quello che serve ai porti di Livorno e Piombino per fare il salto di qualità sono le infrastrutture. Negli ultimi anni l'industria locale è stata massacrata, è rimasto soltanto il porto. Per questo, nei giorni scorsi la Cgil ha organizzato un'iniziativa sulle infrastrutture. È emersa la preoccupazione in questa fase in cui la governance dell'Authority è stata commissariata, con presidente e segretario generale interdetti». Anche per Claudio Sodano (Uiltrasporti) la priorità sono le infrastrutture: «Il porto di Livorno in questi anni ha sofferto meno la crisi rispetto a altri scali perché ha saputo diversificare la propria attività. L'auspicio è che si realizzi rapidamente il progetto della Darsena Europa per i container, perché ro-ro, ropax e traffico di auto nuove sono attività che hanno bisogno che si liberino molti spazi. A Piombino ci sono stati molti investimenti negli ultimi anni con l'acquisizione di banchine e di aree che prima erano utilizzate dalle industrie. Ma il potenziale dello scalo non è ancora espresso pienamente: ha fondali, pontili, servono spazi operativi e collegamenti verso l'esterno, come il completamento della bretella della statale 398». Dino Keszei (Fit) sottolinea anche il particolare momento politico che finirà inevitabilmente per riflettersi anche sulla gestione portuale e che necessita che la governance del sistema portuale sia pienamente operativa. L'interdizione per presidente e segretario generale dovrebbe durare fino ad agostosettembre: «A Livorno e Piombino ricorda Keszei ci sono due sindaci nuovi, rispettivamente di Pd e Lega, che dovranno nominare i loro rappresentanti nel Comitato di gestione dell'Authority e poi anche i nuovi assessori con delega ai porti». Il tutto mentre i vertici dell'Authority sono interdetti: «Finché la situazione non si sblocca sarà difficile fare programmi a lungo termine. Il commissario Verna lavora molto, ma è indubbio che il porto è zoppo. Inoltre è in corso una guerra fra armatori concorrenti, con scenari che cambiano da una settimana all'altra. C'è molta incertezza, si spera che il rientro dei vertici dell'Authority riporti stabilità. Ci auguriamo che a settembre, effettuate le scelte dei Comuni e ripresa l'attività di presidente e segretario dell'Authority di sistema, si possa riprendere il discorso dello sviluppo da dove si era fermato». Per quanto riguarda il conflitto, anche a colpi di carte bollate, fra gli imprenditori del porto, Roberto Pupi specifica: «Non ci schieriamo da una parte o dall'altra, ma qualunque scelta venga fatta, per noi è importante che si rispetti il lavoro. Non si devono perdere posti e turni. Per questo monitoreremo la transizione delle aree ai nuovi concessionari, prevista dal piano regolatore portuale. Il passaggio da un terminalista a un altro può creare squilibri. Servono piani industriali chiari fin da subito. Sentiamo anche parlare di espropri. Ci sono piccole imprese che sono virtuose e non vorremmo che rischiassero di perdere la loro attività».



Livorno: it's time to consolidate growth

The port aims to close soon its infrastructural matters

The new Europa Platform, access to the existing terminals by land, the widening of the entry channel for ships and the turning circle, dredging, a new cruise terminal, signing contracts for the dry docks and granting concessions for the tourist port, strengthening the rail infrastructure, and improving customs gates: all for the development and growth of the port of Livorno, during this phase of governance by commissioners. This is a period of transition that may define the future of the port, after strong growth in traffic in 2018 that has affected the whole system (as well as Livorno, there is Piombino and the ports on Elba). According to the data from the Port System Authority of the Northern Tyrrhenian Sea, 2018 closed up 7.3% overall for the port system and up 8.5% for the port of Livorno alone, with Motorways of the Sea up 7.1% (Livorno alone: +13.2%), liquid bulk at +7.5% and solid bulk at +0.7%. Livorno's traffic has grown by 1.7%, with containers up 1.3% and new & foreign cars up 4%. On the construction front, the rationalization of port spaces continues, as planned by the Gallanti master plan and tied to the completion of Platform Europa: We are working on two projects, explained Claudio Vanni, head of planning and research for the System Authority, for the first stage of the Platform. One is the breakwater, for which the preliminary and final plan is in progress. After approval, we can start work on it. The other is the container terminal, which we hope to be able to prepare tenders for within a few months. In the meantime we are working on the ground accessibility of the existing terminals, in particular the Darsena Toscana Terminal. Another important project related to the increased size of ships that can access the port, which has been going on for years, is the extension of the access channel from 70m to 120m, with the reprofiling of the docks. It is a matter of moving oil pipes by repositioning them further down in a microtunnel: Work has slowed down for technical reasons. One of the two shafts collapsed, resulting in flooding. But now we have a solution and will complete the work by the end of the year. Meanwhile, we have not stood still and are about to start dredging two terminals to bring the channel to 15m depth. Today, ships of a maximum of 7,000 TEU can enter when not fully loaded. In the future we will be able to receive 8,000 TEU ships. At the same time, the turning basin will be improved, recovering a few meters with adjustments to the docks such as at the former ENEL power plant, where there will be a new terminal. As for the seabed, the Europa Platform will have a draft of 16m, but the caissons from which it is formed in theory allow it to go down to 18m. Cruises are a separate chapter. The company that manages this sector, Porto Livorno 2000, has recently been privatised. A consortium led by the Onorato and MSC groups has obtained 66% of the shares and will invest 90 million euros doubling the deep water areas and building the new maritime station. The Port System Authority will invest another 35 million to reprofile the docks: Vanni explained, Today the new operators are working under the old concession. By the end of 2019, we will be defining new concessions, which will include additional spaces. They will last 30 years from 1 January 2020. In the meantime, tenders for the assignment of the two dry docks, one fixed and one floating, are underway. The envelopes with the technical offers have been opened and a decision will be taken by July. Also by the summer there will be the concession for the tourist marina in the Porto Mediceo. The reorganization of the port provides for the strengthening of the rail infrastructure, with the electrification of the shore to the east of the Darsena Toscana, where there are two terminals for RORO and new cars (doubledigit growth for three years). By creating new spaces, shifting oil activity to breakwater structures and improving accessibility at customs crossings, Vanni concluded, we will increase productive capacity for the rest of the port.



L'Avvisatore Marittimo

Livorno

Unions request less uncertainty and more quality

CGIL, CISL and UIL unions: infrastructure for both Livorno and Piombino at the forefront

The appointment of a special authority commissioner conflicts amongst business leaders at the port swings in political allegiances in the main municipalities of Livorno and Piombino following recent elections concerns over a possible slowdown in new infrastructure creation, which could favour competing ports: these are the main points currently generating uncertainty across the Northern Tyrrhenian port system, according to the local branches of FiltCgil, FitCisl and Uiltrasporti unions. Until just a few months ago, however, everything seemed to be going well, with traffic on the rise and a positive outlook for employment. The number of employees, says Roberto Pupi (Filt), has risen by about 2%, and we've also seen an increase in the hiring of specialized workers. The pool of labour that was formed following removal of provisions contained in article 17 is doing its job, requests keep pouring in from all kinds of quarters. What the port of Livorno and Piombino now needs to make a qualitative leap is infrastructure. In recent years the local industrial base has been decimated, only the port remains. For this reason, Italy's Cgil union has organized an infrastructure initiative within the past few days. Concerns were expressed over the ports' current phase, with the Authority's chairman and general secretary having been suspended from office, and a special commissioner appointed. Also according to Claudio Sodano (Uiltrasporti) infrastructure is the main priority: In recent years the port of Livorno suffered to a lesser degree from the crisis than other ports because it was able to diversify its business. Our hope is that the Darsena Europa container project can be implemented quickly because roro, ropax and new vehicle traffic are activities that require the freeing up of considerable space. In recent years many investments have taken place in Piombino, with the acquisition of docks and areas that before were used by industries The port's potential, however, has not yet been fully unlocked: while depth clearance and piers are in place, operational areas and road links, such as the completion of the 398 highway are still needed. Dino Keszei (Fit) also points to the current political evolution, that will inevitably reflect on the port's management, and which calls for a port governance that is fully operational. The suspension of the chairman and general secretary should remain in effect until August or September: In Livorno and Piombino, points out Keszei, there are two new mayors, from the Pd and the Lega, respectively, and these will have to appoint their representatives in the Authority's Management Committee, and then also the new councillors under delegation to the ports. All this while the heads of the Authority are under suspension As long as this situation is not remedied, it will be difficult to make longterm plans. Special commissioner Verna does work hard, but there's no denying that the port lacks balance. Furthermore, a war between competing shipowners is underway, with outcomes changing from one week to the next. There's a lot of uncertainty, let's hope that the reentry of the authority's leadership will bring stability. Our wish is that in September, once the municipalities make their selections, and the chairman and secretary of the system Authority are active once more, we'll be able to resume talks on growth from where they stalled. Regarding the animosity amongst port businesses, which have included official court allegations, Roberto Pupi specifies: We're not taking anyone's side, but whatever choice is made, what's important for us is to respect jobs. Jobs and shifts should be maintained. Because of this we will keep monitoring the transition of the port's areas to new concessionaires, as provided for by the port regulatory plan. Switching from one terminal operator to another can create imbalances. We need clear business plans from the start. There's even talk of expropriating. There are small businesses here that excel, and we wouldn't want to risk losing them.



I DATI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA

Tirreno del Nord, un 2018 di traffici a tutto vapore

In forte crescita soprattutto le Autostrade del Mare (+13%) e le rinfuse liquide (+7,5%)

Il sistema portuale del Tirreno settentrionale ha segnato nel 2018 una crescita del 7,3% nel tonnellaggio complessivo e segni più davanti a quasi tutti gli indicatori di traffico, con l'eccezione dei traghetti, che sono diminuiti dello 0,4%. Sono questi i dati del rapporto statistico elaborato dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. L'Authority ha cominciato il 2019 con lo choc dell'inchiesta che ha azzerato i vertici con l'interdizione del presidente, Stefano Corsini, e del segretario generale, Massimo Provinciali, indagati per abuso d'ufficio nell'assegnazione di concessioni temporanee. Al loro posto è stato nominato commissario Pietro Verna. L'interdizione durerà fino a agosto per il presidente e a ottobre per il segretario, salvo eventuale accoglimento dei ricorsi. Complessivamente, nell'anno appena trascorso i porti di Livorno, Piombino e quelli dell'isola d'Elba (Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo) hanno movimentato 44 milioni di tonnellate di merce. Autostrade del Mare Lo scalo labronico si conferma regina nel settore delle autostrade del mare, dove con le sue 507 mila unità commerciali in ingresso e in uscita dal porto (+13,2% rispetto al 2017) ha contribuito a movimentare il 70% del traffico complessivamente generato in questo comparto da tutti i porti del Sistema. Assieme a Piombino (che ha movimentato oltre 125 mila unità, in calo dell'8%) e ai porti elbani (95mila unità, +1,8%), sono state movimentate quasi 729 mila tir e trailer (+7,1%). Passeggeri I passeggeri transitati dagli scali portuali dell'Alto Tirreno sono stati 9 milioni 723 mila, +0,5% rispetto al 2017. In crescita il traffico delle crociere, con 825 mila croceristi (+12,3%). In particolare, è stato il porto di Livorno a registrare il dato più performante, movimentando 786.136 cruisers (+12,5%),. Seguono i porti elbani con 26.415 unità (in calo dell'11,4%) e quello di Piombino (12.759 unità, +116,4%). Nel traffico dei traghetti, i porti nel loro insieme hanno movimentato quasi 9 milioni di passeggeri, di cui 2,6 milioni in transito da Livorno (+ 5,3%), 3,2 milioni da e per Piombino (2,7%) e 3.044.667 da e per gli scali insulari (2,7%). Rinfuse Nel settore delle merci alla rinfusa, sono stati movimentati quasi 12 milioni di tonnellate di merce, di cui 9,5 di rinfuse liquide (+7,5%) e 2 milioni di tonnellate di dry bulk (0,7%). Nelle altre tipologie di traffico è il porto di Livorno a gestire il 100% del traffico complessivamente movimentato dai porti dell'Alto Tirreno. Container Nei container Il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell'1,9% rispetto al 2017 con 748 mila teu movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (2%) e il transhipment (154 mila teu totali, 9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Auto nuove Bene anche le auto nuove, dove è stato raggiunto il terzo record consecutivo: 666 mila unità e una crescita dell'1,3%. Si sono confermati molto buoni anche i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017. Navi Complessivamente, sono transitate dagli scali dell'Alto Tirreno 34.912 navi. È un dato in diminuzione del 3,4%. È diminuita anche la stazza lorda complessiva del movimento navi, che è passata dalle 319 mila tonnellate del 2017 alle 315 mila del 2018.



THE LATEST STATISTICS ISSUED BY THE PORT AUTHORITY

North Tyrrhenian shipping traffic: full steam ahead in 2018

Motorways of the Sea (+13%) and liquid bulk (+7.5%) show particular strength. Tuscany ports handled 44 million tons of goods

In 2018, the North Tyrrhenian Sea Ports System recorded 7.3% growth in overall tonnage, and almost all other traffic indicators showed positive signs, with the exception of ferries, which decreased by just 0.4%. These are the figures contained in a statistical report prepared by the Ports System Authority of the North Tyrrhenian Sea. The Authority opened 2019 with the shock of an investigation that removed the top leadership, with the suspension of its chairman, Stefano Corsini, and of the general secretary, Massimo Provinciali, suspected of abuse of power in the assignment of temporary concessions. In their place, Pietro Verna was appointed as special commissioner. The suspension will last until August for the chairman, and October for the secretary, unless further appeals are brought to bear. Overall, in the year that just ended the ports of Livorno, Piombino and those of the island of Elba (Portoferraio, Rio Marina and Porto Cavo) handled 44 million tons of goods. Motorways of the Sea Livorno confirmed its position as the queen of the Motorways of the Sea sector: thanks to its 507,000 transport vehicles entering and leaving the port (+ 13.2% compared to 2017) it contributed to moving 70% of the total traffic generated in this segment across all ports in the System. Together with Piombino (which handled just over 125,000 trucks, down 8%) and the Elban ports (95,000 trucks, up 1.8%), almost 729,000 trucks and trailers (+ 7.1%) were handled overall. Passengers going through the ports of the North Tyrrhenian numbered 9,723,000, + 0.5% compared to 2017. Cruise traffic increased, with 825,000 cruise passengers (+ 12.3%). In particular it was the port of Livorno that recorded the best performance, moving 786,136 passengers (+ 12.5%). Next followed the Elban ports with 26,415 (down 11.4%) and Piombino (12,759, + 116.4%). As for ferry traffic, the ports as a whole handled almost 9 million passengers, of which 2.6 million transited from Livorno (+ 5.3%), 3.2 million to and from Piombino (2.7%), and 3,044,667 to and from ports on the island (2.7%). Bulk cargo In the bulk goods sector, almost 12 million tons of goods were handled, of which 9.5 were liquid (+ 7.5%) and 2 million were dry bulk (0.7%). In other types of traffic, the port of Livorno managed 100% of the total traffic handled by the ports of the North Tyrrhenian. Container In the container segment 2018 recorded an overall growth of 1.9% compared to 2017, with 748,000 TEU moved. The full container segment, which increased by 7.5% both in import and export, contributed to this impressive result. On the other hand, the empty container (2%) and transshipment (154,000 TEU overall, 9.3%) segments, which currently represent 20% of the ports' traffic, experienced decreases. New vehicles New vehicle transport too posted positive results, reaching a record for the third consecutive year: 666,000 units, or a 1.3% growth. Trade in timber products was also very positive: 1.65 million tons handled, or + 4% on 2017. Ships Altogether, 34,912 vessels passed through the ports of the North Tyrrhenian Sea. The figure represents a 3.4% decrease compared to the previous year. The overall gross tonnage of the vessels also decreased, dropping from 319,000 tons in 2017 to 315,000 tons in 2018.



L'Avvisatore Marittimo

Livorno

Confetra presenta l'associazione Toscana

L'obiettivo è un maggiore radicamento territoriale

Venerdì 21 giugno, si è tenuto il battesimo pubblico della nuova organizzazione confederale regionale Confetra Toscana. Alle ore 15.00, presso la Fortezza Vecchia di Livorno, il presidente Alberto Bartolozzi ha aperto i lavori di un confronto tutto centrato sulle opportunità regionali di crescita e sviluppo per l'industria logistica. La logistica a sua volta punta a essere volano per l'intera economia territoriale. Alla presentazione del nuovo soggetto territoriale si sono susseguite la relazione di inquadramento del sistema industriale toscano da parte del professor Riccardo Lanzara e quella del responsabile del centro studi Srm per l'economia marittima e logistica, Alessandro Panaro. Successivamente è stata avviata una tavola rotonda a cui hanno partecipato tutti i gestori dei principali nodi logistici regionali e alcuni tra i principali operatori di mercato. «Si è discusso ha dichiarato il presidente di Confetra, Nereo Marcucci delle prospettive del nostro sistema portuale e logistico regionale. In particolare, si è parlato della funzione di Darsena e di Piattaforma Europa per accrescere la capacità infrastrutturale di Livorno a servizio anche di un forte riorientamento manifatturiero e del reinsediamento di una moderna industria del mare a Piombino. Restano questi i due pilastri intorno ai quali articolare un contributo al rilancio e alla collocazione strategica della Toscana nella riconfigurazione geopolitica delle produzioni e dei traffici a livello nazionale ed internazionale». «Abbiamo fatto il punto ha detto Gloria Dari, presidente di Spedimar anche sul progetto ferroviario per lo scavalco, sulle prospettive di crescita del cargo aereo negli aeroporti toscani, sull'autotrasporto e le connessioni con le grandi direttrici transnazionali europee e i corridoi del TenT Network. Infine, sulle funzioni retroportuali e logistiche dei nostri interporti, Collesalvetti e Prato su tutti. Abbiamo cercato di aprire una finestra sulle opportunità e sui rischi di un futuro che è già presente». Sono intervenuti, tra gli altri, Riccardo Breda, Christian Colaneri, Roberto Chiara, Pietro Verna, Gina Gianì. Le conclusioni sono state affidate al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi. Con l'apertura dell'organizzazione toscana, Confetra prosegue così il processo di radicamento territoriale del proprio sistema confederale che rappresenta il settore della Contract Logistic in Italia presso il Cnel, il Governo, il Parlamento e le Regioni. E' un settore composto a livello nazionale da 108 mila imprese che rappresentano il 9% del prodpotto interno lordo italiano, danno lavoro a oltre 800 mila addetti e generano 85 miliardi di euro di valore prodotto. Per quanto riguarda la comunità dei trasporti e della logistica toscana, la nuova associazione regionale rappresenta una nuova prospettiva per il futuro che consente di riunire realtà che oggi hanno una rappresentanza frammentata sotto un brand unico. Il riferimento è a altre associazioni come Confindustria che sul territorio sono già rappresentate a livello provinciale di Livorno e regionale di Toscana, oltre che nazionale. Gli operatori del settore cercano così di essere più riconoscibili da parte delle istituzioni come una realtà unica, che possa parlare con una voce sola per l'intero comparto logistico. Confetra Toscana, la cui presentazione ufficiale è avvenuta nei giorni scorsi, è operativa da febbraio. Il presidente è Alberto Bartolozzi, che è anche presidente di Assotosca, rappresentanza regionale di spedizionieri, corrieri e autotrasportatori.



L'Avvisatore Marittimo

Livorno

Confetra Tuscany: the association officially presented

The target is a better grasp of the territory

On Friday 21 June, the public baptism of the new confederal regional association, Confetra Toscana, was held. At 3.00 pm, at the ancient fortress of Livorno, the president Alberto Bartolozzi announced the opening of an association focused on the growth and development of the region's logistics industry. Logistics in turn aims to be a driving force for the region's economy. Following an introduction to this new regional body was a speech on the association's relationship with the framework of the Tuscan industrial system by Professor Riccardo Lanzara and a presentation by Alessandro Panaro, head of the SRM study centre for maritime economy and logistics. Subsequently a round table discussion followed with the participation of all the main regional logistics operators and some of the major markets' representatives. We discussed, said the president of Confetra, Nereo Marcucci, the prospects of our regional port and logistics system. In particular, we talked about the function of the Darsena and the Europa Platform as an addition to Livorno's infrastructural capacity for the purpose of serving the manufacturing industry, which is an important new orientation, and the reestablishment of a modern maritime industry at Piombino. These remain the two pillars on which we aim to structure our relaunch of Tuscany's strategic position, through geopolitical reconfiguration of production and traffic, both national and international. We also discussed, said Gloria Dari, president of Spedimar, the bypass rail project, the prospects of air cargo growth for Tuscan airports, the road haulage and the connections with the great European transnational lines and the corridors of the Ten T Network. Finally, we talked about the backport and logistic functions of our dry ports, Collesalvetti and Prato mostly. We have tried to open a window onto the opportunities and risks of a future that is already upon us. Speakers included Riccardo Breda, Christian Colaneri, Roberto Chiara, Pietro Verna and Gina Giani. Summing up was entrusted to the president of the Tuscany Region, Enrico Rossi. With the opening of the Tuscan organization, Confetra thus continues the process of territorial establishment of its confederal system that represents the Contract Logistic sector in Italy at the CNEL, the Government, the Parliament and the Regions. It is a sector composed at a national level of 108,000 companies that represent 9% of the Italian GDP, employing over 800,000 workers and generating 85 billion euros of product value. As far as the Tuscan transport and logistics community is concerned, this new regional association represents a new outlook, bringing together entities, that until now had a fragmented representation, under a single brand. This can be compared to other associations such as Confindustria which are already represented at the provincial level of Livorno and the regional level of Tuscany, as well as national. The operators of the sector try to be recognised by the institutions as a unique entity that can speak with a single voice for the entire logistics sector. Confetra Toscana, whose official presentation took place a few days ago, has been operational since February. The president is Alberto Bartolozzi, who is also president of Assotosca, the regional association for shippers, couriers and hauliers.



FERCAM: potenziato il collegamento intermodale Italia Tunisia

(FERPRESS) - Bolzano, 25 GIU - A esattamente 4 anni dal primo collegamento intermodale Livorno-Tunisi operato dalla società di trasporti e logistica altoatesina, quest' ultima si appresta ora a potenziare questo servizio con l' inserimento di ulteriori 50 nuovi semirimorchi destinati esclusivamente a questa tratta. FERCAM è presente in Tunisia con la sua filiale dal 2012, ubicata nella zona industriale di Rades: un impianto di 7000 m² di cui 2000 destinati a magazzino doganale e 800 per gli uffici operativi tutti video sorvegliati 24h24. La filiale garantisce collegamenti settimanali da e verso i **porti** di Livorno e Tunisi; oltre ai servizi a carico completo si effettuano anche servizi di distribuzione internazionale delle merci in import, mentre a Tunisi il traffico viene coordinato e seguito dalla filiale in loco che fornisce anche un servizio di assistenza e consulenza per il disbrigo delle operazioni doganali import ed export in Tunisia e Libia. "La scelta di potenziare il parco mezzi è stata dettata dalla necessità di garantire un più ampio servizio alla nostra clientela sempre più numerosa; i risultati positivi del primo quadrimestre 2019 hanno confermato il trend favorevole per questo mercato, al punto da farci valutare in conformità con la strategia aziendale 2020, l' apertura di una seconda filiale nella Tunisia meridionale per poter offrire soluzioni logistiche sempre più performanti in linea con le esigenze del mercato," afferma Hans Splendori, Direttore Vendite della divisione transport. Competenza, servizi aggiuntivi e presenza capillare sul territorio sono i punti forti da offrire in particolare alle PMI che intendono affrontare o mirano ad affermarsi sui mercati internazionali; know-how per il disbrigo delle partiche doganali e altri servizi di assistenza per chi si affaccia su nuovi mercati tanto diversi da quello europeo sono importanti quanto la vicinanza anche logistica ai propri clienti. La professionalità delle risorse umane presenti nelle due sponde del Mediterraneo hanno permesso a FERCAM di emergere come partner affidabile in un mercato difficile ma stimolante dove le competenze sono indispensabili per il successo.



Fercam potenzia servizio Livorno-Tunisi

Massimo Belli

LIVORNO Fercam potenzia il servizio Livorno - Tunisi. Esattamente dopo quattro anni dal primo collegamento intermodale operato dalla società di trasporti e logistica altoatesina su questa tratta arriva l'annuncio dell'inserimento di ulteriori 50 nuovi semirimorchi destinati esclusivamente a questa tratta. Realtà in costante crescita Fercam è presente in Tunisia con la sua filiale dal 2012, ubicata nella zona industriale di Rades: un impianto di 7000 metri quadrati di cui 2000 destinati a magazzino doganale e 800 per gli uffici operativi tutti video sorvegliati 24h24. La filiale garantisce collegamenti settimanali da e verso i porti di Livorno e Tunisi. Oltre ai servizi a carico completo sono effettuati anche servizi di distribuzione internazionale delle merci in import, mentre a Tunisi il traffico viene coordinato e seguito dalla filiale in loco che fornisce anche un servizio di assistenza e consulenza per il disbrigo delle operazioni doganali import ed export in Tunisia e Libia. La scelta di potenziare il parco mezzi è stata dettata dalla necessità di garantire un più ampio servizio alla nostra clientela sempre più numerosa; i risultati positivi del primo quadrimestre 2019 hanno confermato il trend favorevole per questo mercato, al punto da farci valutare in conformità con la strategia aziendale 2020, l'apertura di una seconda filiale nella Tunisia meridionale per poter offrire soluzioni logistiche sempre più performanti in linea con le esigenze del mercato, afferma Hans Splendori, direttore vendite della divisione transport. Fercam al servizio dell'internazionalizzazione Competenza, servizi aggiuntivi e presenza capillare sul territorio sono i punti forti da offrire in particolare alle Pmi che intendono affrontare o mirano ad affermarsi sui mercati internazionali; know-how per il disbrigo delle partiche doganali e altri servizi di assistenza per chi si affaccia su nuovi mercati tanto diversi da quello europeo sono importanti quanto la vicinanza anche logistica ai propri clienti. La professionalità delle risorse umane presenti nelle due sponde del Mediterraneo hanno permesso a Fercam di emergere come partner affidabile in un mercato difficile ma stimolante dove le competenze sono indispensabili per il successo.



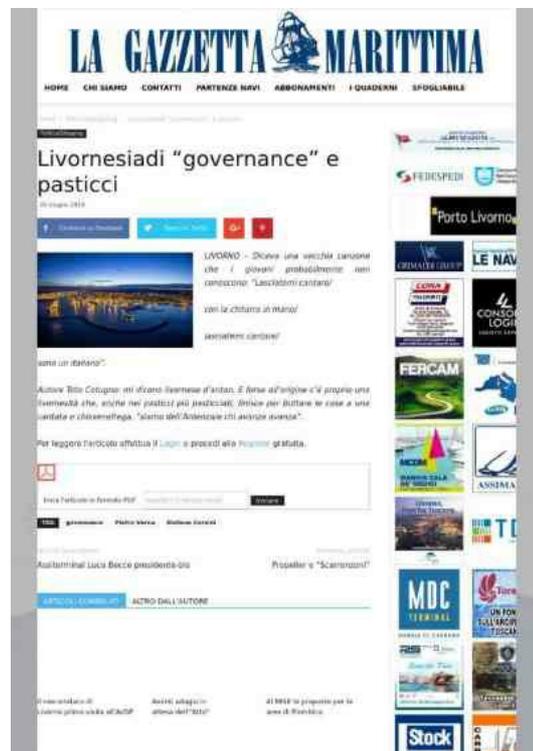
Raugei sui piani per Livorno: Darsena Europa prima di tutto

LIVORNO Dopo aver speso fiumi di parole, un numero di ore incommensurabili per studi, dibattiti e confronti sulla Darsena Europa ha scritto Enzo Raugei, presidente della Compagnia portuali e membro della commissione consultiva pensare, anche solo lontanamente, di rimettere tutto in discussione è una cosa inqualificabile. Riprendo una frase dichiarata dal presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, del quale condivido molto anche ciò che ha dichiarato sulla belt and road, che cita: «Lo scalo labronico 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» e ancora «L'autolesionismo 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». Il problema continua Raugei è che Livorno è diventato il palcoscenico di una guerra nella quale i livornesi non centrano quasi nulla. L'intervento del presidente Raugei riflette anche la posizione assunta nella commissione consultiva di ieri, che è tornata sullo scottante tema della concessione al terminal Lorenzini. In uno degli interventi letti in questi giorni scrive ancora Raugei viene richiamata un'intesa, a cui è seguita una delibera di giunta della Regione Toscana, quasi a significare che quell'atto avesse come conseguenza naturale il potenziamento del terminal Lorenzini. Credo sia giusto specificare che quell'intesa è dell'Aprile del 2014 nella quale si elencano una serie di interventi immediati per il porto di Livorno, ma con preciso ed inequivocabile riferimento al Piano Regolatore Portuale, successivamente approvato. In tale intesa/delibera si fa riferimento ad un impegno della linea armatoriale MSC di incrementare i propri traffici in import/export di contenitori in ordine al 40% dei volumi, in cambio di una serie di interventi e opere (tunnel sottomarino, illuminazione e dragaggio del canale di accesso per aumentare la manovrabilità, ove possibile una riduzione dei servizi tecnico-nautici). Nella delibera non è scritto da nessuna parte che per realizzare l'intesa si deve potenziare il Terminal Lorenzini (contro il quale non ho assolutamente nulla da dire) anzi si fa specifica menzione che MSC è primario cliente del porto di Livorno e che risulta (all'epoca) cliente del terminal TDT e Lorenzini. Un'altra riflessione che mi viene spontanea è che il progetto piattaforma Europa ha passato l'esame della spending review in quanto trasferimento a mare delle attività di terminal contenitori e non come nuova infrastruttura terminalista. Quindi l'idea di pensare ad un futuro che vede Livorno con due terminal contenitori è pura follia; mettere in predicato la realizzazione della Piattaforma Europa rispetto a chi pensa di realizzare il proprio terminalino su misura credo non stia ne in cielo ne in terra. Dubbi quindi non debbono essercene sostiene Raugei si rispettino le regole e gli atti di pianificazione previsti dal Piano Regolatore del Porto. I tempi attuativi dovranno consentire a tutti di continuare a fare il proprio lavoro e a creare le condizioni alternative per le eventuali delocalizzazioni. Credo di poter interpretare il pensiero di tantissime famiglie che traggono di che vivere dall'attività portuale, oggi prendiamo atto dalle dichiarazioni di Giulio Schenone che c'è un progetto presentato in Autorità di Sistema Portuale si parta da lì per gareggiare o trovare, come io auspico, accordi ma imperativo deve essere di fare la Piattaforma Europa.



Livornesiadi 'governance' e pasticci

LIVORNO Diceva una vecchia canzone che i giovani probabilmente non conoscono: Lasciatemi cantare/ con la chitarra in mano/ lasciatemi cantare/ sono un italiano. Autore Toto Cotugno: mi dicono livornese d'antan. E forse all'origine c'è proprio una livornesità che, anche nei pasticci più pasticciati, finisce per buttare le cose a una cantata e chisseneffrega, siamo dell'Ardenza/e chi avanza avanza. Lungo il preambolo? Ho cercato di sorridere su un dettaglio locale che di sorrisi ne muoverebbe ben pochi. Il tema: la governance del sistema portuale del Tirreno settentrionale, oggi e ancora chissà per quanto commissariato. Va subito detto che il commissario ammiraglio Pietro Verna è un galantuomo, apprezzato da tutti e anche competente. Ma si sta trovando in un ginepraio di decisioni non prese, di risse mai sedate, di aree non definite (eccetera) che richiederebbe mesi e mesi di duro lavoro per rimettere in piedi una parvenza di funzionalità. Non faccio colpe a nessuno: il nocciolo della faccenda è che per certi traffici importanti la coperta è da tempo corta, e lo stiracchiarla qua e la non è servito. Al commissariamento non giova infine che il Riesame abbia riammesso il presidente Stefano Corsini dal 1 settembre prossimo; senza però che si sappia se Corsini che rimane al momento sotto processo potrà o no lavorare serenamente una volta tornato in carica. Così ci sono due incertezze: quella di Verna, che ad oggi sa di rimanere in carica solo per due mesi (di cui uno, agosto, praticamente inutile); e quella di Corsini, che se rientrerà a settembre lo farà probabilmente azzoppato da un processo ancora in corso. Solo dei superuomini potrebbero lavorare bene e prendendo decisioni importanti con queste premesse. * Vorrei aggiungere anche un'altra modesta considerazione. Il comitato di gestione portuale, con cui Verna deve operare, ha come rappresentante del Comune l'avvocato Beppe Batini. Che però è stato nominato dal sindaco precedente, Nogarini, ma solo ieri sarebbe stato confermato dal sindaco Salvetti. Intanto Salvetti ha nominato un'assessora al porto. Barbara Bonciani: e la logica vorrebbe che il Comune di Salvetti fosse rappresentato nell'organo di governance del porto dall'assessore al ruolo. Solo che la Bonciani è dipendente dell'Autorità portuale, anche se ha preso l'aspettativa per 5 anni, quindi presumibilmente non sarebbe in ogni caso potuta entrare nel comitato di gestione. Bel pasticcio. Che anche questo non aiuta. Specie quando ieri c'erano da prendere decisioni come quella della concessione al secondo terminal per importanza del porto, dove tra l'altro opera (ed è socio) il più grande armatore dell'occidente. E allora? Lasciateci cantare con la chitarra in mano. Antonio Fulvi



Il Secolo XIX

Piombino, Isola d' Elba

Demolizioni navali Dopo cinque anni Piombino è in attività

Il cantiere era nato in origine per demolire la "Concordia" Primi lavori a settembre per l' azienda di Garrè e Neri

Alberto Quarati / GENOVA «Ci sono voluti tre anni per ottenere tutte le autorizzazioni, ma entro lunedì prossimo inizieremo i lavori per l' allestimento della Piombino industrie marittime (Pim), così che a settembre, se non ci sono ostacoli, potremo cominciare l' attività». Lo annuncia Ferdinando Garrè, azionista di Pim insieme al gruppo armatoriale livornese Neri a margine dell' incontro "Shiprecycling" organizzato dallo studio Siccardi Bregante & Co. nel contesto della Genoa Shipping Week, al settimana di eventi dedicata alla cultura e all' economia del mare in corso fino al 30 giugno. Il cantiere di Piombino fu ideato nel 2014 per accogliere il relitto della "Concordia", in realtà poi finito a Genova presso la San Giorgio del Porto di Garrè: proprio questa esperienza ha convinto l' imprenditore a investire sulle demolizioni navali, mercato che oggi si sta aprendo per impulso della normativa europea, effettiva da inizio 2019, che applica alla demolizione navale il concetto del "riciclo" introdotto dalla convenzione internazionale di Hong Kong del 2009, con l' obiettivo di trasformare il più povero e rischioso segmento della navalmeccanica in attività sicura per i lavoratori e rispettosa dell' ambiente. Secondo quello che anticipa l' amministratore delegato Valerio Mulas, Pim ha avviato dialoghi con la Marina francese per lo smantellamento di alcune unità, e poi con un armatore privato per la demolizione di una cementiera. C' è poi il piano dell' ex ministro della Difesa, Roberta Pinotti, che prevede la dismissione di una quarantina di unità della Marina di piccole dimensioni. Ma per Pim, i primi lavori saranno certamente «i 12 cassoni rimanenti della "Concordia"» precisa Garrè. Si tratta delle residue strutture che tenevano a galla il relitto - in origine erano 30, 18 sono state demolite a Genova. «Per alcuni stiamo cercando altre locazioni. Una delle possibilità è l' utilizzo di quattro per l' ampliamento di Porto Lotti alla Spezia» aggiunge Mulas. Ma come anticipato ieri dal Secolo XIX, la strada per un' industria europea del riciclo delle navi è accidentata: «In assenza di una normativa mondiale che riguardi tutte le bandiere, il rischio è che le iniziative pro ambiente nella demolizione delle navi siano trasformate in fattori di competizione fra bandiere e armatori: le compagnie potrebbero spostare le navi da una bandiera all' altra per poter effettuare lo smaltimento a costi inferiori» sintetizza Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione di agenti marittimi e broker italiani. In un momento in cui gli armatori stanno già pagando un mercato in rallentamento e gli investimenti derivati dall' introduzione delle norme internazionali sulle emissioni in vigore dal prossimo anno, la normativa Ue trasforma la demolizione da elemento di guadagno a voce di costo (un esempio: la rimozione del relitto della "Concordia" dall' Isola del Giglio è costata 100 milioni, di cui 22 per la sola demolizione, e quel caso c' era l' assicurazione a pagare). La soluzione, sottolinea Duci, e con lui sia Matteo Catani (Assarmatori) che Fabio Faraone (Confitarma) non può che essere internazionale: estendendo l' attuale lista di 34 cantieri di demolizione ammessa dall' Ue anche a strutture che rispettino i parametri europei presenti nelle grandi nazioni che operano nel settore (India, Pakistan, Bangladesh). Poi, introducendo una normativa internazionale, che obblighi tutti gli armatori, non solo quelli europei, a uno smantellamento sicuro e verde delle navi, che così può diventare un elemento reputazionale per le compagnie. Infine, creando norme per sanzionare gli armatori che eludono le regole. -



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del porto

Pim, cantiere al via dall' 1 luglio All' inizio occuperà 90 persone

L' annuncio dell' Ad Garré di San Giorgio del Porto che è socia del Gruppo Neri «Ai primi di settembre dovremmo essere pronti per iniziare l' attività»

piombino. «Ci sono voluti tre anni per ottenere tutte le autorizzazioni, ma entro lunedì prossimo inizieremo i lavori per l' allestimento del cantiere di Piombino». Ad annunciarlo è Ferdinando Garré, amministratore delegato del cantiere genovese San Giorgio del Porto, a margine del convegno sullo Ship recycling a bordo della nave Bergamini della Marina militare, primo evento della Genoa shipping week. Che i tempi fossero maturi era noto, ma adesso c' è una data cerchiata di rosso, l' 1 luglio, nel calendario dell' avventura imprenditoriale di Piombino industrie marittime (Pim), società fra San Giorgio del Porto e Gruppo Neri. Il cantiere genovese San Giorgio del porto, che ha effettuato la demolizione della Costa Concordia, è l' unico cantiere italiano iscritto nell' albo dei demolitori italiani. E a questo proposito Garré a proposito di Pim ha sottolineato che è «nata per le attività di demolizione navale ecocompatibile, lo ship recycling». Dopo un lunghissimo periodo di gestazione del suo progetto - finalizzato alla realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e logistica, che prevede investimenti privati per circa 14 milioni entro il 2022, Pim ha tutto in ordine per partire col cantiere. Inizialmente occuperà tra le 80 e le 100 persone per la fase di allestimento, costruire il capannone, poi le vasche di raccolta e l' impianto di trattamento, su una banchina di circa 100.000 metri quadrati. «Entro due o tre mesi, ragionevolmente ai primi di settembre, dovremmo essere pronti a iniziare l' attività», ha spiegato Garré. Il primo lavoro? «Abbiamo ancora 12 cassoni della Concordia pronti per essere demoliti e abbiamo altre attività non solo di demolizione, ma costruzioni di scafi per esempio. Stiamo iniziando». I cassoni che tenevano a galla il relitto erano trenta, 15 per lato, ne sono rimasti appunto 12. «Per alcuni stiamo cercando altre locazioni. Una delle possibilità l' ampliamento di Porto Lotti a La Spezia. Ce ne hanno chiesti quattro, bisogna capire se otterranno tutte le autorizzazioni. Se c' è una possibilità di riutilizzarli ben venga», aggiunge Valerio Mulas, amministratore delegato della Pim. --

Pim, cantiere al via dall' 1 luglio All' inizio occuperà 90 persone
L'annuncio dell'Ad Garré di San Giorgio del Porto che è socia del Gruppo Neri «Ai primi di settembre dovremmo essere pronti per iniziare l'attività»

Incendi boschivi vietato fino al 31 agosto accendere fuochi

Saranno gli affaristi a fare il porto di Piombino

L'Avvisatore Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

«Piombino è pronta per le attività commerciali»

Capuano: «Il piano regolatore triplicherà le aree a terra»

Il porto di Piombino riparte dall'atto d'indirizzo proposto dal commissario dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Pietro Verna, e approvato al principio di giugno dal Comitato di gestione. L'atto intende fare chiarezza sul futuro delle aree del porto, che sta vivendo un periodo di forte trasformazione. Per portare avanti questo obiettivo, Verna ha rafforzato le deleghe al dirigente preposto all'Ufficio territoriale di Piombino, Claudio Capuano: «Lo scalo dice il numero uno del porto maremmano non è grande, ma è importante. Ha tradizionalmente due vocazioni: siderurgica al servizio delle industrie insediate nel territorio e per i traghetti diretti alle isole. Il traffico commerciale finora è stato un'attività di nicchia, che però piano piano sta crescendo, soprattutto a partire dall'istituzione dell'Autorità portuale nel 1996 e poi con l'approvazione del piano regolatore portuale nel 2012». Qual è la situazione per quanto riguarda l'attività industriale? «Nel 2006 le industrie di Piombino hanno cominciato a subire la crisi della siderurgia, che con il 2008 si è aggravata, con l'acciaio nazionale in forte difficoltà e stabilimenti come quello della Lucchini che si sono rivelati tecnologicamente desueti. In conseguenza di questa crisi industriale, tutti i governi, nazionali, regionali e locali, hanno dedicato attenzione al porto. Se l'industria era piegata, il porto costituiva l'alternativa. Intanto è arrivato il gruppo indiano Jindal, sesto produttore mondiale di acciaio, che ha acquisito Lucchini e vuole fare di Piombino il suo principale insediamento in Europa, puntando anche alla vicinanza del porto. Questo consente al porto di mantenere la propria vocazione industriale». La situazione sul fronte passeggeri è più stabile? «Il traffico passeggeri è in crescita e vogliamo razionalizzarne la gestione. Non ci sono più soltanto i due operatori storici, Moby e Toremar, ma siamo saliti a quattro, con l'arrivo di Blu Navy e di Sardinia Ferries. Ma la parte interessante per il futuro dello scalo è quella commerciale. Stiamo attuando il piano regolatore portuale e arriveremo a triplicare sia le aree a terra sia l'estensione delle banchine. Il porto è diventato appetibile per molti soggetti interessati all'attività portuale e logistica». Quali sono gli interventi infrastrutturali necessari? «La priorità è il raddoppio della statale 398, che ha quattro corsie fino alla località di Fiorentina e poi diventa un imbuto per l'accesso al porto e a Piombino. Si creano code e problemi di sicurezza. Authority e Comune sono impegnati nel prolungamento fino al porto. È stato approvato il progetto definitivo per il primo lotto di due chilometri e a fine anno partiranno i cantieri. Il secondo lotto va definito, è stato fatto lo studio di fattibilità. Paradossalmente la crisi industriale ha reso più semplice trovare un percorso attraverso l'area industriale. Intanto abbiamo ricevuto l'interessamento di General Electric, che ha meno bisogno di strade e più di banchine e piazzali. Ma sono tante le domande pervenute in questi anni, alcune serie, altre meno». Come intendete agire? «C'è bisogno di fare chiarezza e per questo il Comitato di gestione ha approvato l'atto di indirizzo, che vuole realizzare una foto delle risorse disponibili subito e di quelle che lo saranno in futuro. A settembre o ottobre contiamo di pubblicare un bando, dopo aver individuato che cosa abbiamo da offrire al mercato. Intendiamo privilegiare le concessioni almeno decennali, con volumi di traffico sostanziosi, innovative da un punto di vista tecnologico e che permettano di diversificare l'attività portuale. La monocultura siderurgica ha piegato Piombino quando è arrivata la crisi».



L'Avvisatore Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

WE INTEND TO FAVOUR CONCESSIONS OF AT LEAST TEN YEARS' LENGTH

The porto of Piombino is ready for commercial activities

The plan will triple the area of land being used says Capuano, the manager in charge of the Port's Territorial Office

The port of Piombino is following the policy document proposed by the Commissioner of the Port System Authority of the Northern Tyrrhenian Sea, Pietro Verna, and approved by the Management Committee in early June. The policy aims to focus on the future of the port areas, which are undergoing a period of significant transformation. To carry out this objective, Verna has put forward the manager in charge of the Territorial Office of Piombino, Claudio Capuano. The port, says the chief of the Tuscan port, is not large, but it is important. Traditionally, it has two vocations: steel products at the service of industries based in the region, and ferries to the islands. Commercial traffic has so far been a niche activity, but the plan is to grow it, especially since the establishment of the Port Authority in 1996 and then with the approval of the port master plan in 2012. What is the situation with regard to industrial activity? In 2006, the industries of Piombino began to suffer from the crisis in the steel industry, which grew worse in 2008, with the national steel industry in trouble and plants like the Lucchini plant proving to be technologically obsolete. As a result of this industrial crisis, all levels of government, national, regional and local, have paid attention to the port. If the industry had collapsed, the port was going to be the alternative. Meanwhile, India's Jindal group, the sixth largest steel producer in the world, has come to town. It acquired Lucchini and wants to make Piombino its main location in Europe, partly due its proximity to the port. This allows the port to maintain its industrial vocation. Is the situation on the passenger side more stable? Passenger traffic is growing and we want to rationalise its management. There are no longer just the two established operators, Moby and Toremar we now have four operators with the additional presence of Blu Navy and Sardinia Ferries. But the interesting part for the future of the port is the commercial part. We are implementing the port master plan and will both triple the land areas and extend the docks. The port has become attractive to many stakeholders interested in port activities and logistics. What infrastructural interventions are needed? The priority is the doubling of the state road 398, which has four lanes to the town of Fiorentina and then becomes a funnel for access to the port and Piombino. There are queues and safety issues. The Port Authority and municipality are committed to extending it to the port. The final design for the first two kilometre section has been approved, and construction will start at the end of the year. The second section has still to be defined, but the feasibility study has been done. Paradoxically, the industrial crisis has made it easier to create a path through the industrial area. In the meantime, we have heard that General Electric is interested, which would mean fewer roads and more docks and cargo storage areas. But there have been many enquiries in recent years, some serious, others less so. How do you intend to act? There is a need for clarity and for this reason, the Management Committee has approved the policy document, which offers an inventory of the resources available now and those that will be available in the future. In September or October, we plan to publish a call for tenders, having identified what we have to offer the market. We intend to favour concessions of at least ten years' length, that are innovative from a technological point of view, create substantial volumes of traffic, and which allow for the diversification of our port's activities. After all, when the economic crisis struck, it was the monoculture of steel that crushed Piombino.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Superfast Ferries in prima linea per la tutela dell' ambiente.

Superfast Ferries in prima linea per la tutela dell' ambiente. La compagnia di navigazione, che da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, è tra i soggetti firmatari dell' Ancona Blue Agreement: l' accordo volontario proposto da Capitaneria e **Autorità portuale**, ha l' obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo, con ben un anno di anticipo rispetto alla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020. «La compagnia di navigazione che rappresento è l' unico operatore marittimo attivo in Adriatico che collega l' Italia con la Grecia ad aver aderito con entusiasmo ad un' iniziativa così importante per la qualità dell' aria che si respira in porto e dunque nel centro di Ancona» ha precisato Andrea Morandi, ceo del gruppo Morandi e agente generale di Superfast Ferries in Italia.

The image shows a page from the 'Ancona' newspaper. The main headline is 'LE NOTIZIE di oggi'. Below it, there are several news items:

- LA CAPITANERIA ANCONA**: A notice regarding the 'Procedimento del Principale dei Mezzogiorni'.
- LA FARMACIA DELLA CROCE DI TORO**: A notice for a pharmacy.
- LA LOTTO FALZANARA**: A notice for a lottery.
- La Superfast sposa il Blu. Meno nolo dai traghetti**: An article about the company's commitment to the environment and the 'Blue' agreement.
- Addio Mario, bancario appassionato di pallacanestro**: A notice about the death of Mario Falzananari.
- Il sindaco su Facebook: «Bando per le periferie. È una battaglia vinta»**: An article about the mayor's announcement regarding urban planning.
- In banchina c'è l'Andrea Doria incontro Glamper-Mangano**: A notice about a meeting between the mayor and a representative of the shipping company.

At the bottom right, there is a photograph of a ship at the port, with the caption 'L'Andrea Doria all'ancora di Porto Antico'.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Superfast Ferries in prima linea per l' ambiente, firmato il Blue Agreement

Il Ceo Andrea Morandi: «La nostra Compagnia è l' unica ad aver sottoscritto l' accordo volontario per la qualità dell' aria nel porto e nel centro di Ancona»

Superfast Ferries è in prima linea per la tutela dell' ambiente. La Compagnia di Navigazione, che da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, è l' unica che ha sottoscritto **Ancona Blue Agreement** : l' accordo volontario proposto dalla Capitaneria di **Porto di Ancona** e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale con l' obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano, con ben un anno di anticipo rispetto alla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020. «La Compagnia di Navigazione che rappresento è l' unico operatore marittimo attivo in Adriatico che collega l' Italia con la Grecia ad aver aderito con entusiasmo ad un' iniziativa così importante per la qualità dell' aria che si respira in **porto** e dunque nel centro di **Ancona** - ha precisato Andrea Morandi , Ceo del Gruppo Morandi e Agente Generale di Superfast Ferries in Italia -. Grazie a questa adesione, chi viaggia con noi verso la Grecia può essere certo dell' attenzione che riserviamo alla tutela dell' ambiente e può essere orgoglioso di contribuirvi direttamente. Oggi la sostenibilità è un dovere morale e un' imperdibile opportunità di crescita e sviluppo». La firma del Blue Agreement testimonia l' impegno di Superfast e del Gruppo Attica in termini di responsabilità sociale e ambientale, dopo i numerosi riconoscimenti ricevuti come l' Award for Environmental Policy. Sulla base dell' accordo sottoscritto, Superfast Ferries si è impegnata ad utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa, per l' intera durata della sosta in **porto** e durante la fase di disormeggio e navigazione dalla banchina assegnata alla pilot station. La Compagnia si è impegnata inoltre ad impartire, a tutti i comandanti e a tutti gli equipaggi, norme di gestione che riducano ulteriormente le emissioni nocive dei gas di scarico. La Capitaneria di **Porto di Ancona** e l' Autorità Portuale si sono impegnate, a loro volta, nell' ottimizzazione dell' ordine di arrivo e partenza delle navi e dei processi di imbarco e sbarco, in collaborazione con le agenzie marittime e le istituzioni preposte ai controlli in ingresso ed uscita dal **porto**. Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di **Ancona** usa la nostra Partner App gratuita ! Gallery.

ANCONATODAY Cronaca

Superfast Ferries in prima linea per l'ambiente, firmato il Blue Agreement

Il Ceo Andrea Morandi: «La nostra Compagnia è l' unica ad aver sottoscritto l' accordo volontario per la qualità dell'aria nel porto e nel centro di Ancona»

1 **Attualità**
25 giugno 2019

I più letti di oggi

- L'aria è così inquinata, inquinata in casa e in...
- Cherchez l'zero emissioni, ancora prima...
- La seconda linea di trasporto...
- Realizzare in casa il sistema di...

HERA IMPRONTA ZERO
2021 diventa l'anno zero dell'energia...

unicef

Porti: Superfast Ferries sottoscrive Blue agreement Ancona

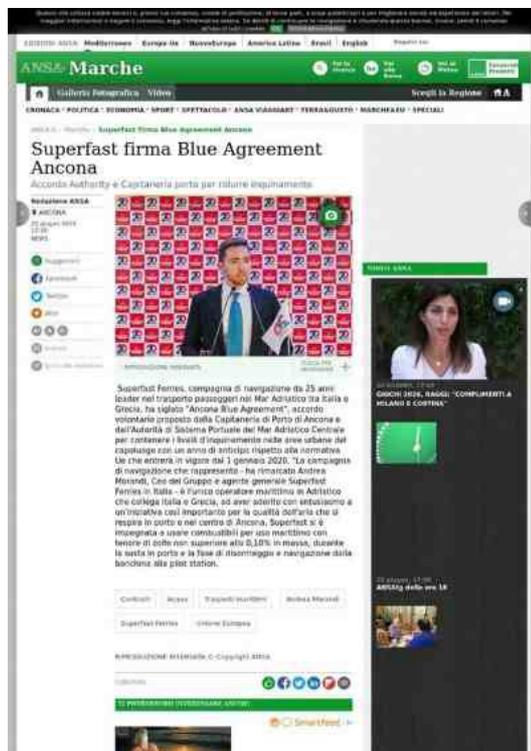
Accordo Authority e Capitaneria porto per ridurre inquinamento

(ANSA) - ANCONA, 25 GIU - Superfast Ferries, compagnia di navigazione da 25 anni leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico tra Italia e Grecia, ha siglato "Ancona Blue Agreement", accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Porto di Ancona e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale per contenere i livelli d' inquinamento nelle aree urbane del capoluogo con un anno di anticipo rispetto alla normativa Ue che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020. "La compagnia di navigazione che rappresento - ha rimarcato Andrea Morandi, Ceo del Gruppo e agente generale Superfast Ferries in Italia - è l' unico operatore marittimo in Adriatico che collega Italia e Grecia, ad aver aderito con entusiasmo a un' iniziativa così importante per la qualità dell' aria che si respira in porto e nel centro di Ancona. Superfast si è impegnata a usare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa, durante la sosta in porto e la fase di disormeggio e navigazione dalla banchina alla pilot station. La Compagnia si è impegnata inoltre a "impartire, a tutti i comandanti e a tutti gli equipaggi, norme di gestione che riducano ulteriormente le emissioni nocive dei gas di scarico. Da parte loro, Capitaneria di Porto di Ancona e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale si sono impegnate nell' ottimizzazione dell' ordine di arrivo e partenza delle navi e dei processi di imbarco e sbarco, in collaborazione con le agenzie marittime e le istituzioni preposte ai controlli in ingresso ed uscita dal porto. La firma "testimonia l' impegno di Superfast e del Gruppo Attica in termini di responsabilità sociale e ambientale, dopo i numerosi riconoscimenti ricevuti come l' Award for Environmental Policy".



Superfast firma Blue Agreement Ancona

Superfast Ferries, compagnia di navigazione da 25 anni leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico tra Italia e Grecia, ha siglato "Ancona Blue Agreement", accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Porto di Ancona e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale per contenere i livelli d' inquinamento nelle aree urbane del capoluogo con un anno di anticipo rispetto alla normativa Ue che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020. "La compagnia di navigazione che rappresento - ha rimarcato Andrea Morandi, Ceo del Gruppo e agente generale Superfast Ferries in Italia - è l' unico operatore marittimo in Adriatico che collega Italia e Grecia, ad aver aderito con entusiasmo a un' iniziativa così importante per la qualità dell' aria che si respira in porto e nel centro di Ancona. Superfast si è impegnata a usare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa, durante la sosta in porto e la fase di disormeggio e navigazione dalla banchina alla pilot station.



Superfast Ferries: Morandi, unico operatore destinazione Grecia che ha firmato accordo per contenere inquinamento atmosferico

(FERPRESS) - **Ancona**, 25 GIU - Superfast Ferries è in prima linea per la tutela dell' ambiente. La Compagnia di Navigazione, che da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, è l' unica che ha sottoscritto **Ancona Blue Agreement**: l' accordo volontario proposto dalla Capitaneria di **Porto di Ancona** e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, con l' obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano, con ben un 1 anno di anticipo rispetto alla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020. "La Compagnia di Navigazione che rappresento è l' unico operatore marittimo attivo in Adriatico che collega l' Italia con la Grecia, ad aver aderito con entusiasmo ad un' iniziativa così importante per la qualità dell' aria che si respira in **porto** e dunque nel centro di **Ancona** - ha precisato Andrea Morandi, CEO del Gruppo Morandi e Agente Generale di Superfast Ferries in Italia - Grazie a questa adesione, chi viaggia con noi verso la Grecia può essere certo dell' attenzione che riserviamo alla tutela dell' ambiente e può essere orgoglioso di contribuirvi direttamente. Oggi la sostenibilità è un dovere morale e un' imperdibile opportunità di crescita e sviluppo". La firma del Blue Agreement testimonia l' impegno di Superfast e del Gruppo Attica in termini di responsabilità sociale e ambientale, dopo i numerosi riconoscimenti ricevuti come l' Award for Environmental Policy. Sulla base dell' accordo sottoscritto, Superfast Ferries si è impegnata ad utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa, per l' intera durata della sosta in **porto** e durante la fase di disormeggio e navigazione dalla banchina assegnata alla pilot station. La Compagnia si è impegnata inoltre ad impartire, a tutti i comandanti e a tutti gli equipaggi, norme di gestione che riducano ulteriormente le emissioni nocive dei gas di scarico. La Capitaneria di **Porto di Ancona** e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale si sono impegnate, a loro volta, nell' ottimizzazione dell' ordine di arrivo e partenza delle navi e dei processi di imbarco e sbarco, in collaborazione con le Agenzie Marittime e le Istituzioni preposte ai controlli in ingresso ed uscita dal **porto**.



Guida Viaggi Portale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Superfast ferries sottoscrive l' Ancona blue agreement

"Siamo l' unico operatore marittimo, specializzato sulla Grecia, ad aver sottoscritto l' accordo per il contenimento dell' inquinamento atmosferico nella nostra città", ha detto Andrea Morandi, Ceo del gruppo Morandi e agente generale della compagnia

La compagnia di navigazione Superfast ferries , che da 25 anni opera nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, fa sapere di aver sottoscritto l' **Ancona blue agreement** . L' accordo volontario proposto dalla Capitaneria di **porto di Ancona** e dall' autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale, ha l' obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano , con un anno di anticipo rispetto alla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020. " La compagnia che rappresento è l' unico operatore marittimo attivo in Adriatico che collega l' Italia con la Grecia, ad aver aderito a un' iniziativa così importante per la qualità dell' aria che si respira in **porto** e dunque nel centro di **Ancona** - ha precisato Andrea Morandi, Ceo del gruppo Morandi e agente generale di Superfast ferries in Italia - Grazie a questa adesione, chi viaggia con noi verso la Grecia può essere certo dell' attenzione che riserviamo alla tutela dell' ambiente". Sulla base dell' accordo sottoscritto, Superfast ferries si è impegnata a utilizzare combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa , per l' intera durata della sosta in **porto** e durante la fase di disormeggio e navigazione dalla banchina assegnata alla pilot station . La compagnia si è impegnata inoltre a impartire, a tutti i comandanti e a tutti gli equipaggi, norme di gestione che riducano ulteriormente le emissioni nocive dei gas di scarico. A loro volta, la capitaneria di **porto di Ancona** e l' autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale si sono impegnate nell' ottimizzazione dell' ordine di arrivo e partenza delle navi e dei processi di imbarco e sbarco , in collaborazione con le agenzie marittime e le istituzioni preposte ai controlli in ingresso e uscita dal **porto**.

The screenshot shows a news article on a travel portal. The main headline is "Superfast ferries sottoscrive l'Ancona blue agreement". Below the headline, there is a sub-headline: "Siamo l' unico operatore marittimo, specializzato sulla Grecia, ad aver sottoscritto l' accordo per il contenimento dell' inquinamento atmosferico nella nostra città", ha detto Andrea Morandi, Ceo del gruppo Morandi e agente generale della compagnia. The article text continues: "La compagnia di navigazione Superfast ferries, che da 25 anni opera nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, fa sapere di aver sottoscritto l'Ancona blue agreement". The article also mentions the goal of reducing sulfur emissions and the company's commitment to using low-sulfur fuel.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

AMBIENTE INIZIATIVA CONGIUNTA DEI DUE COMUNI ASSIEME AL ROTARY CONERO

Stop plastica, Ancona e Falconara insieme: «Ecco ottanta cartelli per le nostre spiagge»

OGNUNO è chiamato a fare la sua parte cominciando a rendersi conto che solo in questo modo si possono ottenere risultati efficaci in minor tempo. In attesa che la normativa europea sulla plastica entri in vigore, e a pochi giorni dall' applicazione dell' ordinanza comunale a riguardo (potranno ancora circolare le bottigliette di plastica) le Amministrazioni comunali di Ancona e Falconara hanno avviato una campagna di sensibilizzazione dell' opinione pubblica per favorire la riduzione sulle spiagge dei rifiuti plastici. In collaborazione con i Rotary Club di Ancona-Conero e Falconara Marittima, che hanno messo a disposizione le risorse economiche, sono stati realizzati 80 cartelli (34 per il territorio comunale anconetano, 30 per quello falconarese, e inoltre 16 che si divideranno il porto turistico di Marina Dorica e l' **Autorità Portuale**) da posizionare sui lungomare, nei pressi delle spiagge e nei siti di accesso ai lidi balneari che riportano il tempo di biodegradabilità per svariati oggetti e contenitori in plastica. A carico dei due Comuni sono il posizionamento e l' installazione dei cartelli che presto compariranno a Falconara, Palombina, Torrette, Marina Dorica, Porto Antico, Stazione marittima, Passetto e Portonovo. Anche Sirolo e Numana ne hanno fatto richiesta. IL MESSAGGIO contenuto nei cartelli è chiaro: «Il mare non è una discarica, rispettiamo. Liberiamo le nostre spiagge dai rifiuti». Infatti per smaltire le bottiglie di plastica ci vogliono dai 500 ai 1000 anni; i sacchetti di plastica dai 100 ai 300 anni, gli assorbenti e i pannolini dai 150 ai 200 anni, le posate e il vasellame di plastica dai 100 ai 900 anni. E ancora gli accendini dai 100 ai 150 anni, i mozziconi di sigarette dai 5 ai 10 anni, per i fazzoletti di carta ci vogliono 2 mesi, le bottiglie di vetro oltre i mille anni. «A salvare il pianeta - ha detto il sindaco Valeria Mancinelli - devono provvedere senz' altro le istituzioni ma anche i singoli. Alla base di questo progetto c' è la capacità del fare, di mettersi in rete tra due Amministrazioni comunali, ed è l' ennesima iniziativa congiunta, insieme al Rotary Club che ha svolto un ruolo determinante». Soddisfatta il sindaco di Falconara, Stefania Signorini: «Questa iniziativa è resa possibile dalla sinergia tra istituzioni e club service molto attivi. Sono percorsi virtuosi che generano forti collaborazioni, che fanno comunità. Gli obiettivi che ci legano sono il rispetto dell' ambiente e l' attenzione verso il nostro mare, un bene prezioso». Il presidente del Rotary Club Ancona Conero, Giancarlo Moroni, e del Rotary Club Falconara, Luciano Maculan, hanno tenuto a battesimo l' iniziativa. L' assessore Foresi è quello che di fatto la applica: «Ci saranno i nuovi vigili a controllare ma confidiamo nel rispetto della normativa da parte delle persone».

Rotary Ancona, il nuovo presidente è Tornei
Pubblicato il 26 giugno 2019. Il Rotary Club di Ancona ha eletto il nuovo presidente Giancarlo Moroni. Il nuovo presidente, Giancarlo Moroni, ha parlato della sua esperienza di presidente del Rotary Club di Ancona e ha parlato della sua esperienza di presidente del Rotary Club di Ancona.

Associazioni
Claudio Mancinelli è il più votato alle elezioni per il consiglio di amministrazione del Rotary Club di Ancona. Il nuovo presidente è Giancarlo Moroni.

Scuola
Bocconi alla Marittima per l'uso del cellulare. L'ufficio dirigente: «Altri casi nelle Marche».

AMBIENTE INIZIATIVA CONGIUNTA DEI DUE COMUNI ASSIEME AL ROTARY CONERO
Stop plastica, Ancona e Falconara insieme: «Ecco ottanta cartelli per le nostre spiagge»

COMUNICAZIONE
EduCalci: sociale e due calci a un pallone.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Il mare non è una discarica». Al via la campagna anti-plastica sulle spiagge

Cartelli e progetti congiunti presentati dai sindaci di Ancona e Falconara

In attesa che la normativa europea in materia entri in vigore, e a pochi giorni dall' applicazione dell' ordinanza comunale a riguardo, le Amministrazioni comunali di Ancona e Falconara hanno avviato una campagna di sensibilizzazione dell' opinione pubblica per favorire la riduzione sulle spiagge dei rifiuti plastici . Con la preziosa collaborazione dei Rotary Club di Ancona-Conero e Falconara Marittima, che hanno messo a disposizione le necessarie risorse economiche, sono stati realizzati 80 cartelli di cm 60x40 (34 per il territorio comunale anconetano, 30 per quello falconarese, e inoltre 16 che si divideranno il porto turistico di Marina Dorica e l' **Autorità Portuale**) da posizionare sui lungomare, nei pressi delle spiagge e nei siti di accesso ai lidi balneari che riportano il tempo di biodegradabilità per svariati oggetti e contenitori in plastica. A carico dei due Comuni sono il posizionamento e l' installazione dei cartelli nei seguenti punti: Falconara, Palombina, Torrette, Marina Dorica, Porto Antico, Stazione marittima, Passetto e Portonovo. Questo il messaggio contenuto nei cartelli: "Il mare non è una discarica, rispettamolo" e "Liberiamo le nostre spiagge dai rifiuti". Non abbandoniamo i rifiuti! Ogni volta che li troviamo in spiaggia, raccogliamoli e gettiamoli negli appositi contenitori. Questi, infatti, sono i tempi di biodegradabilità: bottiglie di plastica 500-1000 anni, sacchetti di plastica 100-300 anni, assorbenti e pannolini 150-200 anni, posate e vasellame di plastica 100-900 anni, accendini 100-150 anni, mozziconi di sigarette 5-10 anni, lattine di alluminio 10-15 anni, fazzoletti di carta 2 mesi, bottiglie di vetro oltre 1000

anni. La Regione Marche con legge 33 del 6/8/ 2018 ha già disposto comportamenti virtuosi per la riduzione della dispersione in mare dei rifiuti plastici e del loro spiaggiamento. Una legge che guarda al futuro ma che necessita di comportamenti virtuosi tali da mobilitare tutti, istituzioni e singoli. «A salvare il pianeta - ha sottolineato a proposito il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli - devono provvedere senz' altro le istituzioni ma anche i singoli. Alla base di questo progetto c' è la capacità del fare, di mettersi in rete tra due Amministrazioni comunali, ed è l' ennesima iniziativa congiunta, insieme al Rotary Club che ha svolto un ruolo determinante». «Sono veramente soddisfatta - ha dichiarato il sindaco di Falconara, Stefania Signorini - di una iniziativa che è resa possibile dalla sinergia tra istituzioni e club service molto attivi. Sono percorsi virtuosi che generano forti collaborazioni, che fanno comunità. Gli obiettivi che ci legano sono il rispetto dell' ambiente e l' attenzione verso il nostro mare, un bene prezioso». Satisfazione palpabile anche da parte del presidente del Rotary Club Ancona Conero, Giancarlo Moroni, e del Rotary Club Falconara, Luciano Maculan , che hanno testimoniato il forte impegno dei club - e non da oggi - verso l' ambiente e verso il mare, attraverso non solo il sostegno finanziario ma anche con l' adozione e la divulgazione di modelli comportamentali verso i cittadini e verso le giovani generazioni. «Un progetto maturato nell' inverno scorso - ha sottolineato l' assessore dorico alle Manutenzioni, Stefano Foresi , che ne ha seguito l' attuazione - e che ci ha visto immediatamente allineati tra amministrazioni e con il club». La campagna di sensibilizzazione sull' abbandono della plastica in spiaggia - che partirà nei prossimi giorni con la dislocazione dei cartelli - è stata preceduta da svariate iniziative condotte in particolare con le scuole da parte di entrambe le amministrazioni, come hanno ricordato gli assessori Valentina Barchiesi (delega all' Ambiente del Comune di Falconara) che ha ricordato la pulizia delle spiagge condotta insieme a Legambiente e Tiziana Borini (Politiche Educative del Comune di Ancona) che ha citato la forte adesione delle scolaresche a "Spiagge pulite". Dal 1° luglio , come è noto, scatterà l' ordinanza antiplastica in spiaggia del Comune di Ancona, quanto al Comune di Falconara sono in corso i contatti con gli operatori balneari



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

per approdare ad analogo provvedimento nel prossimo futuro.

TRASPORTI ABRUZZO: DI NICOLA, "RIVOLUZIONE PASSA PER IL CORRIDOIO TIRRENO-ADRIATICO "

INTERVISTA A SENATORE M5S E GIORNALISTA, "TEMPI PERCORRENZA TRENO ROMA-PESCARA DA TERZO MONDO", "UNICA CHANCE PER NOSTRA REGIONE AGGANGIARSI A SISTEMA CHE FA PERNO SU PORTO CIVITAVECCHIA, NON SU QUELLO DI ANCONA" TRASPORTI ABRUZZO: DI NICOLA, "RIVOLUZIONE PASSA PER IL CORRIDOIO TIRRENO-ADRIATICO " Pubblicazione: 25 giugno 2019 alle ore 06:57L' AQUILA - In Abruzzo sul sistema trasporti e infrastrutture è da tempo emergenza, in un clima di polemiche e scontri politici. Per il senatore del Movimento cinque stelle, l' abruzzese Primo Di Nicola , per invertire la tendenza occorre programmare un' autentica rivoluzione rispetto alla gestione portata avanti finora dalla politica abruzzese, in particolare dell' ex governatore Luciano D' Alfonso , del Partito democratico, ora suo collega in Senato. Una presa di posizione destinata ad innescare un interessante dibattito. Eletto a palazzo Madama il 4 marzo dello scorso anno, Di Nicola, di professione giornalista inchiestista prima con L' Espresso poi con il Fatto Quotidiano, in questi mesi si è messo a studiare in maniera approfondita sul comparto: in tal senso, anche nell' esercizio della funzione pubblica, ha "utilizzato" la sua professione, soprattutto nel reperire informazioni e documenti. E alla fine, dopo mesi e mesi di lavoro e di confronti, l' ex direttore del quotidiano dell' Abruzzo Il Centro è arrivato a formulare la sua ricetta. Per la quale chiede la collaborazione di istituzioni nazionali e regionali e quella della comunità. In questa lunga intervista ad Abruzzoweb, illustra il suo pensiero e il suo piano per modernizzare la regione e farle recuperare il tanto tempo perduto. Per fare chiarezza "su due questioni fondamentali, i porti e l' asse ferroviario Roma-Pescara", Di Nicola chiama in causa il governatore, Marco Marsilio , di Fratelli d' Italia: "Pretendiamo una risposta immediata da Marsilio sulla questione", attacca il parlamentare di una delle due forze di governo. Il giornalista ha formulato anche una precisa istanza a Rfi: "almeno a livello di progettazione e primi finanziamenti per la creazione di una linea veloce vogliamo impegni immediati. Vogliamo da Rfi entro dicembre la progettazione di una nuova linea sulla quale rimodulare gli investimenti previsti e impegnare le risorse future". E parlando di novità, il senatore penstastellato consiglia di puntare sul collegamento con il Tirreno: "sulla modernizzazione dell' asse ferroviario legata alla creazione di questo corridoio europeo Tirreno-Adriatico, l' Abruzzo si gioca il suo futuro". Senatore Di Nicola, c' è polemica in Abruzzo sul tema dei trasporti. Chi ha ragione? Come stanno le cose? Sul tema delle infrastrutture non sono più accettabili ritardi. L' Abruzzo non può perdere altro tempo, dobbiamo mettere la regione al passo con i tempi e cogliere tutte le possibilità di sviluppo e rilancio dell' economia facendo chiarezza su due questioni fondamentali, i porti e l' asse ferroviario Roma-Pescara. Rispetto alle quali non abbiamo che una scelta da fare, puntando decisamente al riconoscimento da parte dell' Europa del corridoio Ten-t che veda l' Abruzzo protagonista assoluto. Per questo rivolgo un invito al presidente della Regione Marsilio. Quale? Il presidente Marsilio deve immediatamente sciogliere le sue riserve e dare sui porti al ministro Danilo Toninelli una risposta che aspettiamo dal mese di maggio. Deve confermare l' intesa già raggiunta nel 2016 tra la Regione Abruzzo e la Regione Lazio per il passaggio del sistema portuale abruzzese sotto l' autorità del sistema del mar Tirreno centro-settentrionale che fa capo a Civitavecchia. E quali sarebbero i vantaggi di questa scelta? Vantaggi importanti e decisivi. Stando sotto l' autorità portuale di Ancona la nostra regione non ha avuto le opportunità di crescita che avrebbe meritato. Creando il corridoio europeo con Civitavecchia, invece, potremmo cogliere tutte le opportunità offerte dallo sviluppo dei traffici sull' asse est-ovest, sia merci che passeggeri, con importanti ricadute anche su altri fronti strategici. Quali? Quelli offerti dai finanziamenti e dalle opportunità che potrebbero arrivare dalla creazione di questo



Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

nuovo corridoio europeo. E che ci permetterebbero anche di risolvere finalmente e con maggiore facilità anche la questione ferroviaria tra il Tirreno e l' Adriatico, adesso bloccata su una ferrovia ottocentesca che continua a penalizzare con i suoi mostruosi tempi di percorrenza sia i passeggeri, a cominciare dai pendolari, che le aziende. Si spieghi meglio. Sulla modernizzazione dell' asse ferroviario legata alla creazione di questo corridoio europeo Tirreno-Adriatico, l' Abruzzo si gioca il suo futuro. Come hanno spiegato in questi giorni la nostra consigliera regionale Sara Marozzi, molti sindaci a cominciare da quello di Sulmona e autorevoli esponenti di confindustria e dei sindacati. Voci importanti, voglio dirlo al presidente Marsilio, che abbiamo il dovere di ascoltare. Con la creazione di un moderno asse tra Civitavecchia e l' Adriatico, con l' Abruzzo protagonista attraverso la mobilitazione unitaria di tutte le forze politiche e parti sociali alle quali lancia un appello, potremmo tra l' altro mettere finalmente a frutto tutte le potenzialità di una rete infrastrutturale già esistente e terribilmente sottoutilizzata che passa per le autostrade A-24 e A-25, per l' interporto di Manoppello, l' autoparco di Avezzano e l' asse ferroviario Roma-Pescara, naturalmente da modernizzare e sul quale stiamo provando a lavorare avendo trovato una situazione che non esito a definire vergognosa. In effetti i tempi di percorrenza sono inaccettabili. Non c' è dubbio. E i danni che continuiamo a subire per questo sono incalcolabili. Tre ore e mezza per spostarsi da Pescara a Roma sono tempi da terzo o quarto mondo. All' azienda ferrovie noi stiamo dando un obiettivo: allineare i tempi di percorrenza abruzzesi a quelli dei migliori standard nazionali che, tenendo conto delle caratteristiche del nostro territorio, devono essere assolutamente portati intorno alle 2 ore. Certo, scontando la scarsità delle risorse economiche e l' immobilismo politicamente criminale che abbiamo trovato sulla questione, ci vorrà del tempo. Ma almeno a livello di progettazione e primi finanziamenti per la creazione di una linea veloce vogliamo impegni immediati. Vogliamo da Rfi entro dicembre la progettazione di una nuova linea sulla quale rimodulare gli investimenti previsti e impegnare le risorse future. Ma cosa state facendo esattamente come forza di governo? Come M5s ci siamo impegnati con l' Abruzzo per la modernizzazione della ferrovia. E' c' è, su questo tema, anche un mio impegno personale che peraltro è anche precedente alla elezione a senatore. Ci sono voluti dei mesi, ma alla fine sono riuscito ad avere da Rete ferroviaria italiana dati importanti per fare una operazione-verità sulla questione della ferrovia. Dati che purtroppo dicono con chiarezza che della modernizzazione della linea ferroviaria la politica abruzzese sinora se ne è abbondantemente fregata. Tanto che i pochi investimenti previsti si limitano ai necessari interventi per la sicurezza e ad altri inutili e al limite dello spreco sul vecchio tracciato ottocentesco. Ecco, a questo andazzo, che è sostanzialmente una presa in giro per utenti, pendolari e imprese, noi vogliamo dire un sonoro "basta!". E a cosa puntate per la modernizzazione? A un ridisegno completo della linea, a un nuovo tracciato veloce che ci consenta appunto di allinearci in termini di tempi di percorrenza ai migliori standard nazionali. Vogliamo una ferrovia che consenta di realizzare un sistema metropolitano di trasporti e agli abruzzesi delle aree interne di andare ogni mattina a lavorare a Pescara e Roma con la stessa tranquillità, velocità e sicurezza con le quali quotidianamente tanti cittadini pendolari di Napoli o Firenze vanno a lavorare nella capitale. Per questo puntiamo tanto sulla creazione del nuovo corridoio Ten-T Tirreno-Adriatico e per questo pretendiamo una risposta immediata dal governatore Marsilio quella questione dello spostamento del nostro sistema portuale sull' Autorità di Civitavecchia. Si tratta di una precondizione sulla quale non faremo sconti, cittadini e imprese non possono più aspettare.

Mediterraneo, porti uniti per ridurre le emissioni

L'ASSEMBLEA I porti europei e quelli nordafricani uniti per abbattere le emissioni. E' quanto emerso dal Medports 2019 che si è svolto a Marsiglia. Ad aprire i lavori del forum annuale dell' associazione che raggruppa 24 porti del Mediterraneo e del Marocco, è stato il presidente dell' Autorità di sistema portuale **Francesco Maria di Majo**. Nel corso del Forum sono intervenuti anche rappresentanti di diverse associazioni, come l' Associazione delle Camere di commercio mediterraneo, che hanno già manifestato il proprio interesse ad aderire a Medports attraverso specifici protocolli d' intesa. Presenti anche i rappresentanti della Commissione Europea e di Espo, l' organizzazione europea dei porti, che stanno apprezzando il lavoro dell' associazione per instaurare un' area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale. In tale ottica, l' Assemblea generale ha confermato la disponibilità dei porti del Mediterraneo, ivi inclusi quelli nordafricani, di creare una zona Eca (Emission control area) in questa area. «La presenza al Forum del segretario generale di Espo e del rappresentante delle Autostrade del Mare è la dimostrazione - afferma il presidente di **Majo** - dell' importanza che questa associazione sta assumendo anche rispetto alle politiche marittime europee e in particolare delle Autostrade del Mare. In questo contesto è stato sottolineato che, in sede di revisione delle Reti transeuropee di trasporto, verrà rivolta particolare attenzione al collegamento di tali corridoi con le Autostrade del mare. Ciò è di buon auspicio conclude il presidente dell' Authority per la concreta interconnessione dei corridoi euromediterranei con le reti Ten-T, così da beneficiare di politiche di sostegno da parte dell' Ue e in futuro anche con i porti del Nord Africa e del Medio Oriente». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



MEDports Forum: Di Majo (AdSP Tirreno Centrale), sostegno anche da Commissione Ue nel rafforzare l'interconnessione delle autostrade

(FERPRESS) - Civitavecchia, 25 GIU - A Marsiglia, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo** apre i lavori del Forum MEDports 2019, l'Associazione dei porti del Mediterraneo che, con la recente adesione di Taranto e dell'Associazione dei porti del Marocco può, oggi, contare su ben 24 membri, raggruppando, dopo solo un anno dalla sua costituzione, tutti i paesi della sponda occidentale del Mediterraneo e gran parte della sponda sud orientale. Nel corso del Forum sono intervenuti anche rappresentanti di diverse associazioni, come l'Associazione delle Camere di Commercio Mediterraneo (Ascame), MedCruise, IAPH (International Association of Ports and Harbors) e PMAWCA (Port Management Association of West and Central Africa), che hanno già manifestato il proprio interesse ad aderire a MEDports attraverso la stipula di specifici Protocolli d'Intesa. Presenti anche i rappresentanti della Commissione Europea e di ESPO che stanno apprezzando quanto l'Associazione sta facendo per instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, e dare maggiore visibilità ai porti del Mediterraneo sulla scena del trasporto marittimo mondiale. In tale ottica, l'Assemblea Generale che si è tenuta ieri ha confermato la disponibilità dei porti del Mediterraneo, ivi inclusi quelli nordafricani, di creare una zona ECA (Emission Control Area) in tale area. "La presenza oggi, al Forum MEDports, del Segretario generale di ESPO e del rappresentante del coordinatore delle Autostrade del Mare, è la dimostrazione - afferma il presidente di **Majo** - dell'importanza che questa associazione sta assumendo anche rispetto alle politiche marittime europee ed in particolare delle Autostrade del Mare (AdM). In tale contesto è stato oggi sottolineato che, in sede di revisione delle Reti Transeuropee di Trasporto, verrà rivolta particolare attenzione al collegamento di tali corridoi con le AdM". "Ciò è di buon auspicio - conclude il presidente dell'AdSP - per la concreta interconnessione dei corridoi euromediterranei con le reti TEN-T (così da beneficiare di politiche di sostegno da parte dell'UE) e, quindi, in futuro anche con i porti del Nord Africa e del Medio Oriente. Per questo MEDports supporterà l'iniziativa europea di connessione del Trans-Mediterranean Transport Network (TMN-T) alle reti TEN-T".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are logos for 'COMUNE DI CIVITAVECCHIA', 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA', and 'SOSTENIBILE'. The main content area features a news article with the headline 'MEDports Forum: Di Majo (AdSP Tirreno Centrale), sostegno anche da Commissione Ue nel rafforzare l'interconnessione delle autostrade'. Below the headline, there is a sub-headline and a short introductory paragraph. To the right of the article, there is a sidebar with a search bar, a 'Login' button, and a 'Dailyletter' section. The bottom of the page has a footer with the FerPress logo and contact information.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pas: soluzione tampone per l'estate

Accordo tra azienda e sindacati per sopperire e garantire il servizio di vigilanza in un periodo intenso di lavoro. Le parti sociali: "Deve seguire urgentemente la pubblicazione del bando di assunzione"

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta questa mattina nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** la riunione tra i vertici Pas e le sigle sindacali - Ugl, Cgil, Cisl e Uil - per la firma dell' accordo, definito tampone, in merito ai servizi che i dipendenti della stessa società dovranno garantire e assicurare, nel porto di Civitavecchia, in un periodo come quello estivo molto intenso dal punto di vista lavorativo. "Prendiamo atto - spiegano i sindacati - della proposta che l' amministrazione di Pas ha portato, questa mattina, al tavolo e che prevede una riorganizzazione del lavoro nel periodo estivo e nello specifico, che i dipendenti, volontariamente, si rendano disponibili a far slittare le proprie ferie sino a fine estate, ottenendo così un premio "Welfare" in servizi e benefits quali buoni benzina o buoni spesa". Le quattro sigle sindacale ci tengono comunque a rimarcare che questa proposta è solo una presa d' atto temporanea che serve a sopperire e garantire il servizio di vigilanza in un periodo di intenso lavoro ma che a questo deve seguire, urgentemente, la pubblicazione del bando di assunzione, così come era stato precedentemente annunciato. "La proposta che ci è stata prospettata è, sicuramente, una soluzione tampone - hanno infatti ribadito - ma il segnale che vogliamo dare è quello di massima disponibilità verso l' azienda augurandoci che, a fine estate, ci sederemo attorno ad un tavolo per trovare un' adeguata e definitiva soluzione alle problematiche che si sono aperte, in questi anni, nei confronti dei lavoratori della Pas e soprattutto, l' ampliamento della pianta organica aziendale che, a nostro avviso, è deficitaria" La Pas dal canto suo ha ribadito, così come fatto precedentemente, la possibilità di valutare l' assunzione, a breve, di alcuni lavoratori stagionali e ha dato la sua disponibilità a reclutare il nuovo personale da assumere attraverso una procedura di selezione pubblica, argomento che sarà all' ordine del giorno della prossima riunione prevista nel mese di settembre. A margine della riunione i rappresentanti delle quattro sigle sindacali hanno voluto rimarcare alcune criticità che si stanno verificando con maggior frequenza in questo periodo, soprattutto per quanto riguarda gli ormai statici spostamento dei servizi, dovuti ai ritardi delle partenza delle navi, che pongono i dipendenti a dover garantire il proprio servizio oltre il normale turno di lavoro in banchina e hanno convenuto di proporre all' azienda di valutare ulteriori incentivi economico o di prevedere a delle imminenti nuove assunzioni. (25 Giu 2019 - Ore 18:02)



Pas, i sindacati in coro: Soluzione tampone per garantire i servizi durante il periodo estivo'

Si è tenuta questa mattina nella sede dell'Autorità di sistema Portuale, così come annunciato nei giorni scorsi, la riunione tra i vertici Pas, la società che si occupa della security portuale, le 4 sigle sindacali, Ugl, Cgil, Cisl e Uil, per la firma dell'accordo, definito tampone, in merito ai servizi che i dipendenti dovranno garantire e assicurare nel porto di Civitavecchia, in un periodo, come quello estivo molto intenso dal punto di vista lavorativo. Prendiamo atto spiegano congiuntamente le 4 sigle sindacali della proposta che l'amministrazione di PAS ha portato, questa mattina, al tavolo e che prevede una riorganizzazione del lavoro nel periodo estivo e nello specifico, che i dipendenti, volontariamente, si rendano disponibili a far slittare le proprie ferie sino a fine estate, ottenendo così un premio Welfare in servizi e benefits quali buoni benzina o buoni spesa. Le quattro sigle sindacale ci tengono comunque a rimarcare che questa proposta è solo una presa d'atto temporanea che serve a sopperire e garantire il servizio di vigilanza in un periodo di intenso lavoro ma che a questo deve seguire, urgentemente, la pubblicazione del bando di assunzione, così come era stato, precedentemente, annunciato. La proposta che ci è stata prospettata è, sicuramente, una soluzione tampone sottolineano le 4 sigle sindacali ma il segnale che vogliamo dare è quello di massima disponibilità verso l'azienda augurandoci che, a fine estate, ci sederemo attorno ad un tavolo per trovare un'adeguata e definitiva soluzione alle problematiche che si sono aperte, in questi anni, nei confronti dei lavoratori della PAS e soprattutto, l'espansione della pianta organica aziendale che, a nostro avviso, è deficitaria. La PAS dal canto suo ha ribadito, così come fatto precedentemente, a valutare di assumere, a breve, alcuni lavoratori stagionali e ha dato la sua disponibilità a reclutare il nuovo personale da assumere attraverso una procedura di selezione pubblica, argomento che sarà all'ordine del giorno della prossima riunione prevista nel mese di settembre. A margine della riunione i rappresentanti delle quattro sigle sindacali hanno voluto rimarcare alcune criticità che si stanno verificando con maggior frequenza in questo periodo, soprattutto per quanto riguarda gli ormai statici spostamento dei servizi, dovuti ai ritardi delle partenze delle navi, che pongono i dipendenti a dover garantire il proprio servizio oltre il normale turno di lavoro in banchina e hanno convenuto di proporre all'azienda di valutare ulteriori incentivi economico o di prevedere a delle imminenti nuove assunzioni.



Il Lungomare

Niente autorizzazioni show nautico in bilico

Manca l'ok della Soprintendenza organizzatori prossimi alla rinuncia L'ultimatum: «Se entro il 5 luglio non ci sarà certezza salterà tutto»

Gennaro Di Biase

IL CASO Il Salone Nautico sul Lungomare rischia il naufragio. Non è ancora arrivato l'ok della Soprintendenza per l'organizzazione della kermesse. «Navigare» - questo il nome dell'evento dovrebbe essere allestito tra Rotonda Diaz ed ex Circolo della Stampa e durare 9 giorni tra il 19 e il 27 ottobre, ma a questo punto potrebbe durare zero minuti: «La nostra deadline per poter invitare gli espositori dice Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Nautica Regionale Campana (Anrc), eventuale organizzatore del salone è fissata al 30 giugno: dopo quella data non avremo più i tempi tecnici. Siamo in attesa da più di un mese, dopo aver presentato tutti i progetti aggiustati e le relazioni tecniche degli specialisti». Meno 4 giorni: il conto alla rovescia è partito non solo per «Navigare», ma anche per il naufragio di un indotto turistico stimato in «5 milioni», più altri «15 per la filiera nautica campana», continuano da Anrc. «Il progetto aggiunge Daniela Villani, Delegata comunale al Mare è stato portato alla Soprintendenza due mesi fa, il secondo progetto rettificato è stato consegnato. Il sindaco e io ci abbiamo messo faccia, impegno e approvazione in questo evento. Rinunciare al Salone Nautico sarebbe una grande occasione persa per Napoli e per la valorizzazione della sua storica Marina». IL CAOS Al di qua del salone, la situazione del Lungomare e del Golfo di Napoli non brilla certo per legalità e rispetto delle regole ambientali. Nonostante i blitz della Capitaneria di **Porto** e i monitoraggi dell'Autorità Portuale, sono circa 3000 le barche «parcheggiate» abusivamente sulle coste partenopee. «Comprendo le eventuali proteste ambientaliste prosegue la Villani Ma non credo che il Salone aumenterebbe l'inquinamento, che purtroppo c'è già in quei tratti. 216 ore di kermesse non farebbero la differenza, ma aiuterebbero molto la città e cambierebbero il destino del mare». I NUMERI Pontili galleggianti temporanei per 120 scafi. In 10 giorni arriverebbero 40mila visitatori, di cui almeno 10mila da fuori regione, che spenderebbero circa 300 euro al giorno. Se si guarda poi al potenziale commercio di barche, accessori e servizi secondo lo studio di Management Service del commercialista Alberto Bruno sfumerebbe l'occasione di vendere 100-110 imbarcazioni. «Napoli rischia di perdere 5 milioni di euro per indotto turistico continua Amato La filiera nautica campana perderà oltre 13-14 milioni, ma soprattutto sarà una brutta figura per la nostra città. Il Salone Nautico è ingessato dal parere della Soprintendenza di Napoli. L'ok della Soprintendenza era stato fissato al 30 maggio scorso e poi era slittato per risolvere alcune richieste progettuali indicate dall'ente, come l'installazione di alcuni chiusini per combattere l'inquinamento e le attenzioni paesaggistiche per evitare che gli stand alterassero la visuale del Golfo sulla Promenade. Già da dicembre del 2018, dopo aver presentato il progetto, abbiamo incassato il parere favorevole del sindaco de Magistris e della Giunta comunale, l'ok del presidente dell'Autorità Portuale, Pietro Spirito e persino quello della Regione Campania. Le lancette girano e le speranze diminuiscono. Dobbiamo invitare ufficialmente gli espositori per permettergli di scegliere tra il Salone di Napoli e quello imminente di Genova. Certe istituzioni vedono il mare come barriera e non come risorsa economica». IL COMUNE Si aspetta il parere della Soprintendenza: la questione è delicata, anche perché Garella lascerà a settembre e questo - il condizionale è d'obbligo - potrebbe incidere. «L'ho incontrato due mesi fa racconta Villani disse che il progetto non gli sembrava impossibile. Abbiamo ridimensionato



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

gli stand per lasciare spazio alla pista ciclabile». Con 3mila barche ormeggiate abusivamente nel Golfo, viene il dubbio che in città sia difficile organizzarsi. «Il Gattopardo a Napoli esiste ancora conclude la Delegata alla Risorsa Mare Tutto dev' essere immobile, tutto deve cambiare perché tutto rimanga com' è. Ma si parla di installazioni temporanee: ci sarebbero 30 yacht in rada, ognuno dei quali spenderebbe 10 mila euro al giorno per partecipare al salone. C' è un aumento dell' indotto mare del 10% in Campania, a giudicare dalle patenti nautiche e dalle immatricolazioni rilasciate. Non svilupparlo sarebbe un peccato».

Il braccio di ferro «Porti Levante security» presentata segnalazione ad Anac e Corte dei conti

Una segnalazione di «possibili irregolarità» presentata dall' Unione sindacale di base all' **Autorità** nazionale anticorruzione e alla Corte dei conti sul bando di gara indetta dall' **Autorità portuale** per l' assegnazione delle Porti Levante security. Continua il braccio di ferro tra il sindacato e lavoratori da una parte ed **Autorità portuale** dall' altra: il 14 giugno l' Usb ha presentato ufficialmente la denuncia. Nel documento si fa riferimento a tutta una serie di normative e orientamenti giurisprudenziali secondo cui, non è vincolante che l' **Autorità portuale** non possa in alcun modo mantenere internamente la società che si occupa di sicurezza **portuale** (in house come è al momento), obbligo di legge invece più volte ripetuto dal presidente Ugo Patroni Griffi. Non solo, nella segnalazione si sottolinea come, sebbene l' unica offerta per aggiudicarsi il bando di gara veda una Ati che ha proposto una offerta a ribasso rispetto la tariffa orario per i servizi di sicurezza marittima, «qualora l' appalto fosse effettivamente aggiudicato (al momento la procedura è in fase di assegnazione), sarebbe comunque superiore rispetto ai servizi erogati dalla Porti Levante in regime di in house», potendosi così configurare un danno erariale per l' **Autorità portuale**. Restano quindi distanti le due posizioni tra **Autorità portuale** e lavoratori con la contesa che si è modificata nelle forme: dai picchetti fuori dai cancelli del porto, alle carte bollate per cercare di avere una risposta da Anac e Corte dei conti. Rimane al fondo la paura dei dipendenti di non riuscire a mantenere il loro posto di lavoro, l' incertezza di alcuni di loro che ogni anno erano chiamati per rinforzare i servizi nel periodo estivo ed invece quest' anno ne sono fuori, l' amarezza di vedere che in altri porti italiani il servizio di security è parte integrante del sistema **portuale** e a Bari invece no.



Vertenza CBS-Damarin prima la disperazione poi lo spiraglio di un futuro

Dal paventato naufragio della delicata vertenza portata avanti per oltre un anno, con all'orizzonte il licenziamento di tutte le maestranze, alla possibilità concreta della svolta e di un nuovo futuro per CBS (Cantieri Balsamo Shipping) e Damarin. Nel mezzo una mattinata di «ordinaria follia» con i lavoratori che salgono in segno di protesta sul tetto dell'azienda, sotto le bandiere della Fiom Cgil, dichiarando lo stato di agitazione, dopo aver appreso della disposizione dell'emissione di una ordinanza di sgombero dei cantieri a firma del Presidente Ugo Patroni Griffi, e del Direttore del Dipartimento Esercizio Brindisi - Monopoli Aldo Tanzarella. Monta quindi la protesta con uno degli operai che viene colpito da un malore, sotto il sole, e finisce in ospedale dove viene sottoposto ad angioplastica ed è ora sotto osservazione. A spiegare la protesta è stato il segretario della Fiom Cgil Angelo Leo con una nota indirizzata al prefetto Umberto Guidato in cui dice: «I lavoratori considerano estremamente grave la decisione scelta dalle Autorità Portuale, considerando inoltre che il 2 luglio il Comitato Sepac della Regione Puglia ha convocato tutte le parti in causa per cercare la soluzione inerente ai livelli occupazionali, grazie anche ad un poderoso nuovo piano Industriale. I Lavoratori insieme alla Fiom/Cgil di Brindisi non nascondano la preoccupazione, di eventuali dimostrazioni incontrollate dovute alla disperazione». I lavoratori salgono sul tetto e iniziano la protesta. La vertenza va avanti da oltre un anno. Nasce dalla revoca delle concessioni demaniali avviata dall'Authority nei confronti di Cbs e Damarin per canoni arretrati non saldati ed alcune opere abusive (già risolte). Cbs e Damarin s'impegnano a saldare i debiti e presentano un nuovo piano industriale coinvolgendo la società napoletana Sea&Yachting Srl. Il piano prevede assieme al mantenimento della ventina di unità già operative, anche l'assunzione degli altri 10-15 lavoratori che erano stati licenziati, con una prospettiva di incremento occupazionale fino a 150 unità. In virtù del tavolo attivato alla Task force regionale per l'occupazione l'Authority portuale chiede il parere dell'Avvocatura dello Stato per la revoca della procedura avviata e l'Avvocatura si pronuncia nei giorni scorsi. A spiegarlo in una nota è la stessa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: «Sulla vertenza in oggetto l'Ente, aveva provveduto sin dall'aprile scorso a chiedere un parere all'Avvocatura Distrettuale dello Stato competente. Quest'ultima ha reso nei giorni scorsi il proprio parere ritenendo inibito all'Authority di procedere in autotutela alla revoca dei provvedimenti di decadenza, che peraltro hanno superato con successo il vaglio del Giudice Amministrativo di primo grado con pronunce che non risultano colpite da ordinanze cautelari del Consiglio di Stato. Pertanto, a norma di legge, deve procedersi al recupero di aree strategiche nel porto di Brindisi, al fine di avviare una procedura di evidenza pubblica che consenta la valorizzazione del demanio marittimo, l'esercizio di attività economiche coerenti con l'infrastruttura portuale e, nel contempo, garantisca cospicue ricadute occupazionali sul territorio. Tale soluzione, nel rispetto della legge, potrebbe certamente assicurare il riassorbimento della manodopera interessata, per la cui tutela l'Authority di Sistema Portuale ribadisce il proprio impegno prioritario. L'Authority di Sistema Portuale è, tuttavia, disponibile sin da subito a valutare nuove domande di concessione, adeguatamente supportate da piani industriali, progetti di sviluppo e idonee garanzie, nelle quali venga manifestato l'interesse ad entrare immediatamente nella disponibilità dei beni nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano, previa verifica dei presupposti e dei necessari requisiti».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

di legge, nell' interesse prioritario della tutela dei livelli occupazionali e della ripresa delle attività produttive». Una nota contraddittoria che all' inizio sembra non lasciare scampo alla chiusura dell' azienda e che alla fine apre ad una strada che dovrebbe diventare più concreta già oggi. «Il prefetto - spiega Angelo Leo - ha convocato per le 16 di domani (oggi ndr) tutte le parti in causa, grazie al suo interessamento i lavoratori hanno sospeso temporaneamente lo stato di agitazione. L' Authority per il tramite del Segretario generale ha visto che la posizione sgombero dell' area si può by -passare col nuovo soggetto imprenditoriale da subito». In soldoni Cbs e Damarin insieme con Sea&Yachting Srl confluendo in un' unica società, la Cna Adriatico, presentano una nuova domanda di concessione per la stessa area. Il nuovo soggetto dovrebbe così avere il disco verde e procedere nei suoi ambiziosi progetti. «Al tavolo in prefettura - dice il segretario della Fiom Cgil - chiederemo la formalizzazione di questi passaggi. I lavoratori non possono essere trattati come pacchi. E Brindisi non può perdere una occasione del genere».

LA RASSICURAZIONE L' Autorità di sistema portuale apre alle aziende che si dicono interessate

«Pronti a domande di concessione se supportate da piani industriali»

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale si dice pronta a valutare proposte di concessione, purché accompagnate da un piano organico di sviluppo. E questa sarà la posizione che illustrerà al confronto di oggi pomeriggio in prefettura. L' Authority in una nota ha ricostruito l' iter sulle autorizzazioni ricordando che aveva provveduto sin dall' aprile scorso a chiedere un parere all' Avvocatura Distrettuale dello Stato competente. Quest' ultima ha reso nei giorni scorsi il proprio parere ritenendo inibito all' **Autorità** di procedere in autotutela alla revoca dei provvedimenti di decadenza, che peraltro hanno superato con successo il vaglio del Giudice Amministrativo di primo grado con pronunce che non risultano colpite da ordinanze cautelari del Consiglio di Stato. Dall' **Autorità** di **sistema portuale** si afferma inoltre che a norma di legge, deve procedersi al recupero di aree strategiche nel porto di Brindisi, al fine di avviare una procedura di evidenza pubblica che consenta la valorizzazione del demanio marittimo, l' esercizio di attività economiche coerenti con l' infrastruttura **portuale** e, nel contempo, garantisca cospicue ricadute occupazionali sul territorio. Tale soluzione, nel rispetto della legge, potrebbe certamente assicurare il riassorbimento della manodopera interessata, per la cui tutela l' **Autorità** di **Sistema Portuale** ribadisce il proprio impegno prioritario. Infine l' apertura verso un autorevole progetto di rilancio: l' **Autorità** di **Sistema Portuale** è, tuttavia, disponibile sin da subito a valutare nuove domande di concessione, adeguatamente supportate da piani industriali, progetti di sviluppo e idonee garanzie, nelle quali venga manifestato l' interesse ad entrare immediatamente nella disponibilità dei beni nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano, previa verifica dei presupposti e dei necessari requisiti di legge, nell' interesse prioritario della tutela dei livelli occupazionali e della ripresa delle attività produttive.

BRINDISI CRONACA

LA VERTENZA

Le aree dei cantieri navali chiedono più spazio Oggi vertice in Prefettura

Manifestazione dei dipendenti della Chs-Damarin poi nel pomeriggio la convocazione di un vertice



LA SOSTITUZIONE

L' Autorità di sistema portuale apre alle aziende che si dicono interessate «Pronti a domande di concessione se supportate da piani industriali»

L' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale si dice pronta a valutare proposte di concessione, purché accompagnate da un piano organico di sviluppo. E questa sarà la posizione che illustrerà al confronto di oggi pomeriggio in prefettura. L' Authority in una nota ha ricostruito l' iter sulle autorizzazioni ricordando che aveva provveduto sin dall' aprile scorso a chiedere un parere all' Avvocatura Distrettuale dello Stato competente. Quest' ultima ha reso nei giorni scorsi il proprio parere ritenendo inibito all' **Autorità** di procedere in autotutela alla revoca dei provvedimenti di decadenza, che peraltro hanno superato con successo il vaglio del Giudice Amministrativo di primo grado con pronunce che non risultano colpite da ordinanze cautelari del Consiglio di Stato. Dall' **Autorità** di **sistema portuale** si afferma inoltre che a norma di legge, deve procedersi al recupero di aree strategiche nel porto di Brindisi, al fine di avviare una procedura di evidenza pubblica che consenta la valorizzazione del demanio marittimo, l' esercizio di attività economiche coerenti con l' infrastruttura **portuale** e, nel contempo, garantisca cospicue ricadute occupazionali sul territorio. Tale soluzione, nel rispetto della legge, potrebbe certamente assicurare il riassorbimento della manodopera interessata, per la cui tutela l' **Autorità** di **Sistema Portuale** ribadisce il proprio impegno prioritario. Infine l' apertura verso un autorevole progetto di rilancio: l' **Autorità** di **Sistema Portuale** è, tuttavia, disponibile sin da subito a valutare nuove domande di concessione, adeguatamente supportate da piani industriali, progetti di sviluppo e idonee garanzie, nelle quali venga manifestato l' interesse ad entrare immediatamente nella disponibilità dei beni nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano, previa verifica dei presupposti e dei necessari requisiti di legge, nell' interesse prioritario della tutela dei livelli occupazionali e della ripresa delle attività produttive.

Le aree dei cantieri navali chiedono più spazio Oggi vertice in Prefettura

Manifestazione dei dipendenti della Cbs-Damarin poi nel pomeriggio la convocazione di un vertice

CARMEN VESCO

L' Autorità di sistema portuale dice no alla revoca dello sgombero delle aree dei cantieri Cbs-Damarin e scoppia la protesta dei lavoratori che, sostenuti dalla Fiom Cgil, hanno dichiarato lo stato di agitazione permanente con possibili iniziative incontrollate. Giornata tesa e problematica quella di ieri per i lavoratori dell' azienda sbloccata solo nel pomeriggio con la convocazione di un tavolo per oggi alle 16 in prefettura per un incontro tra le parti, ovvero società, Autorità portuale di sistema e lavoratori rappresentati dal sindacato, che già appare conciliante. La protesta di ieri ha avuto momenti di disperazione tra quanti temono per il futuro occupazionale. Durante il sit-in di protesta i lavoratori sono saliti sul tetto del capannone della Sea&Yachting srl e uno degli operai ha avuto un malore: soccorso immediatamente, si è evitato il peggio. E il peggio si tenterà di evitare per la società napoletana Cantieri navali dell' Adriatico, subentrata per dare respiro alle due aziende, e i lavoratori ora preoccupati per il loro futuro, e per le maestranze che sarebbero dovute crescere se il responso alla vertenza fosse positivo. L' Autorità aveva dichiarato l' immediato sgombero delle aree dei cantieri Cbs-Damarin sollecitando che le operazioni dovranno essere completate nel termine perentorio di 90 giorni. In più ha invitato la Cbs srl a pagare le somme di concessione ancora dovute. Il contenzioso era relativo alla copertura dei canoni di concessione arretrati, mentre la questione delle opere abusive presenti nell' area è stata risolta, e si attende in merito la decisione dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale anche per il rilascio di una nuova concessione per il cantiere che si trova sulla sponda

verso Bocche di Puglia del porto medio. Da circa due anni si trascina ormai il contenzioso tra le società e l' Autorità Portuale sulla revoca del provvedimento di decadenza dalla concessione che l' Autorità stessa ha adottato nei confronti delle due aziende per ragioni che le stesse società ritengono ingiustificate e illegittime aggiunge il presidente della società Cna Cantieri Navali dell' Adriatico, costituita per richiamare nuove forze imprenditoriali e risorse finanziarie in grado di garantire la continuità delle attività navali. Sento il dovere di sottolineare le disastrose conseguenze che potrebbero derivare qualora la controversia dovesse chiudersi in termini negativi per i lavoratori e la stessa economia del territorio brindisino commentava Di Primio solo poche ore prima del responso di AdSpMam, quando ancora poche ore fa la società sperava. La Sea&Yachting srl nella riunione con la task force regionale di alcune settimane or sono, infatti, espresse la volontà di portare avanti un grande progetto entrando nel consorzio con Cbs Damarin, proponendo, infatti, alla Regione Puglia un piano industriale per il rilancio del cantiere. Le due aziende si sono in particolare impegnate efficacemente per predisporre e presentare al tavolo della task force un piano industriale già corredato da importanti contratti nel frattempo acquisiti, anche con il tramite della Cna, con la conseguente assunzione di obblighi e sottoscrizione di garanzie estremamente onerose nei confronti dell' Autorità Portuale e del sindacato sulla continuità delle attività lavorative e l' incremento delle stesse, prevedendo un aumento dell' attuale organico da 25 unità a 150 unità. A tal fine sono già state selezionate 15 unità in attesa di poter procedere all' assunzione con l' accettazione del piano dall' Autorità Portuale e il suo concreto avvio aveva spiegato solo ieri il presidente Di Primio, ricordando che le società e Cna si sono fatte carico di ingenti oneri potenziando strutture e attrezzature esistenti, necessarie per lo svolgimento delle attività previste dai contratti in corso, che prevedono



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

il coinvolgimento di aziende leader nel settore navale presenti in Italia e nei mercati europei, già fornitori di Marina Mercantile, Marina Militare, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, oltre numerosi armatori privati come la Flotta D' Amico.

Brindisi Report

Brindisi

L' autorità portuale conferma lo sgombero: scoppia la rabbia degli operai

Preoccupante svolta nella trattativa per rilanciare il cantiere Cbs-Damarin. La Fiom Cgil avverte questore e prefetto di possibili "manifestazioni incontrollate"

MAR.ORL

BRINDISI - La doccia gelata arriva dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale, che si tira fuori dal percorso scelto dai sindacati, dai lavoratori e dalla Task force occupazione della Regione Puglia, e invia un' ordinanza di sgombero dell' area demaniale marittima occupata dal cantiere Cbs-Damarin, in mora con la stessa Adsp per canoni non versati. Ma ciò innesca subito la rabbia dei dipendenti del cantiere, che attendevano una conclusione positiva del tavolo aperto in Regione con la società napoletana Sea&Yachting Srl. Questa azienda infatti ha presentato un piano industriale per il rilancio del cantiere, con lo spostamento a Brindisi di attività come la revisione dei motori navali Isotta Franchini, la realizzazione di bacini di carenaggio, varie attività di manutenzione legate alla domanda presente nel bacino del Mare Adriatico centro-meridionale, coprendo un vuoto di assistenza e servizi da Pescara sino a Leuca, dove solo il porto di Brindisi presenta un' area idonea strutturalmente per ospitare questa gamma di prestazioni. Ciò comporterebbe il richiamo al lavoro, assieme alla ventina di unità già operative, anche degli altri 10-15 lavoratori che erano stati licenziati, ma con prospettive di incremento occupazionale notevoli. Riguardo gli assetti, S&Y Srl entrerebbe in consorzio con Cbs Damarin. Si attendeva perciò che l' authority sciogliesse la riserva riguardo la proposta di copertura del debito maturato da Cbs Damarin per canoni di concessioni arretrati (la parte delle opere abusive è già stata risolta), per la quale era stato chiesto il parere dell' Avvocatura dello Stato. Con una breve nota al prefetto Umberto Guidato e al questore Ferdinando Rossi, stamani al termine dell' assemblea la Fiom Cgil, a nome dei dipendenti del cantiere in lotta, pertanto "comunica alle autorità in indirizzo, che i lavoratori occupati presso le aziende Cbs Srl e Damarin Srl, con sede operativa in Brindisi presso la via Torpediniera Perseo proclamano lo stato di agitazione". La Fiom punta l' indice contro l' Adsp: "Il tutto motivato, in seguito all' ordine di sgombero, da parte dell' autorità di sistema portuale, a firma del presidente avv. **Ugo Patroni Griffi**, e del direttore del Dipartimento Esercizio Brindisi-Monopoli, dott. Aldo Tanzarella. I lavoratori considerano estremamente grave la decisione dell' Autorità portuale, considerando inoltre che il 2 luglio il Comitato Sepac della Regione Puglia ha convocato tutte le parti in causa per cercare la soluzione inerente ai livelli occupazionali, grazie anche ad un poderoso nuovo piano Industriale". La nota chiude con il preavviso, e la preoccupazione correlata, di possibili azioni e dimostrazioni "incontrollate" da parte dei lavoratori, che si sentono messi con le spalle al muro dopo settimane in cui si nutriva la speranza di un via libera da parte dell' authority al nuovo piano industriale con il ritiro dell' ordinanza di sgombero dell' area occupata dal cantiere navale.

BRINDISIREPORT Economia

L'autorità portuale conferma lo sgombero: scoppia la rabbia degli operai

Preoccupante svolta nella trattativa per rilanciare il cantiere Cbs-Damarin. La Fiom Cgil avverte questore e prefetto di possibili "manifestazioni incontrollate"

Mar. ORL

I più letti di oggi

unicef

L'Unione Sarda

Cagliari

Santa Gilla. Enac e Sogaer chiedono alla Regione la modifica della concessione demaniale marittima

Idrovolanti in laguna? Il no dei pescatori

Il Consorzio ittico si oppone al progetto che prevede l' ammaraggio nello stagno

Via i pescatori, a Santa Gilla ammarano gli idrovolanti. E così sulla pista d' acqua prescelta per accogliere gli speciali velivoli si solleva alta la protesta del Consorzio ittico che detiene, per conto della Regione, la concessione demaniale per l' attività di pesca e acquacoltura. Già prima che i velivoli planino sulla laguna per riprendere subito quota e trasferire, da Cagliari a Carloforte, a Santa Margherita di Pula e Villasimius i turisti che arrivano nello scalo di Elmas, il progetto degli "aero-taxi" voluto da Sogaer e Enac e accolto con entusiasmo all' inizio dell' anno, si ritrova davanti il primo ostacolo: il no secco e categorico dei duecento operatori che fanno capo alle sette cooperative raggruppate dal Consorzio. La posizione «L' eliminazione di ben tre aree vicine all' aeroporto e dunque di altrettanti specchi d' acqua per ospitare il progetto degli idrovolanti risulterebbe altamente penalizzante per il nostro compendio, anche perché stiamo parlando di zone ad altissima produttività», avverte il presidente, Stefano Melis. Concetto ribadito con forza in una lettera inviata nei giorni scorsi all' assessorato regionale all' Agricoltura dal responsabile del consorzio. Una presa di posizione in risposta al documento ricevuto negli uffici di Santa Gilla e spedito tempo addietro dalla direzione del Servizio pesca regionale. Il Servizio Scrive la Regione: «L' Enac, nell' esercizio delle proprie competenze e al fine di garantire la sicurezza della navigazione, ha individuato tre zone da sottoporre a vincolo nello stagno di Santa Gilla limitrofe all' aeroporto Cagliari-Elmas, precisamente riguardanti la fascia di rispetto del Calvert, del sentiero di avvicinamento luminoso semplificato, e dell' area che dovrebbe essere destinata all' apertura dell' idroscalo». Specchi d' acqua che - lo ricorda lo stesso Ente per l' aviazione civile - ricadono all' interno dell' area affidata "in concessione demaniale per fini di pesca e acquacoltura al Consorzio ittico dal 1998". L' Enac precisa inoltre che per dar seguito al progetto «di interdizione al transito in porzione della laguna di Santa Gilla», la Regione dovrà procedere «a una variazione della concessione demaniale marittima». In attesa di sviluppi, i pescatori già da ora sono invitati a non utilizzare in alcun modo la fascia di rispetto del Calvert e il sentiero di avvicinamento luminoso semplificato. Dovrà essere proprio il Consorzio a vigilare sui propri affiliati e sul rispetto dei "vincoli". La richiesta era stato il Servizio pesca dell' assessorato all' Agricoltura, tempo fa, a chiedere all' Enac «di specificare se e quali procedimenti sono stati avviati per acquisire la disponibilità di tale area», e all' **Autorità portuale** «se e in forza di quali atti debba essere valutata l' esclusione dell' area dalla concessione demaniale». Per ora, insomma, resta la contrarietà assoluta alla limitazione della concessione di pesca espressa dal consorzio ittico. Renato Murgia, responsabile dell' associazione armatori e consulente del consorzio, non usa tanti giri di parole per riaffermare la netta opposizione alla revisione della concessione. «Nulla contro gli idrovolanti, ma si cerchi un alto posto per far decollare il progetto. L' attività di pesca e allevamento ittico a Santa Gilla è da tempo condizionata da una mancata programmazione, adesso invece di pensare allo sviluppo si propone di sottrarre ai pescatori aree particolarmente produttive. Non siamo contrari, siamo nettamente oppositori a questo progetto e percorreremo ogni strada per contrastarlo». Andrea Piras.

The image shows a newspaper clipping from Cagliari. The main headline is "Idrovolanti in laguna? Il no dei pescatori". Below it, a sub-headline reads "Il Consorzio ittico si oppone al progetto che prevede l' ammaraggio nello stagno". The article includes a photograph of a man on a boat and a map of the lagoon area. To the right of the article is an advertisement for "NUOVA CASA DI CURA TAC - RMN" listing several medical professionals.

Zona falcata e Real Cittadella Seduta straordinaria al Comune Si demoliscono le baracche dell' Annunziata Alta

In settimana il possibile annuncio del presidente Musumeci su alcune novità relative al recupero della fortezza secentesca

Lucio D' Amico Il Comune non può e non deve stare alla finestra. Riaccendere i riflettori sul presente e sul futuro della Real Cittadella e della Zona falcata, ma anche del litorale di Maregrossso, è l' obiettivo della seduta della prima Commissione consiliare - quella che ha la delega all' Area dello Stretto -, presieduta da Libero Gioveni. Si terrà l' 1 luglio, alle 9,30, e ai lavori prenderanno parte, o almeno sono stati invitati, il vicesindaco Salvatore Mondello, il commissario dell' Autorità portuale Antonino De Simone e il comandante della Capitaneria di porto Gianfranco Rebuffat. Sarà una preziosa occasione per fare il punto, in una settimana nella quale da Palermo potrebbero arrivare importanti novità, forse un annuncio da parte del presidente della Regione Nello Musumeci. La convocazione della seduta era già in programma ma la presentazione del bellissimo video su "La Real Cittadella, rinascita di Messina", realizzato dal cronista della Gazzetta Alessandro Tumino (insieme con il musicista e compositore Giovanni Renzo, l' attore Maurizio Marchetti e l' operatore video e fotografo Daniele Brigandì) e presentato nella mattinata di lunedì, nella saletta Arb, è stata - così come l' ha definita Franz Riccobono - la "testa d' ariete". Un contributo importante, per la qualità della proposta e per le tante condivisori sui social e su youtube, che conferma il legame indissolubile tra ogni discorso riguardante i destini di Messina e il piano di riqualificazione e valorizzazione di quel tesoro della natura, del paesaggio, del mito, della storia, che è la Falce. E ora si vada avanti. Battere il ferro quando è caldo. Inchiodare alle responsabilità enti e istituzioni, stimolarli, perché i tempi "tecnici" delle bonifiche e del risanamento delle aree non siano più "sine die", perché ci sia un cronoprogramma certo, una "road map" relativa al recupero della fortezza secentesca che - come dimostrano le immagini dall' alto del bravissimo Brigandì - ancora oggi, nonostante più di un secolo di incuria, di degrado e di "devastazioni", è spettacolare nella sua forma a stella incuneata tra l' azzurro del cielo e del mare. Proprio sulla Real Cittadella il presidente Musumeci dovrebbe comunicare alcuni passaggi significativi da parte del suo Governo.



Porto Canale

Mazara, passo avanti per il dragaggio

Il Genio Civile di Trapani è stato incaricato della direzione dei lavori

Dragaggio del porto canale di Mazara. Qualcosa inizia a muoversi sulle procedure che porteranno ai lavori. Il Genio Civile di Trapani è stato infatti incaricato della direzione dei lavori a seguire le procedure per sbloccare l'inizio dei lavori. «Non siamo ancora all'avvio degli interventi - dice il sindaco Salvatore Quinci - ma il fatto che la Regione abbia acquisito la consapevolezza dell'importanza dei lavori di ripristino dei fondali portuali in un'ottica di sicurezza e di protezione civile ci fa ben sperare sullo sblocco della procedura». Il sindaco ha accolto al Palazzo di Città l'ingegnere Giancarlo Teresi e l'architetto Gaspare Moisi, rispettivamente, dirigente e funzionario del Genio Civile di Trapani. Nel corso dell'incontro, al quale hanno partecipato insieme al sindaco, il vicesindaco Vito Billardello, l'assessore ai Lavori Pubblici Michele Reina ed il dirigente del settore tecnico Nicolò Sardo, si è preso atto del «nuovo e forte impulso» che il presidente della Regione Musumeci e l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Falcone stanno dando per l'avvio delle procedure dei lavori di dragaggio del porto, attesi da anni. Infatti, per il tramite del dirigente generale del dipartimento regionale tecnico dell'assessorato alle Infrastrutture e del dipartimento regionale di Protezione Civile, il commissario straordinario per il Rischio Idrogeologico, ingegnere Croce, ha incaricato lo staff dell'ufficio del Genio Civile di Trapani, capitanato dall'ingegnere Giancarlo Teresi, per la direzione dei «lavori di ripristino dei fondali del bacino portuale e del retrostante porto canale - 1° stralcio - Foce del Fiume Mazaro». L'Amministrazione si farà carico di proseguire l'interlocuzione con la Regione Siciliana che ha già portato allo sblocco della procedura per la gestione degli impianti portuali, con l'auspicio che anche e soprattutto sulla vicenda del dragaggio si possa arrivare all'avvio dei lavori in tempi brevi. (*SG*)



Italia-Cina: quel treno da non perdere

Eugenio Muzio

La Cina rappresenta senza ombra di dubbio a livello mondiale la realtà che negli ultimi venti anni si è maggiormente imposta sullo scacchiere internazionale ed è il grande interlocutore commerciale dei principali paesi europei, fra cui l'Italia. La via marittima rimane indubbiamente la più importante modalità di trasporto delle merci tra Pechino e il Vecchio Continente. Attualmente la stragrande maggioranza del traffico in ambito europeo è attestata nei grandi porti del Northern Range (Rotterdam, Anversa, Amburgo), con un'importante appendice nel porto greco del Pireo. Oltre il 90% del traffico utilizza le grandi porta-container la cui ultima generazione raggiunge una capienza di 22.000 TEU e oltre. Tutto questo ha portato in Cina alla realizzazione di un vero gigantismo portuale. Attualmente otto dei dieci porti più importanti al mondo sono cinesi: a Shanghai spetta la leadership, con 36,2 milioni di TEU movimentati nel 2018. Il Governo cinese si è però rapidamente reso conto dell'importanza dei collegamenti ferroviari, in quanto alternativi, sebbene più costosi, a quelli marittimi, soprattutto con riferimento al trasporto delle merci più pregiate, che grazie al treno possono raggiungere i mercati di destinazione con transit-time marcatamente ridotti rispetto a quelli via mare. Anche per questo motivo, l'impero del Dragone sta realizzando una serie di nuove connessioni ferroviarie di migliaia di km, in particolare fra il Nord Ovest e il Sud Est del Paese. Basti pensare che nel settore passeggeri, l'alta velocità può oggi contare su una rete che ha una estensione di 20.000 km. In questo quadro si pone anche la realizzazione attualmente in corso della nuova linea ferroviaria ad investimento cinese interamente a scartamento UIC che dal Nord della Cina (Urumqui) raggiungerà l'Europa passando per il Kazakistan, la Turchia, il Bosforo e Budapest. Tali considerazioni strategiche hanno portato il Paese della Grande Muraglia a costruire una rete di relazioni ferroviarie fra i grandi poli industriali della Cina e quelli europei. Sono stati fatti alcuni esperimenti con alterne fortune e malgrado le enormi distanze da percorrere, sono stati via via raggiunti transit-time che nel tempo si sono gradatamente ridotti fino a 12/14 giorni. Per dovere di cronaca si rammentano i tentativi di connessione con Lione in Francia e con Madrid in Spagna, rimasti però esempi isolati. L'Italia, invece, fatica ad attivare con Pechino relazioni commerciali stabili su ferrovia: i volumi in gioco nei due sensi sono troppo modesti e non giustificano l'organizzazione di treni completi regolari. Ecco perché i due servizi regolari tra il Bel Paese e la Cina inaugurati poco tempo fa non hanno avuto fortuna. Il collegamento tra l'interporto lombardo di Mortara e la capitale della provincia sudoccidentale del Sichuan, Chengdu, programmato dal gruppo Changjiu per il 2020, avrebbe dovuto garantire venti coppie di treni la settimana lungo una tratta di 10.800 km, ma dopo il viaggio inaugurale del primo treno, partito nel 2017, se ne è persa ogni traccia. Stessa identica sorte ha subito il servizio on-rail tra l'hub intermodale RHM di Melzo e Chengdu, organizzato dalla società russa Felb. Infine i treni in partenza da Padova Interporto e da Prato Interporto sono rimasti solo sulla carta. Tutti incompiuti perché con carico monodirezionale. Attualmente, l'unica soluzione percorribile per l'Italia rimane quella di utilizzare i treni già esistenti per Duisburg: soltanto passando dal più grande interporto d'Europa è infatti possibile realizzare treni carichi in entrambe le direzioni di marcia. In prospettiva, il nostro Paese può comunque giocare una partita importante nel traffico intermodale. L'Italia ha infatti in progetto e in esecuzione alcune opere infrastrutturali di grande dimensione che coinvolgono in primis Trieste e Genova. Il primo, grazie alla realizzazione della Piattaforma Logistica, ai lavori in corso presso lo scalo di Campo Marzio e alle ulteriori opere sui moli esistenti, potrà presto disporre di un potenziale di 1,5 milioni di TEU. Il porto della Lanterna ha anch'esso un importante

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

23 Giugno 2019 — Interventi
Intermodalità e logistica
Italia-Cina: quel treno da non perdere
 di Eugenio Muzio
 Amministratore unico di Confindustria

La Cina rappresenta senza ombra di dubbio a livello mondiale la realtà che negli ultimi venti anni si è maggiormente imposta sullo scacchiere internazionale ed è il grande interlocutore commerciale dei principali paesi europei, fra cui l'Italia. La via marittima rimane indubbiamente la più importante modalità di trasporto delle merci tra Pechino e il Vecchio Continente. Attualmente la stragrande maggioranza del traffico in ambito europeo è attestata nei grandi porti del Northern Range (Rotterdam, Anversa, Amburgo), con un'importante appendice nel porto greco del Pireo. Oltre il 90% del traffico utilizza le grandi porta-container la cui ultima generazione raggiunge una capienza di 22.000 TEU e oltre. Tutto questo ha portato in Cina alla realizzazione di un vero gigantismo portuale. Attualmente otto dei dieci porti più importanti al mondo sono cinesi: a Shanghai spetta la leadership, con 36,2 milioni di TEU movimentati nel 2018. Il Governo cinese si è però rapidamente reso conto dell'importanza dei collegamenti ferroviari, in quanto alternativi, sebbene più costosi, a quelli marittimi, soprattutto con riferimento al trasporto delle merci più pregiate, che grazie al treno possono raggiungere i mercati di destinazione con transit-time marcatamente ridotti rispetto a quelli via mare. Anche per questo motivo, l'impero del Dragone sta realizzando una serie di nuove connessioni ferroviarie di migliaia di km, in particolare fra il Nord Ovest e il Sud Est del Paese. Basti pensare che nel settore passeggeri, l'alta velocità può oggi contare su una rete che ha una estensione di 20.000 km. In questo quadro si pone anche la realizzazione attualmente in corso della nuova linea ferroviaria ad investimento cinese interamente a scartamento UIC che dal Nord della Cina (Urumqui) raggiungerà l'Europa passando per il Kazakistan, la Turchia, il Bosforo e Budapest. Tali considerazioni strategiche hanno portato il Paese della Grande Muraglia a costruire una rete di relazioni ferroviarie fra i grandi poli industriali della Cina e quelli europei. Sono stati fatti alcuni esperimenti con alterne fortune e malgrado le enormi distanze da percorrere, sono stati via via raggiunti transit-time che nel tempo si sono gradatamente ridotti fino a 12/14 giorni. Per dovere di cronaca si rammentano i tentativi di connessione con Lione in Francia e con Madrid in Spagna, rimasti però esempi isolati. L'Italia, invece, fatica ad attivare con Pechino relazioni commerciali stabili su ferrovia: i volumi in gioco nei due sensi sono troppo modesti e non giustificano l'organizzazione di treni completi regolari. Ecco perché i due servizi regolari tra il Bel Paese e la Cina inaugurati poco tempo fa non hanno avuto fortuna. Il collegamento tra l'interporto lombardo di Mortara e la capitale della provincia sudoccidentale del Sichuan, Chengdu, programmato dal gruppo Changjiu per il 2020, avrebbe dovuto garantire venti coppie di treni la settimana lungo una tratta di 10.800 km, ma dopo il viaggio inaugurale del primo treno, partito nel 2017, se ne è persa ogni traccia. Stessa identica sorte ha subito il servizio on-rail tra l'hub intermodale RHM di Melzo e Chengdu, organizzato dalla società russa Felb. Infine i treni in partenza da Padova Interporto e da Prato Interporto sono rimasti solo sulla carta. Tutti incompiuti perché con carico monodirezionale. Attualmente, l'unica soluzione percorribile per l'Italia rimane quella di utilizzare i treni già esistenti per Duisburg: soltanto passando dal più grande interporto d'Europa è infatti possibile realizzare treni carichi in entrambe le direzioni di marcia. In prospettiva, il nostro Paese può comunque giocare una partita importante nel traffico intermodale. L'Italia ha infatti in progetto e in esecuzione alcune opere infrastrutturali di grande dimensione che coinvolgono in primis Trieste e Genova. Il primo, grazie alla realizzazione della Piattaforma Logistica, ai lavori in corso presso lo scalo di Campo Marzio e alle ulteriori opere sui moli esistenti, potrà presto disporre di un potenziale di 1,5 milioni di TEU. Il porto della Lanterna ha anch'esso un importante

Portnews

Focus

programma di sviluppo: il progetto di ampliamento del porto prevede lo spostamento della diga foranea di 500 metri e la realizzazione di banchine con pescaggio adeguato per ricevere navi da 22.000TEU. La realizzazione delle opere infrastrutturali è però condizione necessaria ma non sufficiente. Per rispondere compiutamente alle sfide dei mercati, in particolare di quelli del Nord Europa, si impone una infrastruttura ferroviaria con sagoma a PC 80/410 che dalle banchine possa instradare sino alle frontiere con Svizzera e Francia treni da 2.000 tonnellate e 750 metri di lunghezza trainati da un solo locomotore. Se tutto questo sarà realizzato nell'arco di un decennio Genova potrà offrire una vera concreta alternativa alle situazioni attuali.

Migranti. Strasburgo - Respinto il ricorso: "Non c'è rischio irreparabile" per i 42 a bordo. Salvini esulta: "Restino lì fino a Natale". Esposto del Garante dei detenuti

SeaWatch, no della Corte Ue. "Nessun diritto allo sbarco"

Saul Caia

I 42 migranti sulla nave Sea Watch resteranno ancora in mare. Neppure la Corte europea dei diritti dell' uomo di Strasburgo ha ordinato di farli sbarcare, spiegando di non poter imporre al governo italiano alcuna "misura provvisoria" che possa sospendere, anche temporaneamente, il provvedimento ai sensi del decreto Sicurezza bis che li tiene da quattordici giorni a 16 miglia da Lampedusa. I giudici di Strasburgo suggeriscono alle autorità italiane di "continuare a fornire l' assistenza necessaria alle persone a bordo" della nave, "che sono vulnerabili a causa della loro età o delle loro condizioni di salute". La decisione è una vittoria dal ministro dell' Interno Matteo Salvini, che nei giorni scorsi non si era fatto impietosire dalle condizioni dei migranti a bordo della nave, commentando che se fosse stato per lui potevano restare "lì fino a Natale e a Capodanno", mentre dovevano farsene carico "Olanda e Germania". "Anche la Corte europea conferma la scelta di ordine, buon senso, legalità e giustizia dell' Italia: **porti** chiusi ai trafficanti di esseri umani e ai loro complici - ha detto Salvini -. Meno partenze, meno sbarchi, meno morti, meno sprechi. Indietro non si torna". La nave della ong tedesca, battente bandiera olandese, aveva salvato da un naufragio, lo scorso 12 giugno, 53 migranti a circa 47 miglia dalle coste libiche. Il Viminale aveva subito negato lo sbarco, consentendolo solo a dieci migranti tra cui minori e donne incinte e poi a un altro. La Sea Watch si trova ancora in acque internazionali, per evitare di entrare in territorio italiano e incorrere nelle sanzioni previste dal nuovo decreto sicurezza: una multa fino a "50 mila euro" per l' equipaggio e la possibile confisca dello scafo. Per questo motivo, il capitano Carola Rackete e i migranti si erano rivolti alla Corte europea, facendo appello agli articoli 2 (diritto alla vita) e 3 (divieto di trattamenti inumani e degradanti) della Convenzione, chiedendo di poter sbarcare subito e presentare le richieste di protezione internazionale. La Corte ha quindi domandato all' Italia quante persone erano già state scese dalla nave, il loro possibile stato di vulnerabilità, le misure previste, e la situazione attuale a bordo della Sea Watch. Poi ha chiesto ai singoli migranti le loro condizioni fisiche e mentali, e il loro possibile stato di vulnerabilità. Le risposte evidentemente non hanno convinto i giudici. L' articolo 39 del regolamento, spiegano, "consente alla Corte di indicare misure provvisorie" ma "solo in caso di rischio imminente di danno irreparabile". I legali di Sea Watch hanno espresso "sconcerto" per la decisione, che definiscono "contraddittoria dal punto di vista della tutela dei diritti fondamentali". Adesso sarà la capitana della nave, Carola Rackete, a decidere se forzare il divieto italiano e avvicinarsi a Lampedusa, come aveva già preannunciato, o dirigersi altrove. A farsi portavoce dei migranti, che a bordo denunciano di essere "allo stremo" delle forze e di sentirsi in "prigionia", è stato il Garante dei detenuti, Mauro Palma, che ha presentato un esposto alla Procura di Roma, perché vengano verificati eventuali aspetti penalmente rilevanti sul blocco della nave.

