



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 10 luglio 2019**



Prime Pagine

10/07/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 10/07/2019	8
10/07/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 10/07/2019	9
10/07/2019	Il Foglio Prima pagina del 10/07/2019	10
10/07/2019	Il Giorno Prima pagina del 10/07/2019	11
10/07/2019	Il Manifesto Prima pagina del 10/07/2019	12
10/07/2019	Il Mattino Prima pagina del 10/07/2019	13
10/07/2019	Il Messaggero Prima pagina del 10/07/2019	14
10/07/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 10/07/2019	15
10/07/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 10/07/2019	16
10/07/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 10/07/2019	17
10/07/2019	Il Tempo Prima pagina del 10/07/2019	18
10/07/2019	Italia Oggi Prima pagina del 10/07/2019	19
10/07/2019	La Nazione Prima pagina del 10/07/2019	20
10/07/2019	La Repubblica Prima pagina del 10/07/2019	21
10/07/2019	La Stampa Prima pagina del 10/07/2019	22
10/07/2019	MF Prima pagina del 10/07/2019	23

Trieste

10/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5 «Trieste paga la crisi della lira turca nelle esportazioni»	24
10/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3 Trieste pays for the crisis of Turkish Lira	25
10/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5 Tanger Med, un gigante che nasce in Nord Africa per aprirsi all'Europa	26
09/07/2019	Dire FOTO VIDEO Nasce a Tangeri il porto-ponte tra Africa ed Europa	27

09/07/2019	Il Metropolitano		29
<hr/>			
09/07/2019	Il Nautilus		31
Tikehau Capital supporta FPIM, PMV e Monaco Resources Group nell'acquisizione di Euroports			
<hr/>			

Venezia

10/07/2019	Avvenire	Pagina 10		33
<hr/>				
10/07/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	<i>Mo. Zi.</i>	34
Ispezione del ministro L' altra nave e la rabbia a bordo: «Imbecilli»				
<hr/>				
10/07/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	<i>Alberto Zorzi</i>	35
<hr/>				
10/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 2	<i>DAVIDE SCALZOTTO</i>	37
<hr/>				
10/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 3	<i>MICHELE FULLIN</i>	39
<hr/>				
10/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 34		41
<hr/>				
10/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 34	<i>DIEGO DEGAN</i>	42
<hr/>				
10/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 35	<i>MICHELE FULLIN</i>	43
<hr/>				
10/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 35		44
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 14		45
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 14		46
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15		47
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15		48
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15		49
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17		50
<hr/>				
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17		52
<hr/>				
10/07/2019	La Tribuna di Treviso	Pagina 11		53
<hr/>				
10/07/2019	Trentino	Pagina 5		54
<hr/>				
09/07/2019	Ansa		<i>ROSANNA CODINO</i>	55
<hr/>				
09/07/2019	Ansa			56
<hr/>				
09/07/2019	Corriere Marittimo			57
<hr/>				
09/07/2019	Corriere Marittimo			58
<hr/>				

09/07/2019	FerPress		59
MIT dispone un' ispezione su sventato incidente a Venezia e standard di sicurezza			
09/07/2019	Il Nautilus		60
COSTA DELIZIOSA INVESTITA DA TEMPESTA IMPROVVISA			
09/07/2019	Il Nautilus		61
ADSP MAS SU VERIFICA FATTI 7 LUGLIO IN RIVA SETTE MARTIRI			
09/07/2019	Il Nautilus		62
VENEZIA, MIT DISPONE ISPEZIONE SU SVENATO INCIDENTE E STANDARD SICUREZZA			
09/07/2019	Informare		63
Fedepiloti, a Venezia Costa Deliziosa è stata colpita da una tempesta improvvisa e imprevedibile			
09/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	64
Mit: verifica standard sicurezza di Venezia			
09/07/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	65
Costa Deliziosa investita da tempesta improvvisa			
09/07/2019	Sea Reporter		66
Costa Deliziosa investita da tempesta improvvisa			
10/07/2019	Il Gazzettino Pagina 44	<i>ALBERTO FRANCESCONI</i>	67
Ecomafie, tour a Marghera «Niente rilancio senza Zes»			
10/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 35		68
Oggi i sopralluoghi poi le audizioni delle autorità			
10/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 13		69
Interessi a Venezia Euroports, due governi entrano nella proprietà			

Savona, Vado

09/07/2019	Savona News		70
Savona, il pensiero di Danilo Bruno (Verdi): "Emissioni da ridurre, porto da elettrificare"			

Genova, Voltri

10/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 13		71
«I portuali di Genova sempre più a rischio: agenzia o modello Coop per salvare la Culmv»			
10/07/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	<i>di Massimo Minella</i>	73
Porto, i terminalisti alla Compagnia "Il problema è il piano in ritardo"			
09/07/2019	The Medi Telegraph	<i>SI.GAL</i>	74
Spinelli: «I terminalisti pagano troppo poco il lavoro dei camalli»			
10/07/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 12		75
Genova, piano per il rilancio			
10/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 13		77
«Genova-Cina il legame sarà sempre più stretto»			
10/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		79
«Pra' cambia nome e investe sulla nuova traccia ferroviaria»			
10/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 10		80
The port of Pra' is changing its name and investing in rail			
10/07/2019	La Gazzetta Marittima		81
Prà 'elettrica' il progetto e i timori			
09/07/2019	PrimoCanale.it		82
Porto di Genova, un passo verso la elettrificazione delle prime banchine			
09/07/2019	Genova24	<i>KATIA BONCHI</i>	83
Navi delle armi, stasera al Cap assemblea pubblica con la testimonianza di una richiedente asilo yemenita			

La Spezia

10/07/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 48	84
<hr/> Intermarine ha consegnato alla Marina Militare la nave polifunzionale Cabrini		
10/07/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 48	85
<hr/> Porti, protocollo d' intesa tra La Spezia e Casablanca per un corridoio logistico		
09/07/2019	Ansa	86
<hr/> Porti: accordo Spezia-Casablanca per migliore scambio merci		
09/07/2019	Ansa	87
<hr/> Accordo tra porti Spezia e Casablanca		
09/07/2019	BizJournal Liguria	88
<hr/> La Spezia più vicina al Marocco: accordo per un corridoio logistico tra i porti		
09/07/2019	Citta della Spezia	89
<hr/> Prua sul Marocco, l'Autorità Portuale firma l'intesa		
09/07/2019	Corriere Marittimo	90
<hr/> Spezia, nasce il corridoio logistico Terminal del Golfo - Casablanca e Tarros Maroc		
09/07/2019	FerPress	91
<hr/> Siglato accordo AdSP Mar Ligure Orientale e Agence Nationale Des Ports del Marocco per realizzazione corridoio logistico		
09/07/2019	Informare	92
<hr/> Accordo di cooperazione tra il porto della Spezia e il porto di Casablanca		
09/07/2019	Messaggero Marittimo	93
<hr/> Accordo AdSp mar Ligure orientale e Marocco		<i>Giulia Sarti</i>
09/07/2019	PrimoCanale.it	94
<hr/> Corridoio logistico tra La Spezia e Casablanca: firmato l' accordo		
09/07/2019	Transportonline	95
<hr/> AdSP Mar Ligure Orientale, siglato accordo per nuovo corridoio logistico con Casablanca		

Ravenna

10/07/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 6	96
<hr/> Ravenna Festival, ad Atene incontri di Sapir, Tcr e Adsp		
09/07/2019	Ravenna Today	97
<hr/> Ravenna e Atene si incontrano al porto grazie al Ravenna Festival		

Marina di Carrara

10/07/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 42	98
<hr/> Una nuova nave traghetto delle Ferrovie in servizio nello stretto di Messina		

Livorno

10/07/2019	Il Tirreno Pagina 14	99
<hr/> Precari del porto, mobilitazione in corso		
10/07/2019	La Gazzetta Marittima	100
<hr/> Il trasferimento del TCO solo all' inizio del 2020		

Piombino, Isola d' Elba

10/07/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 33	101
<hr/> Legambiente contraria alla banchina più lunga		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/07/2019	Corriere Adriatico Pagina 9	103
<hr/>		
10/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43	104
<hr/>		
09/07/2019	Abruzzo News	105
<hr/>		
09/07/2019	Il Nautilus	106
<hr/>		
09/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 107
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/07/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	108
<hr/>		
09/07/2019	La Provincia di Civitavecchia	109
<hr/>		
09/07/2019	La Provincia di Civitavecchia	110
<hr/>		

Napoli

10/07/2019	Il Mattino Pagina 25	<i>Antonino Pane</i> 111
<hr/>		
10/07/2019	Il Mattino Pagina 25	113
<hr/>		
10/07/2019	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 24	<i>Gennaro Di Biase</i> 115
<hr/>		
10/07/2019	Il Roma Pagina 14	116
<hr/>		

Bari

10/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 13	117
<hr/>		

Taranto

10/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	<i>NICOLA SAMMALI</i> 118
<hr/>		
10/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	119
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

10/07/2019 **Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)** Pagina 19 120
Gravi problemi per la marineria

Cagliari

10/07/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 18 121
La Soprintendenza spegne le speranze

10/07/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 34 123
Porto, qualcosa si muove in Regione

Messina, Milazzo, Tremestieri

09/07/2019 **Stretto Web** 124
Messina, Porto di Tremestieri: Prefettura e Comune siglano il protocollo antimafia

09/07/2019 **TempoStretto** 125
Porto di Tremestieri, protocollo antimafia tra Comune e Prefettura

Catania

10/07/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 18 126
Le realtà di Augusta e Catania non sono più concorrenti

09/07/2019 **Web Marte** 127
Augusta| Adsp: due realtà complementari verso il nuovo piano regolatore portuale.

Palermo, Termini Imerese

10/07/2019 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 7 128
«Sicilia occidentale, i porti si rinnovano»

10/07/2019 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 15 129
Western Sicily, the ports change their look

IN EDICOLA

MM
IL METODO MARCHIONNE

Oltre 300 pagine

CON

Chanel rileva la conceria toscana Samanta

Si tratta della prima acquisizione sourcing realizzata in Italia
Minà in MF Fashion



Un look Chanel

il quotidiano dei mercati finanziari

Eataly cresce ma finisce in rosso

Nel 2018 perdita di 17 milioni su ricavi saliti a oltre mezzo miliardo
Montanari a pagina 10

Anno XXIII n. 135
Mercoledì 10 Luglio 2019
€2,00 *Classificatori*



IN EDICOLA

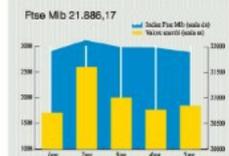
Gentleman

COGITO ERGO CEO

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Con MF Magazine for iPad n. 56 a €1,30 (€1,30 + €0,50) - Con MF Magazine for Kindle n. 46 a €1,30 (€1,30 + €0,50)

Spettatore n.a.p. art. 1 c.1 L. n. 48/04, DCC Milano - IN 2 LAD - CA n. 4/28 Firenze €3,00



BORSA -0,41% 1€ = \$1,1205

BORSE ESTERE	
Dow Jones	28.745
Nasdaq	8.191
Tsjo	21.288
Frankfort	12.437
Zurigo	8.891
Londra	7.836
Parigi	5.272
VALUTE-RENDIMENTI	
Euro-Dollaro	1,1205
Euro-Sterlina	0,7488
Nasdaq100 Mini	7,898
EURO-RENTI	
Euro-Yen	121,50
Euro-Francia	1,1137
Btp 10 Y	1,4827
Bund 10 Y	-0,4464
FUTURE	
Euro-Ftp	137,68
Euro-Bund	173,42
US T-Bond	154,97
Fluxo Mib	21,826
S&P500 Cme	2,977
Nasdaq100 Mini	7,898

FOCUS OGGI

A Prelios un portafoglio immobiliare da 200 milioni
La sgr arricchisce il patrimonio in gestione con cespiti di proprietà del fondo pensione del personale dell'ex Banca di Roma
Follis a pagina 11

San Donato investe 800 mln
La famiglia Rotelli punta a far crescere all'estero il gruppo ospedaliero ora presieduto da Alfano
Montanari a pagina 11

Anche la Fiera di Bologna valuta l'ipo a Piazza Affari
Per il presidente Gianpiero Calzolari «la quotazione potrebbe nuovo capitale e risolverebbe la questione del controllo pubblico o privato»
Barbi a pagina 10

GERMANIA SPA SI MOLTIPLICANO I PROBLEMI PER I GRANDI GRUPPI INDUSTRIALI E FINANZIARI DEL PAESE

In panne i panzer tedeschi

Da Bmw a Lufthansa, da inizio anno otto delle 30 società del Dax hanno emesso un profit warning
Ieri è toccato a Basf tagliare le stime di utile. Mentre Deutsche Bank ha perso un altro 4% in borsa

(Bertolino a pagina 2)

ACCORDO IN ARRIVO TRA IL BISCEONE E TELECOM ITALIA PER LA TRASMISSIONE DEI CONTENUTI TV IN STREAMING

Tutta Mediaset sbarca su TimVision

Sulla piattaforma del gruppo tlc saranno disponibili anche le partite della Champions League

(Follis a pagina 4)

CESSIONE CONCLUSA

Unicredit incassa 1,1 miliardi dalla vendita del 18% di Fineco

(Gualtieri a pagina 9)

OGGI FORUM FINANZIARIO ITALIA-CINA

Pechino va a caccia dei segreti delle piccole imprese tricolore Sace si allea con China Exim Bank

(Panerai e Pira a pagina 8)

POLO COSTRUZIONI

Cdp prende altro tempo e fa slittare a fine luglio Progetto Italia

(Follis e Messia a pagina 7)

OGGI ULTIMO GIORNO DEL CONVEGNO

Milano Finanza Digital Week, chi farà entrare l'Italia nel futuro senza contanti

(Bonadies a pagina 13)

Tutti in fila per il Btp a 50 anni: al Tesoro richieste per 17 miliardi

(Chimienti a pagina 3)

IL ROMPISPREAD

Magnini salva un bagnante che stava per annegare in Sardegna: «La parte più difficile è stato rimorchiarlo a Tripoli»

CleanBnB SI QUOTA IN BORSA

Un importante traguardo per un'altra emittente di **CrowdFundMe**

PARTECIPA AL COLLOCAMENTO
Tramite il tuo intermediario finanziario o con **DIRECTA SIM** (www.directa.it)

una storia di successo targata **CROWDFUNDME**

L'Avvisatore Marittimo

Trieste

«Trieste paga la crisi della lira turca nelle esportazioni»

«L'Europa deve cambiare mentalità: serve più attenzione per i nostri porti»

Secondo Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, la situazione attuale dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo «non è semplice». A preoccupare il numero uno dello scalo di Trieste è soprattutto quello che sta accadendo in Turchia, un Paese con il quale il porto giuliano ha forti legami. «A causa della crisi della lira turca racconta abbiamo registrato un netto calo delle esportazioni con conseguente diminuzione dei traffici in partenza dalle nostre banchine». Ma a preoccupare D'Agostino c'è anche la visione che l'Europa ha nei confronti della portualità. «Mi pare aggiunge che da parte dell'Ue ci sia molto interesse nei confronti del Nord Europa e poca attenzione verso gli scali del Sud. Questo è certamente un problema perché vengono penalizzati soprattutto i porti italiani che invece dovrebbero essere la porta d'accesso all'Europa». Lo scorso anno, nonostante l'attuale preoccupazione per la situazione che riguarda l'economia turca, il porto triestino ha chiuso il 2018 in crescita. Assieme, gli scali di Trieste e Monfalcone su cui l'Authority ha competenza, hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate di merce: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita e hanno registrato la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 teu con un incremento del +18% sul 2017, e del +49% sul 2016. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili, nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 teu equivalenti (+7,70%). Ma la crescita dello scalo si è avuta soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si confermato primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018, sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del 12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro è andata di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale, basti pensare che i treni movimentati lo scorso anno corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. Guardando invece al Nord Africa, secondo il numero uno dello scalo giuliano, i Paesi del Maghreb rappresentano già oggi una grande opportunità per l'intera economia italiana e in particolare per i nostri porto. «Certamente spiega alcuni recenti fatti geopolitici che hanno interessato quest'area non hanno agevolato la crescita di questi Paesi ma nel complesso la situazione oggi è stabile e questi sistemi produttivi stanno dando buoni segnali di crescita con l'eccezione della Libia dove il quadro è invece molto critico. Purtroppo spiega quando si parla di firmare nuovi contratti in questi territori, le nostre aziende molto spesso devono fare i conti con la forte concorrenza della Francia che i più delle volte è avvantaggiata rispetto a noi, anche per via della lingua visto che la maggior parte di questi Paesi sono francofoni». Dal punto di vista delle novità tecnologiche, lo scorso aprile, nel porto di Trieste è partito il progetto Comodalce Enhancing COordination on multiMODAL freight transport in Ce, che mira a rendere il trasporto intermodale più efficiente e competitivo attraverso l'adozione di tecnologie innovative. Il progetto, cofinanziato dal Programma Interreg Central Europe, ha un budget di 1.960.000 euro, di cui 281.000 a favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, e una durata di 36 mesi. Sulla base dell'analisi della situazione attuale e utilizzando come benchmark le migliori pratiche internazionali nel settore, i partner del progetto elaboreranno dei piani di sviluppo a medio e lungo termine che verranno attuati tramite concrete azioni pilota.



Trieste pays for the crisis of Turkish Lira

President D'Agostino: We need more focus on our ports

According to Zeno D'Agostino, president of the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea, the current situation for countries bordering the Mediterranean is complicated. Trieste's port chief is especially worried by what is happening in Turkey, which has strong ties to the port. Due to the crisis of the Turkish lira, he says, we have seen a sharp drop in exports with a consequent decrease in traffic departing from our docks. But D'Agostino is also concerned about Europe's vision of the port system. It seems to me, he added, that there is a lot of interest from the EU in Northern Europe, and little attention to the ports of the South. This is certainly a problem because it is primarily Italian ports that are penalized, when they should be the gateway to Europe. Last year, despite concerns over the Turkish economy, the port of Trieste closed 2018 in growth. Together, the ports of Trieste and Monfalcone, for which the Authority is responsible, handled more than 67 million tonnes of goods: 62,700,000 in Trieste, and 4,500,000 in Monfalcone. Containers were the sector with the highest growth rate and recorded the best double-digit performance ever achieved at Trieste: 725,500 TEU, an +18% increase over 2017, and +49% over 2016. Furthermore, if one includes containers handled by semitrailers and swap bodies, the total reached the level of 1,400,000 TEU equivalents (+7.7%) during 2018. But the growth of the port was mainly in the railway sector, the driving asset of the port of Trieste, which has been confirmed as the number one port for rail traffic in Italy. At the end of 2018, the number of trains had nearly reached 10,000, an increase of 12% over 2017, forecasting 10% growth in the current year. The rail transport performance has gone hand in hand with the issue of environmental sustainability don't forget that the number of trains handled last year corresponds to about 210,000 trucks off the road. On the other hand, according to Trieste's port chief, looking at North Africa, the Maghreb countries now represent a great opportunity for the entire Italian economy and for our ports in particular. Of course, he explained, some recent geopolitical events that have affected this area have not facilitated the growth of these countries, but the overall situation today is stable and these production systems are showing good signs of growth, with the exception of Libya, where the situation is very delicate. He went on: Unfortunately, when we talk about signing new contracts in these territories, our companies very often have to deal with strong competition from France, which is often ahead of us, in part because of language, since most of these countries are Frenchspeaking. From the point of view of technological innovation, last April, the Comodalce project Enhancing COordination on multiMODAL freight transport in Ce was launched at Trieste, aiming to make intermodal transport more efficient and competitive through the adoption of innovative technologies. The project, cofinanced by the Interreg Central Europe Programme, has a budget of 1.96m, of which 281,000 will go to the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea, and will last 36 months. On the basis of the analysis of the current situation, and using international best practices in the field as a benchmark, the project partners will draw up medium and longterm development plans which will be implemented through concrete pilot actions.



L'Avvisatore Marittimo

Trieste

Tanger Med, un gigante che nasce in Nord Africa per aprirsi all'Europa

Il porto marocchino punta a diventare uno dei poli logistici più importanti del mondo. Con uno sguardo a Nord

Il porto di Tangeri cresce e sfida i grandi del mondo. A inaugurare l'espansione che lo porta a essere il primo porto del Mediterraneo, dell'Africa e tra i primi venti a scala globale, è stato il principe ereditario Moulay Hassan. Tanger Med, che rappresenta la porta principale del continente, sorpassando Port Said in Egitto e Durban in Sudafrica, è ora in grado di accogliere nove milioni di container, triplicando i tre milioni finora gestiti. L'investimento totale, avviato ormai dodici anni fa, ammonta a oltre 8 miliardi di euro, di cui 4,87 miliardi di privati. Nei primati di Tanger Med snocciolati dal presidente del Gruppo, Fouad Brini ci sono quello di essere la «prima piattaforma di importexport del Paese con flussi di merci per un totale di 30 miliardi di euro» e il «primo ecoporto dell'Africa». La maestosa struttura offre la base a 912 aziende nei settori industriale, logistico e dei servizi creando oltre 75 mila posti di lavoro. «La dinamica del Nord del Marocco, territorio di opportunità, conoscerà una nuova accelerazione grazie al nuovo progetto ambizioso della Città Mohammed 6 Tanger Tech, che si svilupperà in perfetta sinergia con i progetti portuali e logistici di Tanger Med». Sul tavolo c'è un ulteriore piano di investimenti per oltre 800 milioni di euro per accompagnare la crescita dell'export marocchino, dell'industria e dell'agricoltura. English version Morocco will open new terminals at Tanger Med port on Thursday, allowing it to surpass the Mediterranean's largest ports Algeciras and Valencia in terms of container capacity, and drive more investment and manufacturing to the country. Tanger Med, the biggest port in Africa with an annual volume of 3.5 million 20foot equivalent units (TEU) in 2018, will add six million in capacity after its extension worth 1.3 billion euros, port director Rachid Houari said in an interview. Morocco hopes the port, which offers a platform for exports by local production plants of French car makers such as Renault SA and Peugeot SA, will reach volumes of 4.5 million TEU by this year's end like Algeciras in southern Spain. Authorities at the port on the western tip of the Mediterranean, just across from the Spanish coast, hope it can build on its role as a calling point for container shipping firms, especially between Asia, Africa and Europe. I hope we will add one million TEU of containers every year, said Houari. He declined to estimate future volumes, saying only the original terminal had reached 3.5 million TEU in just six years. Fingers crossed we will fill it up in six years, he said. Some 90% of container volumes passing through the ports are transiting to other destinations, he said. The biggest market, with a 40% share, is West Africa, where Moroccan firms have heavily expanded to in recent years. Some 20% will go to Europe and 10% to the Americas. Morocco invested 1 billion euros in the first terminal which has created some 6,000 jobs at the port and 70,000 others in a trade zone in the area, he said. The port is about 50 kilometers east of Tangier, the main city in northern Morocco, allowing space for expansion. Tangier also has a ferry terminal carrying some 40,000 people per day in the summer peak season as Moroccans living in Europe cross the Mediterranean. The terminals are operated by APM Terminal, and owned by Denmark's Maersk, Germany's Eurogate and a local firm. Moroccan-based BMCE Bank signed a memorandum of understanding in April with stateowned China Communications Construction Co (CCCC) and its subsidiary, China Road and Bridge Corp (CRBC), to develop the city known as Tanger Tech Mohammed VI. The deal came after the withdrawal of China's Haite group, with which BMCE and the northern regional council had expressed in 2017 the intention to build the city in 10 years.



FOTO | VIDEO | Nasce a Tangeri il porto-ponte tra Africa ed Europa

TANGERI (Marocco) - Il Marocco punta a diventare il principale snodo commerciale nello spazio euro-mediterraneo, imponendosi come un ponte tra Nord Africa, Africa e Europa, e confermandosi come il primo porto dell' Africa, superando Durban, in Sudafrica, e Port Said, in Egitto. Questo grazie a Tanger Med 2, l' hub inaugurato a fine giugno che, una volta entrato a pieno regime, dovrebbe essere in grado di triplicare la capacità del porto di Tangeri, sullo Stretto di Gibilterra, intercettando il 20 per cento degli scambi globali. L' hub, finanziato con fondi pubblici e privati, va infatti ad aggiungersi a due piattaforme già presenti e operative da una decina d' anni: Tanger Med 1 e il porto passeggeri, che sorgono in continuità a pochi chilometri a ovest di Tangeri. Stando ai costruttori, entro il 2025 l' intero complesso sarà in grado di accogliere 9 milioni di container - a fronte dei 3 milioni attuali - e di gestire il passaggio di 700mila tir, di un milione di veicoli e di ben 7 milioni di passeggeri all' anno. https://www.dire.it/wp-content/uploads/2019/07/movie_20190709_024902.mp4 Un mega progetto " ideato dal re Mohammed VI, strategico, integrato e sostenibile, che permette di inserire il nostro Paese nel commercio internazionale" dice Hassan Abkari, direttore generale aggiunto di Tanger Med Port Authority, la compagnia pubblica che gestisce la piattaforma portuale. Lo scalo, la cui prima pietra è stata posta nei primi anni Duemila, "è connesso con altri 186 porti in 77 Paesi" sottolinea Abkari. Circa il 40 per cento delle merci movimentate però provengono, o sono dirette, verso l' Africa occidentale: "Questo permette di sviluppare quelle aree, ponendo fine al loro isolamento , e di connetterle col resto del mondo. Senza infrastrutture, come farebbero quei prodotti a raggiungere altri mercati?" chiede il dirigente. Che, ricordando la vastità della regione del Sahel, osserva: "Se mancano strade e ferrovie non ci resta che usare il mare". L' hub, d' altra parte, guarda anche oltre lo spazio euro-africano: un altro 40 per cento dei traffici di Tanger Med coinvolge Asia e Americhe. Secondo Abkari, l' Europa occupa circa il 20 per cento ma "resta il nostro partner principale, con Spagna in testa, poi Francia, Regno Unito e Germania". La Spagna gode di una posizione di primo piano : grazie al porto di Algeciras , prospiciente quello di Tanger Med, è stato possibile stringere "una collaborazione molto forte e proficua", formalizzata a febbraio con la firma di un accordo di partenariato tra il re del Marocco Mohammed VI e quello di Spagna Filippo VI, volto a facilitare il traffico delle merci e delle persone attraverso lo Stretto. "Passando da noi e poi da Algeciras - calcola Abkari - le merci impiegano otto ore per raggiungere Madrid, 48 per Parigi ". https://www.dire.it/wp-content/uploads/2019/07/movie_20190709_024519.mp4 Quanto all' Italia, c' è volontà di creare partnership: il pensiero va al porto di Trieste , che nei prossimi mesi dovrebbe diventare il punto finale del corridoio commerciale euro-asiatico noto come Via della seta. "Trieste - dice il direttore - gode di acque profonde, una caratteristica ottima per accogliere le navi cargo di grandi dimensioni". Più in generale, prosegue Abkari, nuove collaborazioni tra super-porti "incoraggiano la competitività e attirano le aziende" e "noi siamo aperti a tutte le proposte" . Su una delle colline che guardano verso il porto campeggia la scritta in arabo "Allah, wal-watan, wal-malik", vale a dire "Dio, la patria, il re". Un adagio che ben richiama i pilastri su cui poggia il Marocco, un Paese il cui sovrano da anni promuove azioni volte a far crescere l' economia, e che Abkari definisce "consapevole" dell' urgenza di trovare una risposta alla disoccupazione giovanile: "Il re ha lanciato questo progetto per ridare slancio all' economia di questa regione del Marocco, meno sviluppata di altre". Il direttore fornisce alcuni dati: il complesso in dieci anni ha creato 75mila nuovi posti di lavoro - 5mila nel porto, più di 70mila nelle oltre 900 imprese connesse al progetto. E il 98 per cento dei



Dire

Trieste

lavoratori sono "locali", assicurano al porto. Perché sebbene Tanger Med abbia convinto molte aziende straniere a delocalizzare qui - grazie anche a particolari agevolazioni fiscali - nelle filiali non lavorano molti "foreigners". Quello dell'automotiv è il primo settore: decine le file di auto Renault-Nissan e Dacia ferme al porto, in attesa di essere esportate. A seguire, aeronautica, tessile e agribusiness. Importanti anche i settori dell'elettronica, del biomedicale e delle rinnovabili, per un giro d'affari di 8,3 miliardi di dollari. Quanto all'impatto del progetto sulla regione, secondo Abkari, "ha permesso un notevole sviluppo infrastrutturale grazie alla creazione di un'autostrada e di una nuova linea ferroviaria". Anche la tutela dell'ambiente sarebbe stata garantita: "Per ottenere i fondi della Banca centrale europea - uno dei finanziatori esterni del progetto - si devono rispettare gli standard Ue" spiega il dirigente, sottolineando che sono state seguite "anche le leggi nazionali". Secondo Abkari, la prova sarebbe il fatto che "Tanger Med è il solo porto extra-europeo a godere della qualifica di EcoPort", un marchio di qualità attribuito dall'Ue in tema di tutela ambientale. Parte dei profitti vengono poi impiegati in progetti di sviluppo locale, tra cui educazione e salute, implementati dalla Tanger Med Human Development Foundation. Tra il 2007 e il 2017, questi i numeri ufficiali, sono stati raggiunti oltre 200mila beneficiari a Tangeri e nella provincia.

Il Metropolitano

Trieste

Marocco. Nasce a Tangeri il porto-ponte tra Africa e Europa

Si punta a triplicare capacità entro 2025, parla direttore Abkari

(DIRE) 9 Lug. - Il Marocco punta a diventare il principale snodo commerciale nello spazio euro-mediterraneo, imponendosi come un ponte tra Nord Africa, Africa e Europa, e confermandosi come il primo **porto** dell' Africa, superando Durban, in Sudafrica, e Port Said, in Egitto. Questo grazie a Tanger Med 2, l' hub inaugurato a fine giugno che, una volta entrato a pieno regime, dovrebbe essere in grado di triplicare la capacità del **porto** di Tangeri, sullo Stretto di Gibilterra, intercettando il 20 per cento degli scambi globali. L' hub, finanziato con fondi pubblici e privati, va infatti ad aggiungersi a due piattaforme già presenti e operative da una decina d' anni: Tanger Med 1 e il **porto** passeggeri, che sorgono in continuità a pochi chilometri a ovest di Tangeri. Stando ai costruttori, entro il 2025 l' intero complesso sarà in grado di accogliere 9 milioni di container - a fronte dei 3 milioni attuali - e di gestire il passaggio di 700 mila tir, di un milione di veicoli e di ben 7 milioni di passeggeri all' anno. Un mega progetto "ideato dal re Mohammed VI, strategico, integrato e sostenibile, che permette di inserire il nostro Paese nel commercio internazionale" dice Hassan Abkari, direttore generale aggiunto di Tanger Med Port Authority, la compagnia pubblica che gestisce la piattaforma portuale. Lo scalo, la cui prima pietra è stata posta nei primi anni Duemila, "è connesso con altri 186 porti in 77 Paesi" sottolinea Abkari. Circa il 40 per cento delle merci movimentate però provengono, o sono dirette, verso l' Africa occidentale: "Questo permette di sviluppare quelle aree, ponendo fine al loro isolamento, e di connetterle col resto del mondo. Senza infrastrutture, come farebbero quei prodotti a raggiungere altri mercati?" chiede il dirigente. Che, ricordando la vastità della regione del Sahel, osserva: "Se mancano strade e ferrovie non ci resta che usare il mare". L' hub, d' altra parte, guarda anche oltre lo spazio euro-africano: un altro 40 per cento dei traffici di Tanger Med coinvolge Asia e Americhe. Secondo Abkari, l' Europa occupa circa il 20 per cento ma "resta il nostro partner principale, con Spagna in testa, poi Francia, Regno Unito e Germania". La Spagna gode di una posizione di primo piano: grazie al **porto** di Algeiras, prospiciente quello di Tanger Med, è stato possibile stringere "una collaborazione molto forte e proficua", formalizzata a febbraio con la firma di un accordo di partenariato tra il re del Marocco Mohammed VI e quello di Spagna Filippo VI, volto a facilitare il traffico delle merci e delle persone attraverso lo Stretto. "Passando da noi e poi da Algeiras - calcola Abkari - le merci impiegano otto ore per raggiungere Madrid, 48 per Parigi". Quanto all' Italia, c' è volontà di creare partnership: il pensiero va al **porto** di **Trieste**, che nei prossimi mesi dovrebbe diventare il punto finale del corridoio commerciale euro-asiatico noto come Via della seta. "**Trieste** - dice il direttore - gode di acque profonde, una caratteristica ottima per accogliere le navi cargo di grandi dimensioni". Più in generale, prosegue Abkari, nuove collaborazioni tra super-porti "incoraggiano la competitività e attirano le aziende" e "noi siamo aperti a tutte le proposte". Su una delle colline che guardano verso il **porto** campeggia la scritta in arabo "Allah, wal-watan, wal-malik", vale a dire "Dio, la patria, il re". Un adagio che ben richiama i pilastri su cui poggia il Marocco, un Paese il cui sovrano da anni promuove azioni volte a far crescere l' economia, e che Abkari definisce "consapevole" dell' urgenza di trovare una risposta alla disoccupazione giovanile: "Il re ha lanciato questo progetto per ridare slancio all' economia di questa regione del Marocco, meno sviluppata di altre". Il direttore fornisce alcuni dati: il complesso in dieci anni ha creato 75 mila nuovi posti di lavoro - 5 mila nel **porto**, più di 70 mila nelle oltre 900 imprese connesse al progetto. E il 98 per cento dei lavoratori sono "locali", assicurano al **porto**. Perché sebbene Tanger Med abbia convinto molte aziende straniere

The screenshot shows the website 'il Metropolitano.it' with a navigation bar at the top containing categories like CRONACA, POLITICA, ESTERO, SPORT, ECONOMIA, EVENTI, SOCIETA', and COMUNICATI. The main headline is 'Marocco. Nasce a Tangeri il porto-ponte tra Africa e Europa'. Below the headline is a large image of a port construction site. To the right of the image is a 'RECENT POSTS' section with several article thumbnails. At the bottom of the article, there is a small text box that reads: 'Si punta a triplicare capacità entro 2025, parla direttore Abkari'. The article text is partially visible on the left side of the screenshot.

Il Metropolitano

Trieste

a delocalizzare qui - grazie anche a particolari agevolazioni fiscali - nelle filiali non lavorano molti "foreigners". Quello dell'automotive è il primo settore: decine le file di auto Renault-Nissan e Dacia ferme al porto, in attesa di essere esportate. A seguire, aeronautica, tessile e agribusiness. Importanti anche i settori dell'elettronica, del biomedicale e delle rinnovabili, per un giro d'affari di 8,3 miliardi di dollari. Quanto all'impatto del progetto sulla regione, secondo Abkari, "ha permesso un notevole sviluppo infrastrutturale grazie alla creazione di un'autostrada e di una nuova linea ferroviaria". Anche la tutela dell'ambiente sarebbe stata garantita: "Per ottenere i fondi della Banca centrale europea - uno dei finanziatori esterni del progetto - si devono rispettare gli standard Ue" spiega il dirigente, sottolineando che sono state seguite "anche le leggi nazionali". Secondo Abkari, la prova sarebbe il fatto che "Tanger Med è il solo porto extra-europeo a godere della qualifica di EcoPort", un marchio di qualità attribuito dall'Ue in tema di tutela ambientale. Parte dei profitti vengono poi impiegati in progetti di sviluppo locale, tra cui educazione e salute, implementati dalla Tanger Med Human Development Foundation. Tra il 2007 e il 2017, questi i numeri ufficiali, sono stati raggiunti oltre 200mila beneficiari a Tangeri e nella provincia. (Alf/Dire) 11:08 09-07-19.

Il Nautilus

Trieste

Tikehau Capital supporta FPIM, PMV e Monaco Resources Group nell'acquisizione di Euroports

Tikehau Capital, il gruppo specializzato in asset management e investimenti alternativi, ha annunciato di aver supportato un consorzio di investitori composto da FPIM e PMV - divisioni per gli investimenti istituzionali rispettivamente del governo federale belga e fiammingo - e da Monaco Resources Group nell'acquisizione di Euroports, una delle principali società di infrastrutture portuali in Europa. Euroports gestisce 26 terminal portuali d'altura, strategicamente posizionati lungo le principali rotte commerciali, e conta oltre 3.000 dipendenti che si occupano di sviluppo, funzionamento e gestione di soluzioni marittime per la supply chain a livello globale, rivolte a clienti internazionali in diversi settori industriali. Ogni anno Euroports gestisce oltre 60 milioni di tonnellate di prodotti sfusi, confezionati, containerizzati e liquidi per conto di aziende leader di settore con cui possiede rapporti di business di lungo periodo. L'ingresso di PMV, FPIM e Monaco Resources Group in qualità di nuovi azionisti rafforzerà le prospettive per un futuro di successo del gruppo Euroports, permettendo all'azienda di proseguire con l'implementazione del proprio business plan quinquennale, continuando a raggiungere gli obiettivi volti alla fornitura di servizi best-in-class ed espandendo la propria presenza in altre aree geografiche, introducendo anche nuovi prodotti. PMV è una società di investimento il cui focus principale è il futuro economico della regione delle Fiandre e finanzia aziende promettenti fin dalla loro creazione per supportarne la crescita e lo sviluppo a livello internazionale. Inoltre, offre soluzioni finanziarie su misura per ogni imprenditore dotato di un solido piano industriale e un management team forte, fornendo capitale di rischio, prestiti o garanzie. FPIM è una società di investimento interamente detenuta dallo Stato belga. Il portafoglio di investimenti di FPIM è costituito da partecipazioni in imprese pubbliche e private di interesse strategico per lo Stato. Monaco Resources Group, invece, è un'azienda globale specializzata in risorse naturali. Vanta un'asset base diversificata che va dal settore dei metalli&minerali, all'agroalimentare, all'energy, logistica&tecnologia e infine finanza&investimenti. Il gruppo riunisce imprese con decenni di esperienza nel comparto della produzione, nel commercio e nei servizi. Edouard Chatenoud, responsabile di Tikehau Capital per l'area Benelux, ha commentato: "Siamo lieti di supportare FPIM, PMV e Monaco Resources Group nel processo di acquisizione di Euroports, operatore leader nella catena logistica portuale, un settore strategico per l'economia belga. Quest'operazione riflette la nostra capacità e il nostro impegno nel fornire finanziamenti a supporto delle PMI che si distinguono per l'eccellenza operativa e strategica". English version Tikehau Capital supports FPIM, PMV and Monaco Resources Group in their acquisition of Euroports Brussels - Tikehau Capital, the alternative asset management and investment group, today announced it has supported a consortium of investors composed of FPIM and PMV, the institutional investment arms of respectively the Belgian Federal and Flemish governments and Monaco Resources Group to acquire Euroports, one of the largest port-infrastructure companies in Europe. Euroports operates 26 deep-sea port terminals, which are strategically located along key trade routes and counts over 3000 employees who develop, operate and manage global maritime supply chain solutions for international clients across several industry sectors. Euroports handles more than 60 million tons of bulk, breakbulk, containerized and liquid products per year for industry leading companies with whom it has long-term relationships. The arrival of PMV, FPIM and Monaco Resources Group as the new shareholders will strengthen the prospects for a successful future of the Euroports group as the company uses its five-year business plan, continues to deliver on its goals of providing best-in-class services, and expands into new geographies and products. PMV is an investment company



Il Nautilus

Trieste

focused on the economic future of Flanders. PMV finances promising companies from the very start to growth and internationalization and offers tailor-made financial solutions for every entrepreneur with a solid business plan and a strong management team, by providing (venture) capital, loans or guarantees. FPIM is an investment company fully owned by the Belgian State. The investment portfolio of FPIM consists of stakes in public and private enterprises of strategic interest to the Belgian State. Monaco Resources Group is a global firm specialising in natural resources. Its asset base is highly diversified and spans Metals & Minerals, Agribusiness, Energy, Logistics & Technology and Finance & Investments. The group brings together businesses with decades of experience covering production, trading and services. Edouard Chatenoud, Head of Tikehau Capital for Benelux, commented: "We are pleased to support FPIM, PMV and Monaco Resources Group as they partner to acquire Euroports, a very important operator within the logistic chain of the port business, a strategic sector for the Belgian economy. This transaction is a good reflection of our ability and our commitment to provide support financing for SMEs which stand out for their operational and strategic excellence."

Grandi navi in Laguna Si allarga l'inchiesta

A seguito dell' incidente sfiorato a Venezia domenica scorsa, con protagonista la nave 'Costa Deliziosa' in uscita dalla città durante un nubifragio, la magistratura ha aperto una serie di inchieste. La vicenda è la seconda in un mese sul tema delle grandi navi in Laguna. Il pm Andrea Petroni ha individuato il nome del comandante della nave, che sarà chiamato a spiegare la dinamica dell' accaduto, così come tutti gli altri soggetti interessati, tra i quali il pilota del porto e i comandanti dei tre rimorchiatori che hanno evitato il peggio lungo la riva dei Sette Martiri, in pieno centro storico cittadino. Il tutto mentre ieri il ministero dei Trasporti, come annunciato dal titolare Danilo Toninelli, ha ufficializzato la richiesta di un rapporto sia all' **Autorità portuale** sia alla Capitaneria di Porto.



Ispezione del ministro L' altra nave e la rabbia a bordo: «Imbecilli»

Il video sul rimorchiatore. A breve nuove misure

Mo. Zi.

VENEZIA Il pm Andrea Petroni aspetta tutte le relazioni della Capitaneria di Porto, che dovrà sentire anche i protagonisti di quello che è accaduto domenica: dai piloti dei rimorchiatori a quelli del porto, fino anche al comandante della Costa Deliziosa, che però sta proseguendo il suo viaggio alla guida della grande nave. L' inchiesta per «pericolo di naufragio» sta muovendo i primi passi, per ora senza indagati, ma nel frattempo ieri è partita anche l' ispezione del ministero delle Infrastrutture: gli uffici guidati da Danilo Toninelli hanno chiesto un report a Capitaneria e **Autorità di sistema portuale**. «Voglio capire se qualcuno è responsabile per aver dato l' ok all' uscita dal porto e se servono ulteriori misure per mitigare il rischio», ha detto Toninelli. Già ieri c' è stato un vertice tra i vertici del Porto e della Capitaneria, a cui ha partecipato anche Vtp, il gestore del terminal: e non è da escludere che a breve possa essere approvata una nuova ordinanza che imponga ulteriori misure, in particolare legate proprio a una maggiore prudenza legata alle condizioni meteorologiche. Un mese fa, dopo l' incidente della Msc Opera, la Capitaneria impose il terzo rimorchiatore per le navi più grandi, chiedendo anche un aumento della potenza. «Se domenica non è successo nulla è anche per l' intervento del sottoscritto attraverso la Capitaneria», si è preso il merito Toninelli, anche in risposta al sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che invece gli aveva dato la colpa per il suo presunto immobilismo. L' ordinanza aveva poi stabilito una riduzione del limite di velocità da 6 a 5 nodi nel tratto Marittima-Sant' Andrea (anche se in condizioni come quelle di domenica è meglio una velocità maggiore) e una maggiore distanza tra le navi. «Le misure messe in campo, unite alla perizia tecnica dei piloti e dei servizi tecnico-nautici in generale, sono state in grado di rispondere efficacemente all' emergenza climatica», conferma la Federazione Italiana Piloti dei Porti. L' ente conferma che il cambiamento meteo è stato molto repentino. «La nave è partita in condizioni buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto - spiega - Nessun piovasco era in vista per un raggio di 6 miglia, ma diversi minuti dopo la partenza la Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine simile alle tempeste tropicali». Condizioni simili a quelle che, la sera dopo, hanno accompagnato l' uscita di un' altra nave, la Pullmantur Horizon. E impazza sui social un video di una ventina di secondi in cui un marinaio di uno dei rimorchiatori che la stava assistendo si sfoga: «Tutto quello che dovevamo dire lo abbiamo detto e siamo di nuovo punto e daccapo. Non vediamo più un c... di niente». Il video è stato girato nella cabina di comando e uno dei professionisti riprende la scena che si vedeva in quel momento dalla plancia: buio, un muro di acqua e vento, visibilità al lumicino, la Horizon alle spalle che è una montagna nera e, a manca, il rimorchiatore gemello che è nella stessa situazione. In sottofondo si sente la voce di un collega, che non si trattiene. «Imbecilli, questi sono imbecilli e basta. Tutto quello che dovevamo dire lo abbiamo detto - ripete due volte - E siamo di nuovo punto e a capo».



Toninelli: stiamo cercando dei siti, ma non ospiteranno tutte le crociere. Da Fusina ai terminal container, tutte le soluzioni in campo

Il piano: banchine temporanee

Alberto Zorzi

VENEZIA Caccia alla banchina, si potrebbe chiamare se fosse un gioco di società. La cerca il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, la cercano le compagnie, la cerca Vtp, il gestore dell'attuale terminal crociere alla Marittima. Dopo lo schianto contro la banchina di San Basilio e il battello fluviale River Countess da parte della Msc Opera lo scorso 2 giugno e il quasi incidente della Costa Deliziosa di tre giorni fa in Riva Sette Martiri, con uno «scarrocciamento» evidente a causa del forte vento, ormai è chiaro che così non si può più andare avanti. Ogni volta che i veneziani vedono passare una nave da crociera scatta quasi in automatico l'insulto, le notizie sulle due navi hanno fatto il giro del mondo con un conseguente grave danno d'immagine per gli armatori e dunque serve subito una soluzione che ne tolga almeno una parte dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca. «Stiamo cercando dei siti per creare delle banchine temporanee e a breve avremo delle novità», ha spiegato ieri Toninelli, pur ammettendo che questo non basterà per liberare in toto il «cuore» di Venezia. «Va detto chiaramente ai veneziani che non tutte le navi arriveranno nei siti di attracco temporaneo», ha aggiunto. Nell'idea del ministero basterebbero 1 o 2 ormeggi. Alla fine il problema resta però sempre lo stesso: dove? Toninelli ieri ha ribadito che per il nuovo terminal a lungo termine (dai 5 ai 10 anni) se la giocano Chioggia e Lido San Nicolò, con la prima favorita per il fatto di avere un collegamento alla viabilità. Bocciati invece gli avamposti galleggianti, tipo il progetto dell'ex viceministro Cesare De Piccoli in bocca di Lido, sostenuto dai comitati No Navi. «I tecnici li escludono dal punto di vista della sicurezza e della fattibilità», ha precisato ieri Toninelli a Radio Padova. Si sa che nel Comitato del 7 novembre 2017 Comune di Venezia, Regione Veneto, governo (allora era ministro Graziano Delrio) e **Autorità di sistema portuale** avevano scelto di portare le grandi navi in un nuovo terminal lungo la sponda nord del Canale industriale nord e le medie all'attuale Marittima tramite l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele. Ma il ministro ha ribadito anche ieri la sua contrarietà: «Non farò comunque mai passare le navi da crociera con 4-5 mila turisti a bordo in un canale stretto dove passano le petroliere». Oltre al problema che senza il nuovo «protocollo fanghi» è impossibile scavare in laguna. Le soluzioni temporanee potenziali non sono poi molte, soprattutto quelle già disponibili e operative. Le vie di accesso sono la bocca di Malamocco e il canale dei Petroli, si tratta solo di decidere a che punto fermarsi: tutte hanno dei pro e dei contro. Da sud, la prima che si incontra è San Leonardo, dove le navi curvano per immettersi nel canale dei Petroli: è il più lontano dalle fabbriche, ma non è raggiungibile via terra e dunque serve una logistica complessa per passeggeri, bagagli e merci, oltre al fatto che attualmente è usato da Eni come terminal petrolifero. Più a nord c'è il terminal di Fusina, inaugurato 5 anni fa, di cui ora sono in corso i lavori di raddoppio, da 2 a 4 banchine, che dovrebbero finire a inizio 2020, rendendolo quindi disponibile per la prossima stagione crocieristica: le banchine però sono un po' corte (massimo 285 metri, la Costa Deliziosa è 294), così come è piccolo il bacino di evoluzione, ma soprattutto il Porto ha già spiegato che quello scalo ha ricevuto milioni di euro di finanziamenti Ue per i traghetti e le cosiddette navi «ro/ro», che dovrebbero essere restituiti nel caso di un cambio di destinazione.



Corriere del Veneto

Venezia

Poi si entra in zona industriale e qui i No Navi hanno svelato che Msc avrebbe chiesto all' **Autorità portuale** di poter portare le proprie navi da crociera nel terminal container Tiv, scalo container di proprietà della stessa compagnia, già usato in occasione del Redentore, quando in Marittima non si arriva. Ipotesi non facile, anche perché porterebbe il traffico passeggeri nel cuore di quello commerciale, e già bocciata ieri dal Porto, che affida in concessione i vari terminal demaniali: «Al momento non sono previste operazioni di conversione di terminal da commerciali a crocieristici», ha tagliato corto in una nota. Anche se poi ha aggiunto che «l' ente sta studiando e valutando ogni possibile ipotesi alternativa». Tra i vari terminal liberi c' è anche quello delle ex acciaierie Beltrame, che si trova di fronte a Fincantieri, anche se le navi dovrebbero entrare o uscire in retromarcia.

Il ministro: «Mai a Marghera» Ma il Comune smonta i veti

«Toninelli: «Il progetto per le grandi navi non esiste, ci sono i fanghi ed è pericoloso» La replica: «I piani ci sono e li ha bloccati lui, e i passeggeri non incrociano mai le petroliere»

DAVIDE SCALZOTTO

LA POLEMICA VENEZIA Ormai è una battaglia navale, uno scambio di bordate tra il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro e il ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli. Obiettivo dello scontro: le soluzioni per togliere le crociere dal Bacino di San Marco e dal canale della Giudecca (il ministro dice anche dalla laguna) dopo l'incidente del 2 giugno e quello sfiorato domenica scorsa. L'uno accusa l'altro di irresponsabilità, falsità, malafede. Brugnaro vuole le crociere a Porto Marghera, sulla linea di quanto deciso dal Comitato interministeriale del novembre 2017 e avallato dall'Unesco. Toninelli ha invece imboccato contromano la rotta decisa dal Comitato, da 15 istituzioni pubbliche, delle crociere a Porto Marghera con adeguamento della profondità del Canale Vittorio Emanuele III. Anche ieri ha ribadito che le navi giammai andranno a Marghera, proponendo per l'immediato una serie di banchine provvisorie in siti da individuare e per il lungo periodo una scelta che tuteli ambiente ed economia. FUOCO DI FILA Non solo, Toninelli ieri è sbottato in una serie di dichiarazioni contro Brugnaro. «Il sindaco continua a insultare e a mentire, soprattutto ai veneziani. Mente quando dice che c'è un progetto fermo nel cassetto del mio ministero, che si chiama Marghera, che può essere estratto e firmato. Non è mai esistito: andate a trovarlo nel suo ufficio e chiedetelo. Vedrete che ci saranno due paginette scarne che non dicono nulla». E ancora: «Abbiamo fatto di più noi negli ultimi mesi che in 15 anni tutti i governi, compresi quelli vicini al sindaco Brugnaro. Evidentemente continua a straparlare e mi dispiace perché quando si può e si deve trovare una soluzione che negli anni non

si è trovata si può fare solo se tutti i livelli istituzionali sono sullo stesso e cioè il piano della responsabilità verso i cittadini veneziani». E poi: «Sono profondamente stanco degli insulti e delle inutili e fasulle polemiche del sindaco. Abbiamo avviato un percorso che porterà via le grandi navi dalla Giudecca e da San Marco. Certamente il sindaco Brugnaro lo vorrò incontrare, ma lo invito a smetterla con le polemiche e a diventare responsabile. Il progetto Marghera non è mai esistito. Troviamo insieme una soluzione che vada bene a tutti». IN MUNICIPIO Brugnaro ieri ha scelto la strada del silenzio, però in risposta all'invito del ministro a cercare nel suo ufficio le carte del progetto di Marghera, qualcosa si trova. Toninelli basa la sua contrarietà essenzialmente su tre ragioni. La prima: «Non farò comunque mai passare le navi da crociera con 4-5mila turisti a bordo in un canale stretto dove passano le petroliere», ha detto ieri. Il ministro si riferisce al canale dei Petroli (Malamocco-Marghera). In verità, spiegano i tecnici del Comune, quando il ministro parla di incroci pericolosi tra navi da crociera e petroliere, si riferisce al fatto che all'inizio del Vittorio Emanuele e subito dopo il bacino di evoluzione 1 di canale nord Marghera si può verificare che al passaggio di una nave da crociera ci sia una petroliera che scarica petrolio al terminal Eni. Si tratta però solo di programmare gli orari. Venezia Terminal Passeggeri ha fatto nell'ambito della proposta di project financing in corso di redazione un'analisi (da parte del Registro navale, con il coinvolgimento di Capitaneria e l'**Autorità Portuale**) che ha escluso quel tipo di rischio. Non solo, ma esiste uno studio del giugno 2017 dal titolo Traffico **Marittimo** nel Porto di Venezia. Stima della Capacità del Canale Malamocco Marghera, del professor Raffaele Pesenti dell'Università Ca' Foscari, che si conclude così: «...Pertanto è ragionevole concludere che con l'apertura alla navigazione



Il Gazzettino

Venezia

notturna e con una attenta pianificazione degli arrivi e partenze anche tramite la gestione a convogli, il canale Malamocco-Marghera, da un punto di vista del traffico è, in condizioni normali, in grado di gestire i movimenti delle grandi navi passeggeri che nel 2016 hanno utilizzato Marittima». I DOCUMENTI La seconda: il ministro da tempo sostiene che non esiste alcun progetto per le navi a Porto Marghera. Ma sempre dal Comune ribattono che il progetto esecutivo non esiste (come nessun altro, se non il Venis Cruise 2.0 dell' ex viceministro Cesare De Piccoli), perché redigerlo spetta all' **Autorità Portuale**, che dipende dal ministro delle Infrastrutture e il ministero non l' ha avviato e sostenuto, anzi l' ha bloccato chiedendo invece di produrre studi di fattibilità su altri progetti. Nel 2017 l' **Autorità** aveva fornito al ministero un' analisi delle alternative per la crocieristica a Venezia e una stima della capacità del canale Malamocco-Marghera. Basandosi su questi documenti il Comitato diede indicazione di realizzare un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera Canale Nord Sponda Nord e di adeguare il Canale Vittorio Emanuele III. Varie analisi progettuali alternative sono state esaminate a partire da marzo 2018, provvedendo a fornire stime dei relativi costi di costruzione. Entro il mese di luglio 2018 l' **Autorità portuale** aveva portato a termine le attività per la quantificazione preliminare degli scavi necessari all' adeguamento del Vittorio Emanuele III, per il quale è stato approvato l' impegno di spesa per realizzare le indagini ambientali e geotecniche (oltre 237mila euro). La progettazione del nuovo terminal è, dunque, entrata nella programmazione triennale dei lavori 2019-2021 del porto di Venezia, e la relativa documentazione è stata arricchita, nel settembre 2018, dal rilievo topografico plano altimetrico delle aree interessate. IL RALLENTAMENTO Nell' estate del 2018 la prima battuta d' arresto: la mancanza di un aggiornamento del Protocollo per la gestione dei sedimenti, il cosiddetto Protocollo fanghi vecchio di oltre 25 anni, blocca di fatto l' affidamento per i lavori di adeguamento del Canale Vittorio Emanuele III, così come le bonifiche belliche e l' esecuzione delle indagini geo-ambientali sui fondali. Nel frattempo, il cambio del Governo ha portato con sé un diverso orientamento sulla riorganizzazione del porto veneziano. L' **Autorità**, come era comprensibile, si è messa subito a disposizione del ministro Toninelli, fornendo su richiesta dapprima una panoramica sui possibili siti utili per la ricollocazione del terminal crocieristico e, poi, una bozza di analisi di fattibilità tecnico-economica di due aree indicate come preferenziali dal ministro (Lido San Nicolò e Chioggia Val da Rio). Per il resto, affermano in Comune, ipotesi progettuali su Marghera ne sono state fatte (ad esempio quella dell' urbanista Roberto D' Agostino), ma mai portate avanti perché il ministero stesso ha imposto uno stop. Esiste però una decisione politica di indirizzo di una quindicina di istituzioni, supportata da studi. PERICOLI Terzo rilievo mosso da Toninelli: c' è un alto rischio ambientale nel portare le navi a Porto Marghera e nello scavare il Vittorio Emanuele. Su questo punto la linea del sindaco è chiara: già da oggi il 10-15 per cento delle grandi navi da crociera si possono far passare dal Canale Malamocco-Marghera (entrando dalla bocca di porto di Malamocco, anziché da San Nicolò come ora), arrivare in zona industriale, scendere dal canale Vittorio Emanuele e arrivare in Marittima. Il pescaggio del canale lo consente. Brugnaro chiede di procedere subito con lo scavo del Vittorio Emanuele per aumentare la profondità e far passare tutte le navi, anche quelle più grandi, facendo fermare le maggiori a Porto Marghera e portando le altre in Marittima. Ma c' è un problema: i fanghi dei fondali. Il protocollo fanghi è fermo dal 1993, ma - dice il Comune - i parametri europei consentono di distinguere quelli tossici da quelli non tossici. I secondi possono essere utilizzati per realizzare barene in laguna, i primi verrebbero stoccati nel sito sicuro del vallone Moranzani, già autorizzato a riceverli. E se i fanghi tossici si tolgono dalla laguna per metterli in un sito di stoccaggio, dicono in Comune, dov' è il danno ambientale? © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Un'altra nave nella tempesta Rabbia dei marinai: «Imbecilli»

«Anche lunedì sera un colosso del mare è passato in bacino San Marco nella bufera. In un video ira e tensione degli operatori: «Siamo daccapo. Qui non si vede più un c...»

MICHELE FULLIN

PUNTI INTERROGATIVI VENEZIA «Imbecilli e basta. Tutto quello che dovevamo dire l'abbiamo detto. Noi l'abbiamo detto. E siamo di nuovo daccapo. Non vediamo più un c... di niente». È la serata di lunedì. Una forte tempesta con grandine e raffiche di vento anche di 90 chilometri orari sta investendo Venezia e il Bacino di San Marco. Sembra la replica di quanto accaduto nel pomeriggio di domenica. Forse persino peggio dal punto di vista atmosferico. E come il giorno prima una nave da crociera sta attraversando nel pieno della bufera la laguna di fronte a Venezia. È la Horizon, nave del 1990, 208 metri per 47 mila tonnellate di stazza lorda. A pronunciare quelle parole preoccupate, cariche di rabbia e tensione, è un uomo, un militare o più probabilmente un membro dell'equipaggio di un rimorchiatore. Il video di cui è venuto in possesso il nostro giornale, non consente di identificarlo ma fa chiaramente capire che si trova a bordo di una unità navale che segue da vicino la Horizon in Bacino San Marco mentre infuria il maltempo: vento, grandine, visibilità ridottissima. Quelle frasi concitate e urlate trasmettono nervosismo, unito a un senso di impotenza. E fanno intuire che non fosse per nulla scontata e pacifica la decisione di far partire la Horizon poco prima di un fortunale che i bollettini avevano previsto lunedì sera. Il timore era di fare il bis, se non qualcosa di peggio, del giorno precedente quando, come hanno mostrato immagini che hanno fatto il giro del mondo, un'altra nave, la Costa Deliziosa, era salpata nel mezzo di un fortunale annunciato (non nell'intensità) da almeno due giorni, rischiando di finire contro una riva proprio mentre attraversava il Bacino San Marco. Lunedì sera la Horizon è uscita in mare senza apparenti problemi, ma il video dà la misura del clima di apprensione ed inquietudine con cui è stato seguito il suo passaggio di fronte a Venezia. PERMESSI Intanto si cerca di capire come sia stato possibile che la Costa Deliziosa domenica sera sia salpata pur in presenza di allarme meteo e mentre l'aeroporto aveva, per esempio, fermato o dirottato alcuni voli. La questione è stata al centro dell'incontro ieri mattina nella sede della Capitaneria di porto tra il comandante, contrammiraglio Piero Pellizzari, e il segretario generale dell'**Autorità di sistema portuale**, Martino Conticelli. Bocche cucite, data la delicatezza della questione. Il presidente dell'**Autorità**, Pino Musolino (ieri non presente), subito dopo la sbandata della Costa aveva annunciato una «tempestiva verifica» per appurare se la nave avesse ricevuto i necessari permessi alla partenza. Tutti i documenti del vertice **portuale** e quelli dei momenti precedenti sono stati e saranno trasmessi alla Procura di Venezia che sta indagando con l'ipotesi di pericolo di naufragio. Intanto, è stato identificato il comandante della Costa Deliziosa il quale potrebbe essere indagato per il suo ruolo di responsabilità nella condotta della nave. Prima di sentire il comandante e tutti gli altri soggetti coinvolti come i preposti dei tre rimorchiatori, il Pm Andrea Petroni intende leggersi tutta la documentazione tecnica in arrivo sul suo tavolo. LA VERIFICA Parallelamente all'inchiesta giudiziaria è stata avviata anche l'immediata verifica su indicazione del ministro Danilo Toninelli, il quale ha dato mandato all'**Autorità di Sistema Portuale** e alla Capitaneria, chiedendo in tempo reale un report per le opportune valutazioni. Il Ministero chiede che siano appurate, in particolare, le cause dell'accaduto e la rispondenza delle operazioni effettuate dalla nave alle prescrizioni di sicurezza. Sulla bufera di domenica sera le ci sono opinioni divergenti. Come la stessa Costa Crociere e la Capitaneria, anche i piloti del porto sostengono che la tempesta sia stata improvvisa. «La Costa Deliziosa - affermano



Il Gazzettino

Venezia

- è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali e non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina». I dati meteo però, raccontano una storia differente. Tra il 5 e il 7 luglio la pressione è calata da 1014 a 1003 mB. La protezione civile del Veneto aveva emesso un allerta rischio idraulico già sabato. Il Meteomar dell' Aeronautica militare delle 18 di domenica annunciava temporali in corso nell' Adriatico settentrionale. Il radar meteo dell' Arpav di Teolo (Pd) mostrava una grande cellula temporalesca in spostamento da nord-ovest verso l' Adriatico. Certo, una nave non deve temere un temporale, ma dopo quasi tre settimane di caldo afoso, il conseguente riequilibrio delle temperature avviene di solito in modo violento. E non è un caso che neppure un' imbarcazione fosse in laguna domenica sera. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La laguna, l'ora delle scelte

Idea Toninelli: «Banchine temporanee per le navi»

«Stiamo cercando nuovi siti per poter ridurre il transito davanti alla Giudecca. Nelle prossime settimane chiariremo»

IL MINISTRO VENEZIA Colpo di scena. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli è disposto a bloccare da subito le grandi navi, se lo chiederanno il sindaco il presidente della Regione e le grandi navi. Lo ha detto ieri sera a Salerno, segno che la questione grandi navi tiene banco in tutto il Bel Paese e anche all'estero. Intanto, però, annuncia che saranno predisposte banchine per l'attracco temporaneo in luoghi che al momento conosce solamente lui. L'EMENDAMENTO «Stiamo lavorando a un progetto definitivo e a uno provvisorio - ha detto Toninelli - a meno che i veneziani, il sindaco Brugnaro e il presidente Zaia chiedano, e io lo posso fare, un emendamento che ponga fine da subito a tutte le grandi navi. Ma rispondendo e condividendo con il sottoscritto la responsabilità di dire alle compagnie crocieristiche che non potranno più entrare a Venezia». Come dire, andate voi a spiegarlo a quei famosi 5mila posti di lavoro che dite sempre di voler salvaguardare che domani non potranno più operare. Una dichiarazione che sa tanto di provocazione, visto che dal 2012 (decreto Clini - Passera) a oggi nessuna decisione è stata presa, se non quella di non decidere ed escludere solo le navi appena uscite dai cantieri, quelle di almeno 330 metri. E anche una risposta al deputato Nicola Pellicani che proprio ieri alla Camera chiedeva proprio lo stop immediato ai passaggi. MAI NAVI A MARGHERA Toninelli ieri si è scatenato, rilasciando dichiarazioni un po' ovunque, ma non a Venezia. Ribadendo il no a Marghera e i due siti già individuati da qualche tempo. «Io sto cercando di lavorare su una soluzione definitiva che porterà per sempre fuori le grandi navi dal canale della Giudecca - ha dichiarato ieri a Maddaloni (Caserta) - nel frattempo stiamo trovando dei siti per poter collocare banchine temporanee per poter far attraccare una percentuale sempre maggiore di grandi navi. Non farò comunque mai passare le navi da crociera con 4-5mila turisti a bordo in un canale stretto dove passano le petroliere». BANCHINE TEMPORANEE Ancora top secret, al momento la localizzazione dei terminal temporanei ipotizzati. «Tutti i progetti necessitano di tempo - ha aggiunto dai microfoni di Radio Padova - ma nelle prossime settimane avremo qualche informazione sui siti dove poter collocare queste banchine temporanee». BRUGNARO Secondo Toninelli «servirebbe una maggiore collaborazione» mentre «si vedono solo continue polemiche, insulti. È un dispiacere. I veneziani meritano risposte». Il progetto Marghera, ribadisce il ministro, «non è mai esistito. Il sindaco di Venezia Brugnaro continua a parlare sui giornali ma mostrasse i documenti sul progetto Marghera che non esiste e così verrebbe fuori che ha ragione il ministro Toninelli». Intanto, il ministro s'incensa per l'incidente evitato domenica. «Il terzo rimorchiatore che abbiamo imposto - ha concluso - hanno permesso domenica di evitare un incidente. Ora l'obiettivo è di innalzare ancora il livello di sicurezza. Da 15 anni si parla di grandi navi non è sì è fatto nulla. Ora smettiamola con le polemiche e troviamo insieme una soluzione». Il sindaco, fuori città, al momento non replica. M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ferro: «Almeno tre mesi prima di una soluzione»

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA «Dal giorno dell' incidente sfiorato della Costa Deliziosa, non ho avuto altri contatti con il ministro Toninelli, ma la tempistica per la scelta dello scalo croceristico alternativo a Venezia, ci era già stata comunicata prima: ci vogliono almeno tre mesi». Il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, ribadisce al Gazzettino quello che aveva già detto in sede istituzionale, ovvero il consiglio comunale dello scorso 3 luglio, dedicato proprio alla croceristica. Il periodo di tempo indicato è la somma di un mese, necessario alla revisione del protocollo fanghi, e di altri due mesi che l' Ispra utilizzerà per la revisione del piano morfologico della laguna. I due adempimenti devono essere, per forza di cose, uno successivo all' altro, dato che, in pratica, si tratta di capire quale tipo di fanghi dovranno essere spostati a seguito dello scavo dei canali, in quale quantità e dove potranno essere messi. A quel punto sarà possibile passare alla fase decisionale, ovvero capire se il nuovo terminal crociere sarà Chioggia o San Nicolò, giacché «l' ipotesi Marghera non esiste» (ha detto Toninelli) e Malamocco è già stata scartata per ragioni ambientali. Se ci sarà accelerazione nei tempi di scelta, come sembra invocare l' incidente in Riva Sette Martiri, quindi, difficilmente potrà essere in fase di analisi tecnica, ma potrebbe essere, dopo i tre mesi suddetti, nei meccanismi di consultazione dei territori (il cosiddetto referendum prospettato proprio dal ministro). Del resto Toninelli ha dichiarato, proprio in questi giorni, che Chioggia risulta la location più gradita alle compagnie di navigazione e che c' è pure il favore della popolazione e delle categorie. E lo stesso Ferro, in quel consiglio sulle crociere, aveva elencato i vantaggi che la città offre rispetto all' ipotesi concorrente del Lido: la spesa dimezzata per il cold ironing (l' alimentazione elettrica delle nevi ormeggiate con un cavo da terra, già utilizzato per il cantiere del Mose, in modo da ridurre l' inquinamento dei motori); l' accoglienza dei turisti in una città d' arte; la possibilità di raggiungere Venezia, o altre mete, sia via terra, sia con lancioni da 2-300 posti, in meno di un' ora. Non ultimo, ma il vantaggio, in questo caso, lo vedono più i chioggiotti dei turisti, la possibilità di sloggiare l' impianto gpl. In realtà qualche voce dissidente, di impronta Pd e ambientalista, si era levata. Se le grandi navi arriveranno a Val Da Rio, Chioggia correrà gli stessi rischi che, oggi, corre Venezia, è il ragionamento, per cui meglio sarebbe che la città ricevesse le piccole navi della croceristica di qualità nel **porto** dei Saloni, che proprio a questo fine era stato pensato e attrezzato. Ma se Venezia, per cause di forza maggiore, dovesse perdere le grandi navi, accetterebbe di perdere anche quelle piccole? © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Per la Clia è meglio Marghera Chioggia è solo l' ultima spiaggia

Il ministro: «Compagnie e popolazione approvano il porto a Val da Rio». Ma la posizione in realtà è un' altra I gruppi crocieristici vedono con favore il progetto di sindaco e Regione. Gli altri hanno tante incognite

MICHELE FULLIN

LE ALTERNATIVE VENEZIA Va ribadita prima di tutto una cosa: le compagnie delle navi da crociera puntano soprattutto su Marghera e continuano a farlo, sostenute dal sindaco e dal presidente della Regione. Nessuna al momento intende aprire bocca, dopo lo sfiorato incidente di domenica con la Costa Deliziosa. Il momento è delicato e ogni cosa potrebbe essere usata contro di loro. Neppure la Clia, l' associazione che le rappresenta, al momento intende prendere una posizione ufficiale. Su una cosa, però, le compagnie crocieristiche sono sicure: quello che il ministro Toninelli ha affermato ieri sul Corriere della Sera è solo una parte della verità. IL MINISTRO «Ogni opzione può avere pregi e difetti, stiamo valutando - ha dichiarato Toninelli - abbiamo registrato con favore come Chioggia abbia il consenso sia dell' industria crocieristica che delle popolazioni locali». Oltre a Chioggia, il ministro aveva proposto altre due soluzioni: l' ex cantiere di prefabbricazione dei cassoni del Mose a Santa Maria del Mare e lo specchio acqueo esterno alla diga foranea di San Nicolò al Lido, davanti alla spiaggia. La prima è stata scartata per la mancanza di collegamenti e per il fatto che il Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto ha deliberato la demolizione e il ripristino dello stato originario (spiaggia). La seconda è invisita a veneziani e lidensi e inoltre si troverebbe quasi di fronte ai due resort che sorgeranno dall' operazione di recupero dell' ex ospedale al Mare. ULTIMA SPIAGGIA Chioggia, in questo senso, è l' unica opzione, tra quelle proposte dal ministro, che le compagnie hanno giudicato sensata in quanto l' unica che dispone di un collegamento a terra, sia pure problematico come la Romea, strada già trafficatissima a una corsia per senso di marcia. Il problema principale, oltre alla presenza del deposito Gpl accanto alle banchine, sta nel fatto che l' adattamento di Chioggia alle crociere occuperebbe un arco di tempo troppo ampio, circa un decennio, tra scavi per garantire il pescaggio, la creazione di una stazione passeggeri adeguata e dei collegamenti necessari. Troppo anche perché le banchine di Chioggia sarebbero pure piccole per le navi di nuova generazione. TROPPO TEMPO Ciò che traspare dall' ambiente è la necessità di uscire subito dall' impasse, capire se sia possibile investire ancora su Venezia e sull' Adriatico. Alcune compagnie hanno capito che i tempi dello Stato rischiano di essere eccessivi e stanno cercando soluzioni autonome e svincolate dalle decisioni del ministro. È proprio in questo senso che va letta la richiesta da parte di Msc di poter utilizzare una parte del Molo A - già nelle sue disponibilità per i container - per il traffico passeggeri. La notizia, spifferata da Ambiente Venezia e confermata da più operatori, è stata smentita ma senza troppa convinzione dal **Porto**: «Al momento non sono previste operazioni di questo genere. Ciò non toglie che, stante la necessità di procedere all' individuazione di siti alternativi per spostare il traffico crocieristico dal Canale della Giudecca, l' Ente stia studiando e valutando ogni possibile ipotesi operativa.. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Vertice sulla mancata collisione Tensione fra Capitaneria e Porto

Il presidente dell' Autorità Pino Musolino convoca l' incontro richiesto dal Ministero. Adesso il rapporto alla Procura

Alberto Vitucci VENEZIA Le cause della collisione sfiorata. La «rispondenza delle operazioni effettuate dalla nave alle prescrizioni di sicurezza. E una verifica, stante il reiterarsi di situazioni di pericolo, se le misure in essere siano idonee ad assicurare la piena sicurezza della navigazione». Il ministero delle Infrastrutture ha dato mandato ieri all' Autorità portuale e alla Capitaneria di avviare una «immediata verifica» sui fatti di domenica sera. Le cause e le responsabilità. Anche se su quest' ultimo punto l' inchiesta è stata avviata dalla Procura. Primo vertice ieri mattina, nella sede della Capitaneria alle Zattere. C' erano il segretario generale dell' Authority, Martino Conticelli, e il comandante della Guardia Costiera, il contrammiraglio Piero Pellizzari. Incontro carico di tensione. Un confronto a muso duro fra i due enti che dipendono dal Ministero sulle possibili responsabilità di quanto accaduto. Oggetto del confronto, la verifica della «catena di comando che domenica pomeriggio ha dato l' ok al terminal crociere alla partenza della Costa Deliziosa, poi incappata nel fortunale che ne ha causato la sbandata all' altezza di riva Sette Martiri. Il presidente dell' Autorità, Pino Musolino, aveva annunciato la verifica. «Vogliamo appurare», aveva detto poco dopo la mancata collisione, « se la nave avesse ricevuto i necessari permessi alla partenza». Un faro acceso dunque su quella decisione che la Capitaneria continua a difendere. «Al momento della partenza le condizioni meteo erano buone», la risposta. Ma anche eventuali ulteriori misure di sicurezza. Secondo il ministro Toninelli, l' aggiunta del terzo rimorchiatore sarebbe stata decisiva per evitare un nuovo grave incidente. Nel momento in cui la grande nave, facendo vela al vento fortissimo - prima di Scirocco, poi di Tramontana, poi nuovamente di Scirocco con raffiche oltre i 50 nodi - si mette di traverso, si vede il rimorchiatore di prua azionare i motori al massimo. Dal camino esce un denso fumo nero, e la prua si raddrizza con fatica, fino a evitare di pochi metri l' impatto con lo yacht ormeggiato in riva. Un disastro solo sfiorato. Perché in quel punto il fondale è profondo, e la nave avrebbe potuto entrare anche dentro le case. Bastano tre rimorchiatori a scongiurare gli incidenti? Molti gli esperti che avanzano dubbi. Qualche anno fa un rimorchiatore si è rovesciato in canale della Giudecca, non riuscendo a raddrizzare da prua una grande nave. Erano mezzi di vecchia generazione. Ma anche la nave non aveva la stazza di quelle di oggi. Come la Deliziosa, 93.500 tonnellate. E un dislocamento di almeno 70 mila. Difficile fermarla in corsa. I risultati della verifica saranno inviati alla Procura. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

VENEZIA

L'incidente sfiorato

Vertice sulla mancata collisione Tensione fra Capitaneria e Porto

Il presidente dell' Autorità Pino Musolino convoca l' incontro richiesto dal Ministero. Adesso il rapporto alla Procura

Optikrom
punto vendita oculisti
LENTI IN GLASSO O IN POLICARBONATO

Toninelli: «Pronto a mettere il limite alle navi sopra le 40 mila tonnellate»

Optikrom è un punto vendita oculisti...
Occhiali da sole e da vista
Lenti progressive - Lenti a contatto
9.00-12.30/15.00-19.00
www.optikrom.it
MESTRE - Via Agostini, 11 - Tel. 041 52 14 179
MADONIA - Via della Croce Rossa, 118 - Tel. 041 84 88 74 420
Chiuso il lunedì



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il ministro: «A BREVE UNA soluzione»

Toninelli: «Pronto a mettere il limite alle navi sopra le 40 mila tonnellate»

«Le navi le vogliamo togliere tutte da San Marco. Ma per fare un nuovo porto crociere ci vorranno quattro-cinque anni. Nel frattempo aumentiamo la sicurezza. E se i Veneziani sono d'accordo io sono pronto ad applicare subito il decreto Clini-Passera inapplicato da sette anni: vietando il passaggio alle navi sopra le 40 mila tonnellate». Intervistato da Radiopadova, il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ribadisce il concetto. «Tra i progetti alternativi non ci sarà Marghera. «Troppo pericoloso», dice, «una nave con migliaia di passeggeri a bordo non può incrociare una petroliera». E poi, aggiunge, «su Marghera non c'è nemmeno uno studio di fattibilità». Parla del sindaco Brugnaro. Della «necessità» di collaborazione con gli enti locali. «Ma per piacere la smettano di insultare». Annuncia imminenti novità per una soluzione «transitoria». Banchine dove fare approdare qualche nave, per alleggerire subito il traffico da San Marco. Non sarà Marghera, e nemmeno l'attuale banchina delle navi commerciali, come ventilato in queste ore - e smentito dall'Autorità portuale. Non sarà nemmeno il canale Vittorio Emanuele, come chiede il sindaco. Che per far passare le navi dovrebbe essere scavato. Dunque forse Chioggia, o Ravenna. Ma l'annuncio, conclude, «sarà dato tra qualche settimana, quando avremo verificato che è possibile». E nel frattempo si lavora per la soluzione «definitiva». Di tutte le proposte che abbiamo trovato», dice Toninelli, «due sole hanno un'ipotesi di prefattibilità, Chioggia e il Lido». Ma adesso la novità è che il divieto potrebbe riguardare le navi sopra le 40 mila. Come ventilato dal ministro dei Beni culturali Alberto Bonisoli con il suo vincolo paesaggistico. Un atto impugnato al Tar da Comune e Regione. «C'è un emendamento che sono pronto a far approvare», dice il ministro, «ma questo me lo dovrebbe dire la città. Vietare il transito senza dare alternative vorrebbe dire chiudere la crocieristica a Venezia. E questo non lo voglio nessuno». Intanto continua il fuoco di fila. «Quello che è successo domenica è grave, il governo decida», ha detto ieri in aula il deputato veneziano Nicola Pellicani del Pd. «Se non è successo un nuovo GRAVE incidente», dice il ministro, «è merito anche delle nuove misure di sicurezza decise dopo l'impatto de l 2 giugno». --A.V.

VENEZIA

L'incidente sfiorato

Vertice sulla mancata collisione Tensione fra Capitaneria e Porto

Il presidente dell'Autorità Port Venezia conversa il Centro il Porto del Ministero e Acciso il rapporto alla Procura

Optikrom
occhiali da sole e da vista
Lenti progressive - Lenti a contatto
9.00-12.30/15.00-19.00
www.optikrom.it

Optikrom
occhiali da sole e da vista
Lenti progressive - Lenti a contatto
9.00-12.30/15.00-19.00
www.optikrom.it

Optikrom
occhiali da sole e da vista
Lenti progressive - Lenti a contatto
9.00-12.30/15.00-19.00
www.optikrom.it

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Fedepiloti difende il lavoro del "guidatore" della Costa Deliziosa. Lunedì sera sotto il nuovo nubifragio l'uscita della Horizon ha fatto scoppiare nuove polemiche

Il sindacato dei piloti portuali «La manovra era corretta»

LA DINAMI Ca«Le misure messe in campo dal comandante del Porto, unite alla perizia tecnica dei piloti e dei servizi tecnico-nautici, sono state in grado di rispondere efficacemente all' emergenza climatica». La Fedepiloti, l' associazione di categoria dei piloti dei porti, benedice la gestione dell' emergenza che domenica sera ha visto protagonista la Costa Deliziosa, quando su Venezia c' era una bufera. Condizioni del tutto analoghe anche lunedì sera verso le 21 quando, nonostante pioggia, vento e grandine, ha mollato gli ormeggi la francese Horizon che ha attraversato il Bacino flagellato dalla tempesta. Per fortuna non è successo nulla, ma c' è chi, come la capogruppo Pd in Consiglio Monica Sambo, ha bollato la decisione delle compagnie di uscire in mare con quel tempo come «assurda e scellerata». In una lunga nota, la Fedepiloti chiarisce come le manovre di domenica sono iniziate «in condizioni meteorologiche buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto. Nessun piovasco era in vista in un raggio di 6 miglia (11 km circa) ed il vento, al momento del "molla tutto", si attestava intorno ai 10 nodi (18 km/h circa), il mare era calmo e la visibilità ottima». Questione di minuti, poi il disastro sfiorato. «La Costa Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali. Sono stati registrati venti di direzione vorticoso superiori agli 80 nodi (150 km/h circa). La nave, ormai nei pressi di San Marco, non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina», prosegue la nota della Fedepiloti, «L' immediata risposta del Bridge Management Team (Comando nave - Piloti), unita alle elevate capacità tecniche e professionali dei mezzi di rimorchio e dei loro comandanti, ha reso possibile la correzione della rotta della nave bruscamente deviata dalle condizioni estreme. Il pieno impiego delle ottime capacità manovriere della nave e il coordinamento di tutti gli attori ha fatto sì che la situazione fosse sempre sotto controllo riportandola, in un lasso di tempo molto breve, alla normalità». La Federazione dei piloti evidenzia peraltro, a sostegno del repentino cambio di condizioni meteo, che «tutto il traffico pubblico locale era in movimento in laguna, e pure il traghetto, partito dal Lido per il Tronchetto alle 18 circa, che si è "incrociato regolarmente" con la Deliziosa all' altezza del giro di San Giorgio». --Ru.B. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il sindacato dei piloti portuali «La manovra era corretta»

De Piccoli: «Uno scandalo che ministro e Comune ignorino il nostro piano»

C'è l'ipotesi Marghera provvisoria Musolino smentisce: «Non è vero»



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

venice cruise 2.0

De Piccoli: «Uno scandalo che ministero e Comune ignorino il nostro piano»

VENEZIA «Il vero scandalo è che si parli di nuove proposte anche irrealizzabili. Senza parlare dell' unico progetto pronto, che ha avuto il parere favorevole della commissione Via. Un porto sicuro per mettere le navi fuori dalla laguna. Si tratta di un abuso e di una omissione. Io e la società Duferco sapremo far valere la legalità». Si dice «molto arrabbiato» Cesare De Piccoli. Ex viceministro ai Trasporti, ex vicesindaco e parlamentare europeo. Firmatario da molti anni di una proposta alternativa sul terminal crociere alla bocca di porto di Lido. Si chiama «Venice Cruise 2.0», 123 milioni di euro il costo per 3 anni di lavori. È l' unico che abbia avuto un parere favorevole dalla commissione nazionale Via. «Abbiamo seguito le procedure di legge, e dopo una lunga trafila abbiamo modificato il progetto, che è stato approvato. Anche dalla Capitaneria sul fronte della sicurezza. Dunque, perché da due anni e mezzo prima il ministro Delrio e adesso non si capisce perché anche Toninelli lo tengono in un cassetto?». La proposta firmata Duferco è un vero progetto per realizzare nuove banchine a San Nicolò, davanti all' isola del Mose. Potrebbero accostare lì quattro grandi navi da crociera. I passeggeri e le merci arriverebbero dalla Marittima con battelli speciali, a basso impatto ambientale. Ma la proposta De Piccoli non va bene al ministero, né alla Regione, al Comune e al Porto. «Guarda caso il ministro Toninelli e il sindaco Brugnaro litigano su tutto, ma su questo sono d' accordo: non bisogna parlare del nostro progetto», continua De Piccoli. «Dopo 35 anni di politica», aggiunge, «penso di sapere quali sono i grandi interessi a Venezia, la navi come il Mose». «Quello che chiediamo», continua De Piccoli, «è che le autorità prendano in esame il nostro progetto. Dopo due incidenti nessuno al mondo può pensare ancora che le navi possano passare non soltanto davanti a San Marco ma dentro la laguna». Molte delle obiezioni, dice De Piccoli, sono state accolte e superate nel progetto. Che adesso, insiste, «è l' unico approvato ai sensi di legge». «Ci diano una risposta. Altrimenti saremo autorizzati a pensare che si vuole continuare con l' omissione. E ci sapremo tutelare in ogni sede». --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

AMBIENTE VENEZIA ACCUSA

C'è l'ipotesi Marghera provvisoria Musolino smentisce: «Non è vero»

Non c'è alcuna ipotesi rispetto alla conversione del terminal commerciali ad area di approdo per le navi di crociera. Lo spiega il Porto, rispondendo a una nota dell'Associazione AmbienteVenezia diffusa lunedì. «Al momento non sono previste operazioni di questo genere, soprattutto nel caso che queste vadano a discapito delle attività dello scalo commerciale-industriale di Porto Marghera. Ciò non toglie che, stante la necessità di procedere all'individuazione di siti alternativi per spostare il traffico crocieristico dal Canale della Giudecca, l'Ente sta studiando e valutando ogni possibile ipotesi operativa». Armando Danella e Luciano Mazzolin per Associazione AmbienteVenezia hanno anticipato infatti che «in una recente riunione la MSC crociere abbia richiesto al presidente dell' **autorità portuale** Musolino l'autorizzazione ad utilizzare la banchina al molo A di Porto Marghera per trasformarlo in una banchina di approdo per le proprie navi crociera. Attualmente la banchina è adibita al traffico container che viene gestito dal gruppo MSC e dalla società maltese Illy». Secondo Danella e Mazzolin si tratterebbe di un «colossale paradosso: MSC che con l'incidente della Opera ha determinato una situazione di emergenza nella crocieristica si "sacrificherebbe" modificando a proprio vantaggio l'utilizzo del terminal per navi crociera: il tutto sarebbe giustificato per un periodo transitorio fino a che nel prossimo decennio non si sarebbe individuata la soluzione definitiva». --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La Procura valuta gli atti Presto i primi indagati

Saranno ascoltati il comandante della Costa Deliziosa e i due piloti del Porto Il reato contestato è quello di naufragio, per il rischio di collisione accaduto

Una primissima relazione da parte degli uomini della Capitaneria di Porto è già arrivata lunedì, poche ore dopo la tragedia sfiorata in Riva Sette Martiri, sulla scrivania del sostituto procuratore di turno Andrea Petroni. E una integrazione dovrebbe essere depositata a breve con ulteriori accertamenti. Dopodiché arriveranno le prime iscrizioni sul registro degli indagati nel fascicolo che è stato aperto ipotizzando il reato di pericolo di naufragio, articolo 450 del codice penale. Indagati che verrebbero iscritti se non altro a loro stessa garanzia in questa fase iniziale dell'inchiesta. Rischia di ricevere a breve l'avviso di garanzia il comandante della Costa Delizia, Nicolantonio Palombella, che nel tardo pomeriggio di domenica era in plancia di comando della grande nave assieme ai due piloti del Porto. Non è escluso che il sostituto procuratore - per una fatalità lo stesso che, assieme al collega Giorgio Gava, indaga sull'altra tragedia sfiorata, quella del 2 giugno con protagonista la Msc Opera - possa in questa fase decidere di indagare più persone. Il reato di pericolo di naufragio è stato contestato pur in assenza di effettivo naufragio, ma per il "solo" fatto che la Costa Deliziosa, scarrocciando per il fortissimo vento, abbia rischiato di colpire i vaporette e il ferry-boat, oltre che lo yacht Elysian ormeggiato in Riva Sette Martiri. Tre i punti su cui la Procura punta a fare chiarezza: la catena degli ordini, le disposizioni ed il rispetto della sicurezza. Per fare ciò, la polizia giudiziaria dovrà sentire anzitutto i protagonisti della tragedia sfiorata. A partire dal comandante della grande nave, una volta che farà ritorno a Venezia a conclusione del tour nelle isole della Grecia. Dovranno fornire la propria versione dei fatti all'autorità giudiziaria anche i piloti del Porto ed i comandanti dei tre rimorchiatori che "scortavano" la grande nave e che hanno permesso, riuscendo a correggere la traiettoria della prua, di evitare il disastroso impatto con la riva o con le imbarcazioni. Nelle sue facoltà, il magistrato che indaga ha anche quella di disporre una perizia tecnica. Ma in questo caso, differentemente da quanto ipotizzato per la Msc Opera, non è mai stata ventilata l'ipotesi di un guasto ad uno degli apparecchi e, quindi, la necessità di avere chiarimenti da parte di professionisti del settore su cosa possa essere successo dal punto di vista tecnico. Le indagini sul caso di domenica - che ha fatto il giro del mondo, rimbalzando tra notiziari e siti web - si concentreranno in particolare sul rispetto delle procedure. Di certo c'è che nel tardo pomeriggio di domenica, quando la prua della Deliziosa stava pericolosamente puntando verso la riva, c'erano condizioni meteo-marine proibitive, con raffiche di vento da Nord fino a 46 nodi, ovvero 85 chilometri orari, con lo Scirocco che si trasforma improvvisamente in Tramontana, poi gira di nuovo a Scirocco. E ancora la marea calante, la bufera e la grandine. L'ordinanza della Capitaneria di Porto che ha irrigidito le norme di sicurezza dopo il caso Msc Opera prevede che l'Autorità marittima si riserva di bloccare le partenze delle navi «lungo i canali lagunari **marittimi** dalla bocca di porto del Lido fino al bacino di evoluzione della Marittima in presenza di vento con intensità superiore ai 20 nodi». Alla partenza, secondo la Federazione dei piloti, l'intensità del vento era di 10 nodi. Poi rapidamente cresciuta con il passare dei minuti, con l'avanzamento della grande nave verso le bocche di porto. Era una evoluzione prevista? La nave dunque non doveva partire? Domande, queste, a cui risponderà l'inchiesta.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--Rubina Bon BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

costa deliziosa arriva domenica

Otto grandi navi attese sabato in Marittima

Sono otto le navi da crociera attese in marittima sabato 13 luglio, alcune delle quali faranno anche l'overnight, ovvero prolungheranno la sosta a Venezia fino a domenica. La Rhapsody of the Sea della Carribbean è attesa in porto già alle 2.45 della notte per poi ripartire alle 17. Segue alle 4 la Celebrity Infinity e alle 5.15 la Seven Seas Voyager. Poco più tardi, alle 6.30 è previsto l'arrivo della Aida Blu. Quest'ultime tre navi rimarranno a Venezia fino a domenica. Alle 7.45 ormeggerà la Msc Sinfonia, seguita alle 9 dalla Msc Musica e quindi alle 10.15 dalla Costa Luminosa. Infine alle 11.30 è indicato l'arrivo della Crystal Spirit. La Costa Deliziosa sarà in porto invece domenica alle 8.30 per ripartire alle 17. Sempre domenica arrivano le Msc Opera e Magnifica con la Veendam.

L'incidente sfortunato



Un ricorso al Colonna contro l'Imbarso

La Procura valuta gli atti. Presto i primi indagati

Saranno ascoltati il comandante della Costa Concordia e i due piloti del Porto. In meno di un'ora il giudice istruttore ha valutato gli atti di indagine e ha deciso di procedere con un'indagine preliminare. Il giudice istruttore ha deciso di procedere con un'indagine preliminare. Il giudice istruttore ha deciso di procedere con un'indagine preliminare.

OTTO GRANDI NAVI ARRIVERANNO A VENEZIA SABATO 13 LUGLIO

Otto grandi navi attese sabato in Marittima

Saranno otto le navi da crociera attese in marittima sabato 13 luglio, alcune delle quali faranno anche l'overnight, ovvero prolungheranno la sosta a Venezia fino a domenica. La Rhapsody of the Sea della Carribbean è attesa in porto già alle 2.45 della notte per poi ripartire alle 17. Segue alle 4 la Celebrity Infinity e alle 5.15 la Seven Seas Voyager. Poco più tardi, alle 6.30 è previsto l'arrivo della Aida Blu. Quest'ultime tre navi rimarranno a Venezia fino a domenica. Alle 7.45 ormeggerà la Msc Sinfonia, seguita alle 9 dalla Msc Musica e quindi alle 10.15 dalla Costa Luminosa. Infine alle 11.30 è indicato l'arrivo della Crystal Spirit. La Costa Deliziosa sarà in porto invece domenica alle 8.30 per ripartire alle 17. Sempre domenica arrivano le Msc Opera e Magnifica con la Veendam.

PER LA PUBBLICITÀ

la Nuova

PER LA PUBBLICITÀ

la Nuova



Vertice sulla tragedia sfiorata di domenica

Venezia, tensione fra Capitaneria e Porto

La mancata collisione: il presidente dell' Autorità Musolino convoca l' incontro richiesto dal Ministero. Rapporto alla Procura

Alberto Vitucci VENEZIA. Le cause della collisione sfiorata. La «rispondenza delle operazioni effettuate dalla nave alle prescrizioni di sicurezza. E una verifica, stante il reiterarsi di situazioni di pericolo, se le misure in essere siano idonee ad assicurare la piena sicurezza della navigazione». Il ministero delle Infrastrutture ha dato mandato ieri all' **Autorità portuale** e alla Capitaneria di avviare una «immediata verifica» sui fatti di domenica sera. Le cause e le responsabilità. Anche se su quest' ultimo punto l' inchiesta è stata avviata dalla Procura. Primo vertice ieri mattina, nella sede della Capitaneria alle Zattere. C' erano il segretario generale dell' Authority, Martino Conticelli, e il comandante della Guardia Costiera, il contrammiraglio Piero Pellizzari. Incontro carico di tensione. Un confronto a muso duro fra i due enti che dipendono dal Ministero sulle possibili responsabilità di quanto accaduto. Oggetto del confronto, la verifica della «catena di comando che domenica pomeriggio ha dato l' ok al terminal crociere alla partenza della Costa Deliziosa, poi incappata nel fortunale che ne ha causato la sbandata all' altezza di riva Sette Martiri. Il presidente dell' **Autorità**, Pino Musolino, aveva annunciato la verifica. «Vogliamo appurare», aveva detto poco dopo la mancata collisione, « se la nave avesse ricevuto i necessari permessi alla partenza». Un faro acceso dunque su quella decisione che la Capitaneria continua a difendere. «Al momento della partenza le condizioni meteo erano buone», la risposta. Ma anche eventuali ulteriori misure di sicurezza. Secondo il ministro Toninelli, l' aggiunta del terzo rimorchiatore sarebbe stata decisiva per evitare un nuovo grave incidente. Nel momento in cui la grande nave, facendo vela al vento fortissimo - prima di Scirocco, poi di Tramontana, poi nuovamente di Scirocco con raffiche oltre i 50 nodi - si mette di traverso, si vede il rimorchiatore di prua azionare i motori al massimo. Dal camino esce un denso fumo nero, e la prua si raddrizza con fatica, fino a evitare di pochi metri l' impatto con lo yacht ormeggiato in riva. Un disastro solo sfiorato. Perché in quel punto il fondale è profondo, e la nave avrebbe potuto entrare anche dentro le case. Bastano tre rimorchiatori a scongiurare gli incidenti? Molti gli esperti che avanzano dubbi. Qualche anno fa un rimorchiatore si è rovesciato in canale della Giudecca, non riuscendo a raddrizzare da prua una grande nave. Erano mezzi di vecchia generazione. Ma anche la nave non aveva la stazza di quelle di oggi. Come la Deliziosa, 93.500 tonnellate. E un dislocamento di almeno 70 mila. Difficile fermarla in corsa. I risultati della verifica saranno inviati alla Procura. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Trentino

Venezia

Scontro sfiorato

Aumentano le inchieste sulle navi nella Laguna

VENEZIA. L'incidente sfiorato a Venezia domenica scorsa, protagonista la «Costa Deliziosa» mentre la nave era in uscita dalla città durante un nubifragio, vede aprirsi una serie di inchieste che riguardano la vicenda, la seconda in un mese sul tema delle Grandi navi in Laguna. La prima riguarda la magistratura, la seconda la Capitaneria di porto e l' **Autorità portuale**. Il tutto, mentre oggi il Ministero dei Trasporti, come annunciato dal titolare del dicastero Danilo Toninelli, ha ufficializzato la richiesta di un rapporto sia all' **Autorità portuale** sia alla Capitaneria di Porto. Toninelli, ha detto che «se domenica non è successo nulla è perché il sottoscritto ha imposto attraverso le Capitanerie di Porto l' utilizzo di un terzo rimorchiatore».

ATTUALITÀ

Bellomo finisce in manette

«Da lui schiavitù sessuale»

Bellomo sulla ca. maglietta nera. Ora è al domicilio di accusatori di maltrattamenti da quattro giorni. Ha il ricorso a stesso titolo ripreso alla barba di Cossiga sul sito di La Repubblica per un anno

Maxiblitz europeo contro il doping
Agli arresti in 234

Estate in Sardegna adesso è eco-friendly

Armi e simboli nazisti nei covi dell'ultradestra

Scimmia - Scimmia - e poi le botte
Due romani gli aggressori

Nave Costa 'sbanda' a Venezia, sindaco attacca Toninelli

Relazione Capitaneria a Pm, Prefetto 'navi non possono passare'

ROSANNA CODINO

(di Rosanna Codino) La rabbia del sindaco di Venezia all'indomani del rischio sfiorato in laguna dalla Costa Deliziosa è tutta per il ministro Danilo Toninelli. A poco più di un mese dall'incidente che ha coinvolto nel canale della Giudecca la Msc Opera, la nuova domenica nera per i 'grattacieli del mare' fa dire a Luigi Brugnaro che "la responsabilità maggiore di quanto è accaduto ieri e di quello che potrà accadere in futuro è di chi non ha deciso in questi mesi". Il riferimento esplicito è al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti "che ha poteri funzionali sull'intera filiera portuale dalla Capitaneria di Porto alla Guardia Costiera, dal Provveditorato alle Opere Pubbliche all'Autorità di sistema portuale". A stretto giro arriva la risposta del diretto interessato. "Brugnaro come al solito straparla - attacca Toninelli -. Dopo anni di inerzia anche da parte di quelli della sua area politica, siamo vicini a una soluzione seria per mettere fuori le grandi navi da Venezia. Marghera è opzione scellerata per sicurezza e ambiente, convinceremo di ciò anche l'Unesco". Per il sindaco di Venezia, viceversa, "il tempo delle attese è finito. Basta con le navi a San Marco e lungo il Canale della Giudecca". "La soluzione immediata c'è - ripete convinto - si chiama percorso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il Canale dei Petroli, con destinazione Marittima via Canale Vittorio Emanuele per le navi più piccole e destinazione Marghera, canale nord lato nord, per quelle più grandi". I tempi per concretizzare il progetto sarebbero molto rapidi. "Il Vittorio Emanuele si può realizzare in circa un anno - osserva - con capitali privati, in attesa di progetti alternativi che necessitano di tempi più lunghi, di almeno 5/10 anni". Nel frattempo il pm Andrea Petroni ha ricevuto oggi dalla Capitaneria di Porto la relazione sugli spostamenti della Deliziosa e sullo 'scarrocciamento' per il forte vento che l'ha portata a sfiorare Riva Sette Martiri, a pochi passi dal bacino di San Marco. Il fascicolo della Procura è al momento senza indagati e ipotesi di reato perché è tutta da valutare la catena degli ordini, le disposizioni e il rispetto della sicurezza. Il prefetto Vittorio Zappalorto non nasconde il rischio che la città possa non essere 'graziata' in futuro per la terza volta. "Siamo stati avvertiti già due volte, ci è andata bene una volta, ci è andata bene la seconda, non dobbiamo sfiorare la tragedia la terza volta - dice pragmatico - credo ormai sia sotto gli occhi di tutti che queste grandi navi non possono più continuare a passare". Dunque "chi è competente a far transitare queste navi - conclude - dovrebbe convocare o una conferenza di servizi, oppure prendere direttamente, se ha la competenza, dei provvedimenti".(ANSA).



Nave sbanda: Mit chiede report Porto-CP

(ANSA) - VENEZIA, 9 LUG - Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su indicazione del ministro Danilo Toninelli, ha dato mandato all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale e alla Capitaneria di Porto di Venezia di avviare una immediata verifica sui fatti accaduti nella sera del 7 luglio, in Riva Sette Martiri, dove una nave da crociera ha sfiorato la collisione con la banchina, chiedendo in tempo reale un report per le opportune valutazioni. Lo comunica il Mit. (ANSA).



Venezia, sfiorata collisione / Toninelli: Togliere le navi da San Marco - Musolino: Fare analisi seria

VENEZIA - Mentre su Venezia infuriava un tempesta di pioggia e vento, una raffica di vento improvvisa e rapida ha fatto perdere il controllo alla nave da crociera Costa Deliziosa, un gigante del mare di 92 mila tonnellate di stazza lorda, che ha seminato il panico andando quasi a sfiorare con la prua uno yacht ormeggiato a Riva Sette Martiri, a poca distanza dal bacino di San Marco, ed alcune imbarcazioni del servizio pubblico. I filmati amatoriali con le drammatiche immagini hanno fatto il giro del mondo. E' stata solo grazie alla bravura dei piloti di bordo e dei piloti dei rimorchiatori di prua che si è potuta scongiurare la tragedia. Si attende l' esito del vertice tra la procura di Venezia e la Capitaneria di porto, per raccogliere gli elementi sull' incidente. La Procura di Venezia aprirà un fascicolo sull' incidente, al momento non vi è alcun indagato e alcun ipotesi di reato. Pino Musolino, presidente dell' **Autorità portuale** di Venezia, intervistato ai microfoni di Rai News ha dichiarato: « Sono scosso e molto provato da questa situazione, voglio a questo punto che si facciano tutte le verifiche, che si porti a compimento un' analisi seria di quello che è successo e di quello che poteva succedere, perchè noi facciamo della sicurezza un lavoro fondamentale e cardine del nostro lavoro ». Il ministro Danilo Toninelli dal profilo Facebook ha dichiarato: « Ho già disposto una immediata ispezione ministeriale per verificare quanto accaduto a Venezia. Il terzo rimorchiatore che abbiamo imposto è stato determinante per evitare un incidente. Ma non basta. Dopo 15 anni di nulla, siamo vicini a una soluzione per togliere le grandi navi da San Marco. E lo faremo tutelando sicurezza, ambiente, turismo e occupazione ».



Fedepiloti /Venezia, Costa Deliziosa: Professionalità di Comando nave e servizi tecnico nautici

09 Jul, 2019 Roma - La reazione della Federazione italiana dei Piloti di Porto a commento della vicenda di Venezia che ha visto, due giorni fa, la nave da crociera Costa Deliziosa sfiorare con la prua uno yacht ormeggiato a Riva Sette Martiri, a poca distanza dal bacino di San Marco, ed alcune imbarcazioni del servizio pubblico. Scrive Fedepiloti in un comunicato : Il violento 'tornado' che domenica scorsa, 7 luglio, ha improvvisamente colpito la laguna Veneta e la città di Venezia, oltre ad aver provocato un morto e distruzione, ha messo a dura prova il porto e le operazioni navali, ma soprattutto la fondamentale ed altamente qualificata macchina della sicurezza portuale. Le misure messe in campo dal Comandante del Porto unite alla perizia tecnica dei Piloti e dei servizi Tecnico-Nautici in generale, sono state in grado di rispondere efficacemente all' emergenza climatica. Seguendo tutte le procedure previste, il Comando della nave Costa Deliziosa, assieme ai Piloti del Porto impiegati (ve ne erano due a bordo), i tre rimorchiatori 'legati' a prua e poppa, tutto sempre sotto il controllo ed il coordinamento della locale Capitaneria di Porto Guardia-Costiera, hanno iniziato una manovra in condizioni metereologiche buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto . Nessun piovasco era in vista per un raggio di 6 miglia (11 km circa) ed il vento al momento del 'molla tutto' si attestava intorno ai 10 nodi (18 km/h circa), il mare era calmo e la visibilità ottima. Diversi minuti dopo la partenza dalla 'Marittima', la Costa Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali - sono stati registrati venti di direzione vorticoso superiori agli 80 nodi (150 km/h circa). La nave, ormai nei pressi di San Marco, non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina. L' immediata risposta del Bridge Management Team (Comando nave - Piloti) unita alle elevate capacità tecniche e professionali dei mezzi di rimorchio impiegati e dei loro Comandanti ha reso possibile la correzione della rotta della nave bruscamente deviata dalle condizioni estreme non comuni . Il pieno impiego delle ottime capacità manovriere della nave ed il coordinamento di tutti gli attori portuali sulla scena ha fatto sì che la situazione fosse sempre sotto controllo , riportandola, in un lasso di tempo molto breve, alla normalità. La nave ha così proseguito regolarmente per l' uscita. A valenza di quanto riportiamo circa l' improvviso, repentino e pericoloso cambiamento delle condizioni meteo, evidenziamo che tutto il traffico pubblico locale era in movimento in laguna, financo il traghetto, partito regolarmente dal Lido per il Tronchetto alle 18 circa, che si è 'incrociato regolarmente' con la Costa Deliziosa all' altezza del giro di San Giorgio.



MIT dispone un' ispezione su sventato incidente a Venezia e standard di sicurezza

(FERPRESS) - Venezia, 9 LUG - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su indicazione del Ministro, ha dato mandato all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale e alla Capitaneria di Porto di Venezia di avviare una immediata verifica sui fatti accaduti nella sera del 7 luglio, in Riva sette martiri a Venezia, dove una nave da crociera ha sfiorato la collisione con la banchina. Chiedendo in tempo reale un report per le opportune valutazioni. Il Mit, con una lettera formale, chiede inoltre che le due **Autorità** appurino, in particolare, le cause dell' accaduto e la rispondenza delle operazioni effettuate dalla nave alle prescrizioni di sicurezza previste. Il Mit, nella missiva, sottolinea anche la necessità di valutare, stante il reiterarsi di situazioni di pericolo, se le misure attualmente in essere siano idonee ad assicurare la piena sicurezza della navigazione, adottando con la massima urgenza, ove necessario, ulteriori procedure e disposizioni atte ad elevare gli standard di sicurezza.



Il Nautilus

Venezia

COSTA DELIZIOSA INVESTITA DA TEMPESTA IMPROVVISA

SITUAZIONE GESTITA CON PROFESSIONALITÀ DA COMANDO NAVE E SERVIZI TECNICO NAUTICI

Roma - Il violento 'tornado' che domenica scorsa, 7 luglio, ha improvvisamente colpito la laguna Veneta e la città di Venezia, oltre ad aver provocato un morto e distruzione, ha messo a dura prova il porto e le operazioni navali, ma soprattutto la fondamentale ed altamente qualificata macchina della sicurezza portuale. Le misure messe in campo dal Comandante del Porto unite alla perizia tecnica dei Piloti e dei servizi Tecnico-Nautici in generale, sono state in grado di rispondere efficacemente all'emergenza climatica. Seguendo tutte le procedure previste, il Comando della nave Costa Deliziosa, assieme ai Piloti del Porto impiegati (ve ne erano due a bordo), i tre rimorchiatori 'legati' a prua e poppa, tutto sempre sotto il controllo ed il coordinamento della locale Capitaneria di Porto Guardia-Costiera, hanno iniziato una manovra in condizioni metereologiche buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto. Nessun piovasco era in vista per un raggio di 6 miglia (11 km circa) ed il vento al momento del 'molla tutto' si attestava intorno ai 10 nodi (18 km/h circa), il mare era calmo e la visibilità ottima. Diversi minuti dopo la partenza dalla 'Marittima', la Costa Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali - sono stati registrati venti di direzione vorticoso superiori agli 80 nodi (150 km/h circa). La nave, ormai nei pressi di San Marco, non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina. L'immediata risposta del Bridge Management Team (Comando nave - Piloti) unita alle elevate capacità tecniche e professionali dei mezzi di rimorchio impiegati e dei loro Comandanti ha reso possibile la correzione della rotta della nave bruscamente deviata dalle condizioni estreme non comuni. Il pieno impiego delle ottime capacità manovriere della nave ed il coordinamento di tutti gli attori portuali sulla scena ha fatto sì che la situazione fosse sempre sotto controllo, riportandola, in un lasso di tempo molto breve, alla normalità. La nave ha così proseguito regolarmente per l'uscita. A valenza di quanto riportiamo circa l'improvviso, repentino e pericoloso cambiamento delle condizioni meteo, evidenziamo che tutto il traffico pubblico locale era in movimento in laguna, financo il traghetto, partito regolarmente dal Lido per il Tronchetto alle 18 circa, che si è 'incrociato regolarmente' con la Costa Deliziosa all'altezza del giro di San Giorgio.



Il Nautilus

Venezia

ADSP MAS SU VERIFICA FATTI 7 LUGLIO IN RIVA SETTE MARTIRI

In merito alla comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ove viene dato mandato all' AdSP MAS e alla Capitaneria di Porto di Venezia di avviare una immediata verifica sui fatti accaduti nella sera del 7 luglio in Riva sette martiri, l' Autorità comunica che, per quanto di competenza, intende proseguire nella piena collaborazione già avviata con tutti gli Enti e le Istituzioni coinvolte, in primis con la Capitaneria di Porto di Venezia in quanto responsabile per la sicurezza della navigazione nei canali portuali. In tal senso stamane si è tenuto un primo incontro con la Capitaneria di Porto di Venezia. GRANDI NAVI, PRECISAZIONE DELL' ADSP SU EVENTUALI SITI ALTERNATIVI In merito alle informazioni rilasciate ieri dall' Associazione AmbienteVenezia sulla possibilità che si possano convertire terminal commerciali ad aree adibite all' approdo delle navi da crociera, AdSP precisa che al momento non sono previste operazioni di questo genere, soprattutto nel caso che queste vadano a discapito delle attività dello scalo commerciale-industriale di Porto Marghera. Ciò non toglie che, stante la necessità di procedere all' individuazione di siti alternativi per spostare il traffico crocieristico dal Canale della Giudecca, l' Ente sta studiando e valutando ogni possibile ipotesi operativa. Pino Musolino su uscita Costa Deliziosa Rispetto all' uscita dal porto della Costa Deliziosa in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il presidente Musolino dichiara: 'Ci riserviamo di avviare una tempestiva verifica per appurare se la nave avesse ricevuto i necessari permessi. Intendiamo inoltre valutare l' adozione di eventuali ulteriori misure atte a garantire che il traffico navale avvenga in piena sicurezza per la città'.



Il Nautilus

Venezia

VENEZIA, MIT DISPONE ISPEZIONE SU SVENATATO INCIDENTE E STANDARD SICUREZZA

OMA- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su indicazione del Ministro, ha dato mandato all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale e alla Capitaneria di Porto di Venezia di avviare una immediata verifica sui fatti accaduti nella sera del 7 luglio, in Riva sette martiri a Venezia, dove una nave da crociera ha sfiorato la banchina. Chiedendo in tempo reale un report per le opportune valutazioni. Il Mit, con una lettera formale, chiede inoltre che le due **Autorità** appurino, in particolare, le cause dell' accaduto e la rispondenza delle operazioni effettuate dalla nave alle prescrizioni di sicurezza previste. Il Mit, nella missiva, sottolinea anche la necessità di valutare, stante il reiterarsi di situazioni di pericolo, se le misure attualmente in essere siano idonee ad assicurare la piena sicurezza della navigazione, adottando con la massima urgenza, ove necessario, ulteriori procedure e disposizioni atte ad elevare gli standard di sicurezza.



Fedepiloti, a Venezia Costa Deliziosa è stata colpita da una tempesta improvvisa e imprevedibile

La nave - specifica la Federazione - è partita dalla Marittima con condizioni meteorologiche buone. La Federazione Italiana Piloti dei Porti (Fedepiloti) attribuisce alla tempesta improvvisa e imprevedibile che domenica ha colpito Venezia l'uscita di rotta della nave da crociera Costa Deliziosa che nel corso del fortunale si è avvicinata pericolosamente a terra e ha sfiorato uno yacht ormeggiato a Riva dei Sette Martiri. La Federazione ha evidenziato che si è verificato un «violento "tornado"» che «ha improvvisamente colpito la laguna Veneta e la città di Venezia» e che, «oltre ad aver provocato un morto e distruzione, ha messo a dura prova il porto e le operazioni navali, ma soprattutto la fondamentale ed altamente qualificata macchina della sicurezza portuale». Fedepiloti ha spiegato che, «seguendo tutte le procedure previste, il comando della nave Costa Deliziosa, assieme ai piloti del porto impiegati (ve ne erano due a bordo), i tre rimorchiatori "legati" a prua e poppa, tutto sempre sotto il controllo ed il coordinamento della locale Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, hanno iniziato una manovra in condizioni meteorologiche buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto. Nessun piovasco - ha specificato la Federazione - era in vista per un raggio di sei miglia (11 km circa) ed il vento al momento del "molla tutto" si attestava intorno ai 10 nodi (18 km/h circa), il mare era calmo e la visibilità ottima». «Diversi minuti dopo la partenza dalla "Marittima" - prosegue la nota di Fedepiloti - la Costa Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali - sono stati registrati venti di direzione vorticoso superiori agli 80 nodi (150 km/h circa). La nave, ormai nei pressi di San Marco, non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina. L'immediata risposta del Bridge Management Team (Comando nave - Piloti) unita alle elevate capacità tecniche e professionali dei mezzi di rimorchio impiegati e dei loro comandanti ha reso possibile la correzione della rotta della nave bruscamente deviata dalle condizioni estreme non comuni. Il pieno impiego delle ottime capacità manovriere della nave ed il coordinamento di tutti gli attori portuali sulla scena ha fatto sì che la situazione fosse sempre sotto controllo, riportandola, in un lasso di tempo molto breve, alla normalità. La nave ha così proseguito regolarmente per l'uscita». «A valenza di quanto riportiamo circa l'improvviso, repentino e pericoloso cambiamento delle condizioni meteo - conclude la nota - evidenziamo che tutto il traffico pubblico locale era in movimento in laguna, financo il traghetto, partito regolarmente dal Lido per il Tronchetto alle 18 circa, che si è "incrociato regolarmente" con la Costa Deliziosa all'altezza del giro di San Giorgio».



Mit: verifica standard sicurezza di Venezia

AdSp e Capitaneria di porto dovranno avviare un'immediata ispezione

Giulia Sarti

ROMA Dopo l'incidente evitato domenica scorsa nella laguna di Venezia, che ha visto protagonista la Costa Deliziosa investita da una raffica di vento che l'ha quasi fatta sbattere sulla banchina, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato mandato all'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e alla Capitaneria di porto di Venezia di avviare una immediata verifica sui fatti accaduti. La richiesta, su indicazione del ministro Toninelli, chiede in tempo reale un report per le opportune valutazioni. Il Mit, con una lettera formale, chiede inoltre che le due Autorità cerchino di appurare, in particolare, le cause dell'accaduto e la rispondenza delle operazioni effettuate dalla nave alle prescrizioni di sicurezza previste. Il Mit, nel documento inviato in queste ore, sottolinea anche la necessità di valutare, stante il reiterarsi di situazioni di pericolo, se le misure attualmente in essere siano idonee ad assicurare la piena sicurezza della navigazione, adottando con la massima urgenza, ove necessario, ulteriori procedure e disposizioni atte ad elevare gli standard di sicurezza.



Costa Deliziosa investita da tempesta improvvisa

GAM EDITORI

9 luglio 2019 - Il violento "tornado" che domenica scorsa, 7 luglio, ha improvvisamente colpito la laguna Veneta e la città di Venezia, oltre ad aver provocato un morto e distruzione, ha messo a dura prova il porto e le operazioni navali, ma soprattutto la fondamentale ed altamente qualificata macchina della sicurezza portuale. Le misure messe in campo dal Comandante del Porto unite alla perizia tecnica dei Piloti e dei servizi Tecnico-Nautici in generale, sono state in grado di rispondere efficacemente all' emergenza climatica. Seguendo tutte le procedure previste, il Comando della nave Costa Deliziosa, assieme ai Piloti del Porto impiegati (ve ne erano due a bordo), i tre rimorchiatori "legati" a prua e poppa, tutto sempre sotto il controllo ed il coordinamento della locale Capitaneria di Porto Guardia-Costiera, hanno iniziato una manovra in condizioni metereologiche buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto. Nessun piovasco era in vista per un raggio di 6 miglia (11 km circa) ed il vento al momento del "molla tutto" si attestava intorno ai 10 nodi (18 km/h circa), il mare era calmo e la visibilità ottima. Diversi minuti dopo la partenza dalla "Marittima", la Costa Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali - sono stati registrati venti di direzione vorticoso superiori agli 80 nodi (150 km/h circa). La nave, ormai nei pressi di San Marco, non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina. L' immediata risposta del Bridge Management Team (Comando nave - Piloti) unita alle elevate capacità tecniche e professionali dei mezzi di rimorchio impiegati e dei loro Comandanti ha reso possibile la correzione della rotta della nave bruscamente deviata dalle condizioni estreme non comuni. Il pieno impiego delle ottime capacità manovriere della nave ed il coordinamento di tutti gli attori portuali sulla scena ha fatto sì che la situazione fosse sempre sotto controllo, riportandola, in un lasso di tempo molto breve, alla normalità. La nave ha così proseguito regolarmente per l' uscita.



Costa Deliziosa investita da tempesta improvvisa

Situazione gestita con professionalità dal comandante della nave e Servizi Tecnico Nautici Roma 9 luglio 2019 - Il violento "tornado" che domenica scorsa, 7 luglio, ha improvvisamente colpito la laguna Veneta e la città di Venezia, oltre ad aver provocato un morto e distruzione, ha messo a dura prova il porto e le operazioni navali, ma soprattutto la fondamentale ed altamente qualificata macchina della sicurezza portuale.

Le misure messe in campo dal Comandante del Porto unite alla perizia tecnica dei Piloti e dei servizi Tecnico-Nautici in generale, sono state in grado di rispondere efficacemente all'emergenza climatica. Seguendo tutte le procedure previste, il Comando della nave Costa Deliziosa, assieme ai Piloti del Porto impiegati (ve ne erano due a bordo), i tre rimorchiatori "legati" a prua e poppa, tutto sempre sotto il controllo ed il coordinamento della locale Capitaneria di Porto Guardia-Costiera, hanno iniziato una manovra in condizioni metereologiche buone e prestando la giusta attenzione ad eventuali fenomeni temporaleschi in atto.

Nessun piovasco era in vista per un raggio di 6 miglia (11 km circa) ed il vento al momento del "molla tutto" si attestava intorno ai 10 nodi (18 km/h circa), il mare era calmo e la visibilità ottima. Diversi minuti dopo la partenza dalla "Marittima", la Costa Deliziosa è stata investita da una forte ed improvvisa tempesta di vento, pioggia e grandine quasi a similitudine delle tempeste tropicali - sono stati registrati venti di direzione vorticosi superiori agli 80 nodi (150 km/h circa). La nave, ormai nei pressi di San Marco, non ha potuto che subire questa estrema ed imprevedibile violenza meteo-marina.

L'immediata risposta del Bridge Management Team (Comando nave - Piloti) unita alle elevate capacità tecniche e professionali dei mezzi di rimorchio impiegati e dei loro Comandanti ha reso possibile la correzione della rotta della nave bruscamente deviata dalle condizioni estreme non comuni. Il pieno impiego delle ottime capacità manovriere della nave ed il coordinamento di tutti gli attori portuali sulla scena ha fatto sì che la situazione fosse sempre sotto controllo, riportandola, in un lasso di tempo molto breve, alla normalità. La nave ha così proseguito regolarmente per l'uscita. A valenza di quanto riportiamo circa l'improvviso, repentino e pericoloso cambiamento delle condizioni meteo, evidenziamo che tutto il traffico pubblico locale era in movimento in laguna, financo il traghetto, partito regolarmente dal Lido per il Tronchetto alle 18 circa, che si è "incrociato regolarmente" con la Costa Deliziosa all'altezza del giro di San Giorgio.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title "Costa Deliziosa investita da tempesta improvvisa". The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website header includes the logo "Seareporter.it" and navigation links. On the right side, there is a sidebar with "Articoli del mese" and "Indice Categorie".

Ecomafie, tour a Marghera «Niente rilancio senza Zes»

La commissione bicamerale oggi in città per parlare di bonifiche nel polo industriale Ferrazzi (Pd) detta l' agenda e sollecita il Governo a istituire la Zona economica

ALBERTO FRANCESCONI

LA MISSIONE MARGHERA «Non si può parlare di legalità e di bonifiche a Porto Marghera se non ci sarà un parallelo percorso di rilancio dell' attività industriale». È il messaggio che il senatore del Pd Andrea Ferrazzi, vice presidente della commissione bilaterale sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, intende estendere nel corso della missione che si concluderà oggi a Porto Marghera dopo avere toccato ieri lo stabilimenti Se.Fi. di San Donà (come si legge a parte) e in mattinata le discariche di Paese e Noale già oggetto di un' inchiesta sullo smaltimento di rifiuti tossici. OPERE A RILENTO Nel polo industriale veneziano la commissione, che ha cominciato il suo tour nel Nord Italia lunedì scorso a Milano, si concentrerà sui problemi connessi alle bonifiche e ai dragaggi dei canali portuali. «È scandaloso - sbotta Ferrazzi - che a 14 anni dalla conclusione dell' Accordo di programma per Porto Marghera sia stato portato a termine solamente il 16 per cento delle bonifiche programmate». E di questo ritardo la commissione chiederà conto all' **Autorità portuale**, alla Capitaneria di porto, ai rappresentanti degli industriali e al Comune, nel corso delle audizioni in programma nel pomeriggio in Prefettura. PROGETTO IN STALLO Ma la verifica della gestione delle bonifiche sotto l' aspetto della legalità non è sufficiente, per il parlamentare veneziano, a garantire di per sé il rilancio delle attività economiche a Porto Marghera. «Per questo insisto a dire che è necessario che il Governo si decida a istituire la Zona economica speciale per Venezia e Rovigo». Un' operazione che sembra incontrare nuovi ostacoli, ora che lo stesso responsabile per il mezzogiorno del Pd, Nicola Oddati, considera illegittima l' estensione delle Zes ad altre aree che non rientrino nel Sud Italia. Su questo aspetto Ferrazzi minimizza il contrasto: «È normale che si possano avere idee diverse - dice - quello che contano però sono i fatti. E la bocciatura dell' emendamento presentato alla sesta e decima commissione del Senato (una a guida leghista l' altra in mano a M5s, ndr) dimostra che il Governo dimostra di non volere la Zes, anche se qui con Zaia sostiene il contrario». Così, al momento, la Zes rimane nel limbo, e con questa i 2,4 miliardi di investimenti stimati, in grado di dare lavoro a 26mila persone. Pur di raggiungere il risultato, spiega il senatore veneziano, l' emendamento è stato smussato e, anziché reclamare il riconoscimento della Zona economica speciale impegna più genericamente il Governo a valutare l' istituzione della Zes. Alla maggioranza, ora, l' ultima parola in proposito. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Mestre Marghera

«Servono nuovi impianti per il trattamento dei rifiuti»

La commissione bicamerale...
«Non si può parlare di legalità e di bonifiche a Porto Marghera se non ci sarà un parallelo percorso di rilancio dell' attività industriale».

Inquinamento Limiti rispettati nell'area Cosmo

«Negativo gli esonerati...»

Ecomafie, tour a Marghera «Niente rilancio senza Zes»

La commissione bicamerale oggi in città per parlare di bonifiche nel polo industriale Ferrazzi (Pd) detta l' agenda e sollecita il Governo a istituire la Zona economica

LA MISSIONE...
OPERE A RILENTO...
PROGETTO IN STALLO...

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il programma

Oggi i sopralluoghi poi le audizioni delle autorità

La missione della Commissione Ecomafie nel Veneziano proseguirà anche oggi e domani. I parlamentari non si occuperanno solo di rifiuti, ma anche di contaminazione da Pfas, bonifiche nell' area Sin di Porto Marghera e dei dragaggi nel porto di Venezia. Stamattina la commissione eseguirà due sopralluoghi ai siti di Paese e Noale, al centro di un' inchiesta della direzione distrettuale antimafia di Venezia per traffico illecito di rifiuti che ha coinvolto la Cosmo. Nel pomeriggio i commissari saranno nell' area Sin di Porto Marghera e nel porto di Venezia. Quindi avranno inizio le audizioni in prefettura. Oggi la Commissione Ecomafie ascolterà il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino e il comandante della Capitaneria. Domani toccherà al sindaco Luigi Brugnaro, Matteo Zoppas (industriali), i vertici regionali della guardia di finanza, il procuratore della Repubblica di Venezia e l' assessore regionale all' ambiente Gianpaolo Bottacin.



II Secolo XIX

Venezia

Interessi a Venezia Euroports, due governi entrano nella proprietà

Un consorzio di investitori composto da Fpim e Pmv divisioni per gli investimenti istituzionali rispettivamente del governo federale belga e fiammingo - e da Monaco Resources Group, hanno acquisito Euroports, una delle principali società di infrastrutture portuali in Europa. L'operazione è stata supportata da Tikehau Capital. Euroports gestisce 26 terminal portuali d'altura (compreso il Rin fuse di Venezia) e conta oltre 3.000 dipendenti. Ogni anno Euroports gestisce oltre 60 milioni di tonnellate di prodotti sfusi, confezionati, containerizzati e liquidi. L'ingresso di PMV, FPIM e Monaco Resources Group permetterà all'azienda di proseguire con l'implementazione del proprio business plan quinquennale. -

L'Espresso
10 luglio 2019

I portuali di Genova sempre più a rischio: agenzia o modello Coop per salvare la Culmv

Luca Bocce è il direttore di Assitricai, il sindacato di oltre 10 mila lavoratori arcaici del porto genovese. «Il rischio è che la Culmv, la società che gestisce i terminali, venga privatizzata e che i lavoratori perdano i diritti acquisiti».

Confindustria boccia la proposta Spinelli <Tariffe giuste, non paghiamo poco>

Il presidente della Confindustria, Giancarlo Pirelli, ha bocciato la proposta di Spinelli di abbassare le tariffe portuali. «Non paghiamo poco».

L'azienda della Culmv...

La Culmv è la società che gestisce i terminali portuali di Genova. L'azienda è controllata da un consorzio di investitori.



Savona, il pensiero di Danilo Bruno (Verdi): "Emissioni da ridurre, porto da elettrificare"

"Continueremo a sostenere le battaglie di Savona e Genova per i porti elettrici mentre, se la Giunta Caprioglio non è in grado di ottenere informazioni o elaborare proposte politiche se ne dovrebbe andare poiché' una alternativa ecologista e civica esiste da tempo per il governo della città di Savona".

Come noto la recente dichiarazione di stato di emergenza climatica approvata dal consiglio comunale di Savona prevede a breve l'approvazione di un piano di riduzione delle emissioni. In questo quadro suscitano, come di consueto perplessità, le informazioni fornite dall' assessora Zunato al PD in merito alle emissioni delle navi da crociera. In primo luogo non siamo riusciti a capire a quale titolo abbia risposto l' assessora al commercio e non la sindaca o il titolare della delega all' ambiente ma ci ha veramente lasciati perplessi il contenuto di tali dichiarazioni ovvero un continuo ripetere: "abbiamo chiesto alle autorità preposte, abbiamo detto all' Autorità Portuale,..." praticamente non siamo riusciti a capire quale sia la posizione del Comune di Savona in merito all' elettrificazione delle banchine portuali. Nella risposta vi erano due novità però: a) a breve le navi useranno un combustibile a basso contenuto di zolfo (se abbiamo capito bene) e quindi molto meno inquinante; b) solo il porto di Livorno ha avviato l' elettrificazione delle banchine. Noi Verdi vorremmo capire dal locale centrodestra: a) se il porto di Livorno ha avviato le procedure a che punto è arrivato? E poi perché Livorno si e Genova e Savona no? b) questo nuovo combustibile dove verrà allocato? Come sarà composto? Il Comune dispone di dati o bisogna sempre rifarsi a quelli assicuranti ma di parte forniti da Confitarma? Insomma non abbiamo nulla di nuovo per cui noi Verdi continueremo a sostenere le battaglie di Savona e Genova per i porti elettrici mentre, se la Giunta Caprioglio non è in grado di ottenere informazioni o elaborare proposte politiche se ne dovrebbe andare poiché' una alternativa ecologista e civica esiste da tempo per il governo della città di Savona. Danilo Bruno.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

LUCA BECCE Il numero uno di Assiterminal: «Il presidente va eletto dai soci, ma la gestione andrebbe affidata ai manager»

«I portuali di Genova sempre più a rischio: agenzia o modello Coop per salvare la Culmv»

Simone Gallotti - GENOVA È più animato dalla ricerca di una soluzione definitiva che dalla volontà di guerra. Ma Luca Becce, appena rieletto presidente dei terminalisti italiani, sa che la medicina che propone alla Culmv è amarissima: «Sono al secondo e ultimo mandato in Assiterminal, mi sento più libero» spiega al Secolo XIX/TheMeditegraph. «Sulla Compagnia non si può andare avanti così». La ricetta per risolvere il problema passa «da un modello: quello della Coop, dove i manager dei supermercati non sono eletti». Oppure dall'agenzia del lavoro «che è una soluzione possibile». Nel mezzo Becce mena fendenti a tutti. «La mancanza di unità dei terminalisti è un problema: ognuno di loro ha un contratto diverso con la Culmv, anche se si tratta di un monopolista per legge». Come il servizio rimorchio, ma anche lì ci sono differenze di tariffe... «È diverso. Anche a Livorno ci sono differenze di tariffa, ma l'agenzia lo fa in base all'utilizzo: significa rispettare il senso della legge che impone equità di condizioni. A Genova invece governano altre logiche...» Quali? «Quelle per cui a tutti sta bene Luca Becce, Assiterminal questa situazione che adesso rischia di esplodere». Quindi Spinelli ha ragione: tutti dovrebbero pagare la stessa tariffa... «Non servirebbe a niente: la Culmv perde a prescindere dalla quantità di lavoro e di fatturato. E poi i terminalisti devono smetterla di andare in ordine sparso, privilegiando i propri interessi immediati». E perché? «Perché rischiano che il problema non si risolva mai. E così facendo innescano meccanismi di paralisi. Nel 2013 abbiamo avuto l'apice di questa divisione e l'allora presidente del porto Luigi Merlo ha utilizzato questa divisione per tenere tutto fermo. Il suo secondo mandato si è chiuso senza alcuna soluzione sul tema lavoro e concessioni». **La vertenza sulla Compagnia Unica si risolve solo con l'unità dei terminalisti?** «No, anche se ritengo sia essenziale. C'è un evidente problema di gestione. Le perdite infatti prescindono dal numero di giornate lavorate e dagli avviamenti». **Colpa del console Benvenuti?** «Ho grande rispetto per Antonio. Non è un problema di capacità personali. Bisogna però separare la gestione dalle cariche elettive: chi è eletto non riesce anche a fare le riforme. Lo dimostra la storia politica del nostro Paese». **Ha un modello in testa?** «Penso alle Coop. I soci eleggono il presidente, ma poi a dirigere i supermercati ci sono i direttori e i capi reparto. Quei ruoli mica si definiscono con le elezioni. E poi basta con la storia dell'autonomia dei lavoratori della compagnia dalle strutture organizzative dei terminal: serve più integrazione».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Lei ha proposto tempo fa l'agenzia del lavoro come soluzione. È sempre della stessa idea? «L'agenzia è una soluzione prevista dalla legge, ma ce ne sono altre. Quella della gestione separata mi sembra efficace, a prescindere dalla forma societaria. Basta rifare lo statuto e dare le delega a un manager». La mette giù semplice... «Se non lo faranno, la Culmv rischia di morire...Lo dico anche ai lavoratori: volete davvero continuare a far parte di questo balletto in cui ogni anno il console deve andare con il cappello in mano a chiedere i soldi per ripianare il bilancio? Io credo sul serio alla dignità dei lavoratori». Nella pantomima del balletto ci siete anche voi terminalisti ... «Mi assumo le mie responsabilità e per questo che chiedo unità alla categoria. Assiterminal si occupa però delle questioni nazionali: se i terminalisti genovesi vorranno il nostro supporto, noi ci saremo. Altrimenti ne prenderò atto, ma ho il diritto di esprimere la mia opinione». E il ruolo dell' Authority in questa sua riforma? «È quello di governo del processo. Sono pagati per questo e hanno le competenze. Non possono sempre approfittare delle divisioni dei terminalisti per non fare nulla». **Ma come pensa di arrivare al modello coop?** «Se istituzioni, Regione e Authority, contando sull' unità degli operatori, chiedessero una legge speciale per Genova, si potrebbero avere i soldi per lo scivolo degli inabili, generando un organico interamente abile al lavoro. In cambio la Culmv dovrebbe però garantire di accettare il nuovo modello di gestione». **I terminalisti genovesi dovrebbero pagare per ripianare il bilancio della Culmv?** «Francamente: continuare a pagare senza una prospettiva non ha senso. A cosa serve? L' anno prossimo saremo di nuovo punto e a capo. Quando con il massimo della capacità lavorativa, perdi quattro milioni di euro, non puoi più andare avanti facendo finta di niente». -

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Il lavoro

Porto, i terminalisti alla Compagnia "Il problema è il piano in ritardo"

Dopo l'intervista del console Antonio Benvenuti, le cui parole sono state condivise da Aldo Spinelli, la replica privata: "L'adeguamento della tariffa non è l'ostacolo, piuttosto l'efficientamento non si è ancora visto"

di Massimo Minella

La tariffa, eccolo il vero nodo che contendere. Le dichiarazioni del console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti e quelle del presidente del gruppo Spinelli Aldo Spinelli, che ieri ha rivendicato la sua vicinanza alle tesi del leader dei portuali, hanno indotto i terminalisti genovesi a una presa di posizione molto netta che ha proprio sul tema della tariffa il suo elemento cruciale. Benvenuti, infatti, in una lunga intervista a Repubblica aveva spiegato ieri come i conti della Compagnia Unica per il 2018 non fossero in rosso, ma in pareggio, potendo acquisire e mettere quindi a bilancio sia quanto previsto dall' applicazione del piano (due milioni di euro), sia quanto ancora dovuto dai terminalisti (altri due milioni). In particolare, proprio per quanto riguarda il fronte privato, il console chiedeva l' applicazione della tariffa che da inizio anno andava adeguata a 232 euro uomo per turno. Una posizione che ha appunto suscitato la reazione immediata della sezione Terminal Operators di Confindustria Genova che in serata ha rilasciato una nota « con riferimento alle dichiarazioni del console della Culmv Antonio Benvenuti e dell' imprenditore Aldo Spinelli apparse oggi (ieri per chi legge n. d. r.) sui quotidiani Repubblica edizione Genova e su Il Secolo XIX». « La Sezione Terminal Operators di Confindustria Genova - spiega la nota - precisa che la tariffa fissata con Decreto dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale è, ex lege, " tariffa massima di riferimento", e pertanto l' accordo con ciascun terminal è frutto di una singola e libera contrattazione tra le parti, sempre nel rispetto delle tariffe vigenti». Secondo gli operatori privati il riferimento economico indicato dal console Benvenuti nelle sue dichiarazioni sarebbe la tariffa massima applicabile, che può essere frutto di confronto e di negoziato e arrivare anche a un valore più basso, magari in relazione al numero di giornate svolte. Ma è nel seguito del comunicato che i terminalisti genovesi allargano la riflessione al tema antico del "monopolio" del lavoro (che per legge è però garantito solo sui picchi di traffico) e replicano alle parole di Antonio Benvenuti sulla tariffa da applicare (parole condivise da Aldo Spinelli). «Non si comprende - si legge infatti nella nota della sezione guidata da Gilberto Danesi, che è al vertice del terminal container Psa di Pra' - perché la Compagnia Unica, che opera in regime di monopolio ex articolo 17 legge 84/ 1994, continui a insistere sull' adeguamento tariffario ». Più che con l' adeguamento della tariffa, rilanciano i terminalisti genovesi, i conti si tengono in ordine con l' efficientamento del piano presentato dalla Compagnia Unica (esattamente un anno fa). « Ai fini del raggiungimento dell' equilibrio economico della Compagnia - si legge - la Sezione Terminal Operators ritiene prioritaria l' implementazione del piano di efficientamento proposto e approvato lo scorso anno dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e dalla medesima Compagnia Unica - piano la cui attuazione risulta essere in grave ritardo, tanto che, malgrado negli ultimi anni gli avviamenti siano costantemente cresciuti, superando le 200.000 unità nel 2017 e 2018, si richieda nuovamente, per il sesto anno consecutivo, un contributo straordinario ai terminalisti per chiudere il bilancio in pareggio».



Spinelli: «I terminalisti pagano troppo poco il lavoro dei camalli»

SI.GAL

Genova - È una critica alla categoria, non un' autocritica personale. Quando Aldo Spinelli dice che «se la Culmv è in difficoltà, è per colpa dei terminalisti» lo fa perché vuole puntare il dito contro alcuni colleghi operatori. «Io pago 240 euro al giorno, cioè la tariffa giusta. Altri pagano molto meno. E così i conti dei camalli non tornano mai». È ancora in banchina («Ho appena finito di sbarcare l' ultima nave»), ma u sciu Aldo è inviperito, perché per lui la soluzione per evitare che la Culmv vada gambe all' aria, è semplice: «Tutti devono pagare la tariffa di 240 euro: così i camalli potrebbero addirittura chiudere i bilanci in attivo. Invece ci sono terminalisti che pagano 200 euro... È troppo poco. E non è giusto nei confronti di Benvenuti (il console, ndr). La Culmv va rispettata». Spinelli sta al fianco dei camalli e anche quando gli si fa notare che il numero dei soci sembra alto, il terminalista rilancia: «Guardi che ce ne vorrebbero anche più di mille... Oggi se chiamiamo 50 uomini, ce ne danno 10 perché l' organico è carente». Ma perché proprio quota 240 euro? «Perché sotto quella cifra la Culmv va in perdita. Alcuni miei colleghi se ne approfittano e pagano meno. Altri non pagano proprio? Quello però è uno stato di necessità e lo capisco. Ma non scuso invece chi specula sulla tariffa». Ma quanti camalli ha chiamato sino ad oggi Spinelli? «Un mucchio, tantissimi» risponde sicuro. «E ho pagato la tariffa per intero». L' operatore è certo che così si rimetterebbero i conti in sesto. «Anche l' **Autorità** di **sistema portuale** deve comunque fare la propria parte: se a fine anno le giornate non consentono di avere il bilancio in ordine, deve intervenire ripianando le perdite. È una soluzione semplice, ma efficace. Oggi invece, visto che sono tanti a non pagare per intero, l' Authority è legittimata a chiedere alla Culmv di far applicare quella tariffa, prima di concedere un aiuto. E questo non è giusto»



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L' intervento La Via della Seta è davvero l' unica prospettiva per il rilancio del Mediterraneo nel comparto dei contenitori

Genova, piano per il rilancio

di Maurizio Maresca * Genova, è una sintesi del solco fra il nostro Paese ed il resto d' Europa. In primo luogo il blocco degli investimenti sulle direttrici internazionali, in un momento in cui i paesi vicini (Francia, Svizzera, Germania e Slovenia investono molto), crea un isolamento il cui prezzo è pagato da Genova. In secondo luogo l' isolamento deriva anche dalla sfiducia del nostro Paese verso le regole del mercato: l' inosservanza del principio di parità fra impresa pubblica e impresa privata (che riporta ad un ruolo pervasivo dell' industria pubblica), lo scetticismo sulle norme in materia di appalti e concessioni e di concorrenza (gli aiuti di stato ad Alitalia ed alle banche, la concentrazione fra le imprese di costruzione per evitare il dissesto di alcune di esse, la messa in dubbio della certezza del diritto rispetto agli investimenti). Insomma una critica di segno positivo sul maggior ruolo che l' Italia dovrebbe svolgere a Bruxelles, anche per attenuare l' egemonia Franco Tedesca, si è trasformata in un atteggiamento di autoesclusione. Genova, città mercantile da anni in declino, che lega il suo destino ai traffici, e' così attraversata da questa ulteriore criticità. Non è che il Governo non abbia predisposto strumenti di attenuazione di queste dinamiche per Genova. Ma questi strumenti presentano aspetti contraddittori. Vediamo - Ponte Morandi: se è eccellente il lavoro del Commissario Bucci discutibili si rivelano, sotto il profilo delle regole europee, le procedure adottate. - Il decreto Genova: un intervento di sostegno politicamente significativo, di dimensioni che non si sono mai viste a Genova, che si è espresso a. in una serie di misure di risarcimento alle persone, disarticolate, tuttavia, dall' accertamento del danno, b. nel sostegno alle piccole imprese per alleviare la crisi senza, tuttavia, un disegno organico per restituire competitività alla città, c. nel sostegno pubblico alla banca della città, con modalità, che non la aiutano, tuttavia, a trasformarsi. - La politica di Belt and Road: davvero l' unica prospettiva (ha ragione **Paolo Signorini**) per il rilancio del mediterraneo nel comparto dei contenitori è indirizzata, tuttavia, non alla "Cina dei traffici" (che si esprime nell' azione di impresa di Cosco), ma alla "Cina dei lavori e delle opere pubbliche", possibilmente affidate senza gara. In breve a Genova è stato inequivoco l' impegno della politica, alla quale va dato atto di aver stanziato importi significativi per il rilancio della città, ma anche la debolezza della burocrazia romana, che ha prodotto norme e soluzioni inadeguate nella prospettiva di promuovere crescita. Ora Genova deve fare i conti con le nuove istituzioni europee, rappresentate da due aristocratiche signore, Ursula von der Leyden e Christine Lagarde, che sono le migliori espressioni del neoliberismo post seconda guerra mondiale (Bretton woods, Fmi, Gatt, Wto). Cresciute nelle migliori scuole Francesi, Tedesche e Americane guardano - più di Jean Claude Juncker - al rispetto delle regole e, in linea con gli indirizzi francesi e tedeschi, ad una Europa con una maggiore - e non minore - condivisione della sovranità (anche se, magari, perdendo per strada dei pezzi ?). Così è molto importante il programma che Marco Bucci, **Paolo Signorini** e Giovanni Toti dovranno declinare insieme. In particolare: A. recuperare, possibilmente con il sostegno del governo centrale, il ruolo del corridoio Reno Alpi: dove l' alleanza Svizzero Tedesca sta consolidando i traffici da Basilea verso gli impianti di Amburgo, Anversa e Rotterdam grazie agli investimenti che Svizzera e Germania stanno compiendo. B. Avviare una relazione con il potente operatore di traffico tedesco: senza il quale è velleitario



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

pensare di alimentare Baviera e Baden Württemberg via Gottardo e Loetchberg. C. Capire se Cosco ha un interesse, magari in alleanza con un grande operatore ferroviario europeo a promuovere la Belt and Road da Genova/Savona (e non, come pare, da Capodistria o da altra direttrice). D. Avviare misure fiscali (di imposizione diretta), contributive e tariffarie, a carattere temporaneo, per chi investe nell' industria di trasformazione e dei servizi connessi a sostegno del corridoio Reno Alpi (che altrimenti corre il rischio di non decollare a sud di Milano). E. Rilanciare la banca locale, anche d' intesa con i principali centri di ricerca internazionali, come istituto specializzato nella progettazione dello sviluppo dell' impresa con particolare riguardo ai traffici, alla finanza dedicata ed all' industria di trasformazione. F. Anticipare una riforma " interna" della governance portuale distinguendo, in seno all' Autorità, l' azione autoritativa dall' attività commerciale. G. Avviare un Sieg - navetta per alimentare I retroporti e per togliere dalla strada il traffico pesante. Un lavoro da fare tremare le vene e i polsi che è auspicabile unisca tutta la politica ma anche le rappresentanze delle imprese e lo stesso sindacato. * docente di Diritto Internazionale e Comunitario

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

«Genova-Cina il legame sarà sempre più stretto»

«Con la consegna del Terzo valico ci sarà un ulteriore scatto nell'utilizzo del treno»

Tre mesi dopo la visita del presidente cinese Xi Jinping in Italia, con la firma di accordi che riguardavano anche i porti di Genova e Trieste, il porto di Genova ha firmato un gemellaggio con quello di Shenzhen. Sono tappe di uno stesso percorso? «C'è un filo rosso spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Signorini che lega questi due passaggi e che rientra in un lavoro fatto negli ultimi due anni. E' un lavoro che spiega appunto perché adesso si moltiplicano le richieste di collaborazione. Nei prossimi mesi e anni vedremo i frutti concreti di questo lavoro». Perché proprio Shenzhen? «L'interesse per il porto cinese è duplice. Da un lato i due porti sono già collegati da servizi marittimi e l'obiettivo diretto è aumentare ulteriormente questi scambi. Dall'altro entrambi sono porti gateway di aree industriali molto sviluppate: noi della pianura padana, Shenzhen del Guangdong. In questo senso, l'obiettivo è moltiplicare le occasioni di investimento per le imprese, non soltanto per quelle portuali». Quali saranno i prossimi passi? «Vogliamo organizzare una visita del cluster genovese in Cina, con pochi incontri mirati e utili in siti portuali e logistici ben selezionati, che siano di interesse per le imprese sia terminalistiche sia manifatturiere». Lo sviluppo di traffici via mare produrrà anche flussi di merce via terra. Pensa che sarà possibile convogliare queste merci soprattutto su ferrovia? «Quando si parla di traffico ferroviario nei porti di Genova bisogna essere attenti. Il sistema portuale è al servizio del settore manifatturiero italiano, soprattutto quello di due regioni, in un bacino di utenza che è distribuito per la maggior parte su un'area di 150180 chilometri. Il peso del trasporto su camion rimarrà significativo. E' vero che accanto a questo traffico viene portata avanti una strategia per il trasporto ferroviario, con il Terzo valico e i valichi delle Alpi che permetteranno di aggredire il mercato d'Oltralpe. Ma per Genova in questo momento sono importanti gli investimenti per l'ultimo miglio, che daranno respiro all'attività portuale. Non è un caso che con l'avvicinarsi del raddoppio del binario del porto di Pra', che verrà completato nei prossimi mesi, partano nuovi servizi via treno. Se dai soddisfazione alle aspettative degli operatori, poi questi rispondono. Quando ci sarà il Terzo valico, ci sarà un ulteriore scatto nell'utilizzo del treno dal porto». Si è parlato di un possibile accordo dei porti di Genova con Rotterdam sull'innovazione, ma lei ha spiegato che è prematuro. Qual è il vostro impegno sulle nuove tecnologie? «Questo accordo è un'ipotesi a cui lavoriamo, ma non in tempi brevi. Abbiamo contatti in corso con realtà di quello scalo. Stiamo cercando di dare sostanza all'articolo 6 del decreto Genova, che riguarda l'accesso dei veicoli. Stiamo portando avanti anche il progetto EBridge con l'Unione europea. In quella sede esprimeremo i nostri bisogni. Quando avremo portato avanti questi progetti e acquisito nuove conoscenze, ciò ci permetterà di discutere di alleanze con Rotterdam». A che punto è lo sviluppo infrastrutturale del porto? «Genova ha vissuto un momento difficile e ha avuto il merito in questa fase di aver guardato in faccia tutte le sfide che gli si ponevano, con modestia e umiltà, per diventare più competitiva all'interno dell'Unione europea. Fra gli obiettivi principali, quello della diga foranea genovese è in fase di progettazione, ma puntiamo anche a spostare e rafforzare quelle di Savona e Vado Ligure. C'è poi l'ampliamento delle banchine, a dicembre partirà quella nuova di Vado, abbiamo dato in concessione Bettolo a Msc e prosegue l'attività del gruppo di Singapore Psa a Pra'. Dopo il nuovo molo per Bettolo e Sech realizzeremo la riqualificazione del parco Fuori muro e l'ultimo miglio della ferrovia a Vado». La rappresentanza di Genova nel governo si è indebolita con le dimissioni del viceministro Edoardo Rixi? «Continuo a pensare che Rixi sia molto presente. Nel ministero era fondamentale e il suo intervento si è sentito anche dopo le dimissioni, ad esempio con



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

l'unificazione dei progetti del Terzo valico e del nodo genovese, a cui lui aveva lavorato. Rixi è giovane e sarà sempre di più un punto di forza dell'economia e della portualità ligure».

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

«Pra' cambia nome e investe sulla nuova traccia ferroviaria»

Novità al terminal Psa: in arrivo il prossimo agosto due gru nuove per caricare e scaricare i treni

Per Psa il cambio di nome del terminal di Genova (da Vte Voltri terminal Europa a Psa Genova Prà) non è soltanto un'operazione cosmetica. Rispecchia da un lato un più stretto rapporto con il territorio, dall'altro un cambiamento nell'identità della società genovesesingaporegna, sempre più proiettata non soltanto sulle attività portuali, che restano centrali, ma anche su quelle retroportuali, come dimostra la recente presentazione agli operatori nordici, alla Transport Logistic di Monaco di Baviera, di un nuovo servizio ferroviario, gestito in prima persona e attivo dallo scorso ottobre. «Il servizio ferroviario diretto, che sottolinea l'amministratore delegato di Psa Italy, Gilberto Danesi è interamente gestito da Psa, collega il bacino portuale di Prà al nodo intermodale di Basilea, in Svizzera. Si tratta del primo collegamento diretto, con un transit time di 12 ore, cominciato lo scorso ottobre, che permette agli operatori del Centro Europa di accedere alla gamma di servizi offerti dal porto di Genova Pra'». Come siete arrivati al cambio del nome? «Il percorso è cominciato con il mio arrivo al terminal, con il passaggio da Vte a VoltriPrà, venendo incontro ai nostri vicini di casa e alle sollecitazioni dell'Autorità portuale. Adesso abbiamo completato questo percorso come segno di vicinanza alle esigenze del territorio. Altri segni in questo senso sono stati i passi avanti dal punto di vista ecologico. Da un lato abbiamo puntato sulle gru non più alimentate a diesel, ma completamente elettriche. Dall'altro stiamo potenziando il trasporto ferroviario per ridurre la percentuale di camion». Che caratteristiche ha il servizio con Basilea?

«E' un treno che parte tre volte alla settimana in entrambe le direzioni e che porta a ogni viaggio 70 teu. Oltre a questo treno, stiamo facendo altri investimenti per aumentare la capacità ferroviaria del terminal. Ad agosto arriveranno due nuove gru per caricare i treni, acquisite dalla ditta Kuenz in Austria». La capacità dei porti liguri sta aumentando, anche vicino a voi. Il riferimento è alle nuove banchine dedicate ai container che stanno per essere inaugurate nei bacini di Sampierdarena e Vado Ligure. Pensa che ci sia un eccesso di capacità? I vostri investimenti vi aiuteranno a essere più competitivi anche in quest'ottica? «I nostri programmi sono cominciati cinque o sei anni fa. La concorrenza comunque è una cosa che deve esserci. Può fare bene o può fare male, può dare la sveglia o portare via traffico. Noi abbiamo adattato le nostre gru di banchina per accogliere navi da 20.000 teu e al terminal sono già arrivate navi da 18.000 teu. Le dimensioni del naviglio continuano ad aumentare e fra 3 o 4 anni anche a Genova arriveranno le 20.000. Quello che è importante è che tutta la comunità genovese sia competitiva e efficiente. Non può funzionare soltanto un anello, è importante tutto quello che lo circonda: dalla ferrovia all'autotrasporto, dagli spedizionieri agli agenti marittimi. Se tutto funzionasse come deve, non si spiegherebbe perché le navi preferiscono allungare il loro tragitto di cinque giorni per sbarcare la merce nei porti dell'Europa settentrionale. Quella merce si può recuperare». Quali sono i mercati internazionali più importanti per il terminal di Psa Genova Prà, exVte, dal punto di vista del traffico generato, e che ruolo hanno i traffici intramediterranei? «Il mercato più importante è senza dubbio il Far East. Per noi il Mediterraneo non è molto significativo, pesano soprattutto gli Stati Uniti e l'Estremo Oriente. Adesso temiamo la politica dei dazi, che potrebbero creare disturbi ai traffici. Gli effetti non si sentono ancora, ma immagino che arriveranno. Intanto andiamo avanti con il nostro sviluppo. A fine 2019 si risolverà il collo di bottiglia ferroviario e avremo il doppio binario per l'entrata e l'uscita dei treni».



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

The port of Pra' is changing its name and investing in rail

Two new cranes to load and unload trains will be delivered in August

For PSA, changing the name of the Genoa terminal (from VTE Voltri Terminal Europa to PSA Genova Prà) is not just an aesthetic choice. On the one hand it reflects a closer relationship with the surrounding region, on the other hand it reflects a change in the identity of the GenoeseSingaporean society, increasingly focused not only on port activities, which remain central, but also on cargo storage areas, as demonstrated by the recent presentation of a new rail service to Nordic operators at Munichbased Transport Logistic, with whom the company has directly operated since last October. The direct rail service, PSA Italy Managing Director Gilberto Danesi pointed out, is entirely operated by PSA, and connects the harbour basin of Prà to the intermodal node in Basel, Switzerland. This is the first direct connection, with a transit time of 12 hours, which began last October, allowing operators in Central Europe to access the range of services offered by the port of Genoa Prà. What made you decide to change the name? The journey began when I came to the terminal, with the transition from VTE to VoltriPrà, coming up against our neighbours and the port authority's demands. Now we have chosen this path as a sign of closeness to the needs of the local region. The steps forward that we have taken in terms of the environment are also representative of this. On the one hand, we invested in cranes that were no longer powered by diesel but were fully electric. On the other hand, we are increasing rail transport to reduce the percentage of lorries. What are the characteristics of your Basel service? It's a train that departs three times a week in either direction, carrying 70 TEU per trip. In addition to this train, we are making other investments to increase the terminal's rail capacity. In August, two new cranes for loading trains will be delivered. We acquired them from the Kuenz company in Austria. The capacity of Ligurian ports is increasing, including those close to your terminal. You mentioned the new docks for containers that are about to be opened in the Sampierdarena and Vado Ligure basins. Do you think that it will be too much capacity? Will your investments help you to be more competitive in this respect, as well? Our programs started five or six years ago. In any case, it's all about being competitive. It can be good or it can be bad, it can sound the bells, or it can take traffic away. We have adapted our dock cranes to accommodate 20,000TEU ships, 18,000TEU ships have already called at the terminal. Ships continue to increase in size, and in three or four years, the 20,000s will call at Genoa, too. What is important is that the whole Genoese community be competitive and efficient. An entity cannot work by itself: everything around it is important, from rail to road haulage, from the forwarders to the shipping agents. If everything worked properly, it would not make sense for ships to extend their journeys by five days to land their goods in Northern European ports. We can win back that freight. What are the most important international markets for the PSA Genova Prà terminal, formerly VTE, from the point of view of the traffic generated, and what role does intraMediterranean traffic play? The most important market is undoubtedly East Asia. The Mediterranean is not very significant for us the United States and the Far East are the biggest. We now worry about the issue of tariffs, which could create disruptions to trade. The effects aren't felt yet, but I guess they will be in the future. In the meantime, we are moving forward with our own development. The rail bottleneck will be resolved in late 2019, and we will have the double track so trains can enter and exit.



Prà 'elettrica' il progetto e i timori

GENOVA L'ingegner Ennio Spadavecchia, project manager di Nidec ASI ha partecipato al convegno L'elettrificazione delle banchine dei Porti del Mar Ligure Occidentale, promosso dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, che si è tenuto a Genova presso Palazzo san Giorgio. L'ingegner Spadavecchia, nel corso del suo intervento, ha illustrato il progetto dell'elettrificazione delle banchine del porto di Prà e le referenze di Nidec ASI quale azienda leader nel settore della fornitura di sistemi di alimentazione delle navi da terra. L'elettrificazione delle banchine dei porti ha detto Spadavecchia rappresenta una tappa fondamentale nel percorso verso la riduzione dell'impatto ambientale in termini di emissioni acustiche e di agenti inquinanti e verso una maggiore sostenibilità energetica delle attività portuali. Risponde alle direttive dell'Unione Europea, opportunamente recepite dalla legislazione nazionale, e mantiene la sicurezza sempre in primo piano. Nidec ASI ha continuato grazie ad una leadership consolidata nella progettazione di sistemi complessi, nel mercato dell'energy storage (BESS) e nel settore marine, forte delle diverse applicazioni di sistemi shore-to-ship già installate, è stata scelta lo scorso anno dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale per sviluppare l'innovativo **sistema** di alimentazione elettrica delle navi nel porto container di Prà. Un progetto centrale nella riduzione delle emissioni delle navi attraccate, che rappresentano una significativa fonte d'inquinamento dell'aria per un territorio densamente popolato come quello di Genova, contribuendo al contempo ad abbattere l'inquinamento acustico. La trasformazione dei porti, grazie alle tecnologie shore-to-ship, in ottica di maggiore sicurezza ed ecosostenibilità ha detto ancora Spadavecchia può inoltre avere un impatto positivo per l'economia della città e di tutto il **Sistema** Paese. Nidec ASI è stata inoltre recentemente incaricata di installare nello stesso porto di Prà un **sistema** di energy storage all'avanguardia basato su supercondensatori che, integrato al **sistema** di automazione e coordinamento, permetterà di ottimizzare la gestione dell'energia che alimenta le gru presenti in porto. Con queste innovative soluzioni, Nidec ASI si conferma gruppo fortemente impegnato nella promozione di un modello di sviluppo più sostenibile, attraverso tecnologie in grado di movimentare persone e merci utilizzando maggiormente le energie rinnovabili e abbattendo le emissioni inquinanti. *Che l'elettrificazione delle banchine risponda a direttive UE è noto: e che possa portare tutti i vantaggi illustrati dall'ingegner Spadavecchia è altrettanto sottolineato dalla direttive europee. Il problema reale però è che sembra non esistano ancora o per lo meno non siano in quantità significativa le navi dotate di impianti di bordo in grado di utilizzare le banchine elettrificate. Il caso della calata Sgarallino di Livorno è emblematico: la stazione di elettrificazione è stata costruita da anni (dalla stessa Nidec se non sbagliamo) ma a parte il collaudo, fatto con una nave militare, è rimasta come una piccola cattedrale nel deserto. Innescando tra l'altro anche un'indagine centrale, che tuttavia si è conclusa con l'assoluzione. C'è dunque da chiedersi quando, finalmente, potranno esserci le navi capaci di usare questa tecnologia indubbiamente utile per l'ambiente delle città e dei porti. E anche da interrogarci sull'esistenza o meno di una vera cultura dell'alternativa elettrica: lo si vede anche nel campo automotive, dove le auto (e i camion) ibridi o elettrici rimangono una infinitesima minoranza rispetto agli storici motori a combustione. Sul tema saremmo lieti di poter aprire anche un dibattito, che ospiteremmo più che volentieri.



Porto di Genova, un passo verso la elettrificazione delle prime banchine

GENOVA - Compatta e super tecnologica, consentirà di rendere disponibile una maggiore quantità di energia migliorando qualità e continuità del servizio, anche con fenomeni meteo molto intensi. E-distribuzione, società del gruppo Enel che gestisce le reti elettriche di media e bassa tensione ha presentato a **Genova** la nuova cabina primaria in zona Fiera. Realizzata con un investimento di 4,5 milioni occupa un terzo rispetto alle cabine tradizionali e supporterà fra l'altro anche le richieste per la fornitura elettrica da terra delle navi per il **porto verde** oltre che per gli altri progetti di sviluppo dell'area. "L'abbiamo ideata 4 anni fa in previsione di uno sviluppo infrastrutturale di nuove utenze. Costituisce un'eccellenza dal punto di vista impiantistico e ambientale - dice Vincenzo Ranieri, Ad di E-Distribuzione -. Oggi serve solo 2.500 clienti ma è progettata per servirne 16 mila perché questa è una zona che dal punto di vista commerciale e industriale si espanderà e le infrastrutture devono arrivare prima" Commenti.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The article title is "Porto di Genova, un passo verso la elettrificazione delle prime banchine" dated "martedì 09 luglio 2019". The main text of the article is identical to the text provided in the other block. The article includes a photo of several people in hard hats and safety vests, and a small video player. Below the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn, followed by a "Commenti" section. At the bottom of the page, there is a footer with contact information for PrimoCanale.it, including phone numbers and a website address. A small logo for "GRIF H di Genova" and "SAMP di Genova" is visible on the right side of the page.

Navi delle armi, stasera al Cap assemblea pubblica con la testimonianza di una richiedente asilo yemenita

Intanto l' 11 luglio arriverà a Genova una nuova nave della flotta saudita Bahri. Ci saranno armi a bordo?

KATIA BONCHI

Genova. 'Che cosa passa per i nostri porti?'. La domanda sarà al centro questa sera di un' assemblea pubblica che si terrà presso il Cap di via Albertazzi. L' assemblea, organizzata dal collettivo autonomo lavoratori portuali, prevede la partecipazione e l' intervento di una richiedente asilo yemenita. La guerra in Yemen infatti che negli ultimi 3 anni e mezzo ha provocato oltre 10 mila morti e 22 milioni di persone in stato di bisogno, è uno dei conflitti alimentati dalle navi della flotta Bahri dell' Arabia Saudita. già in due occasioni i portuali genovesi sono riusciti a bloccare il carico di generatori militari destinati ai sauditi: i gruppi elettrogeni sono rimasti per un mese in porto prima di essere trasferiti a Roma, ma i portuali sanno che si tratta di una goccia nel mare. 'Discutiamo assieme di come proseguire la lotta' spiegano nel manifesto che convoca l' assemblea di stasera che vede la partecipazione del giornalista Roberto Roggero. L' appuntamento è alle 20.30. Intanto l' arrivo di un' altra nave della flotta Bahri, la Jeddah, è previsto a Genova per giovedì 11 luglio. Il Cap in una nota ha ricordato come il parlamento italiano nelle scorse settimane 'ha votato una mozione con cui si impegna a far rispettare 'rigorosamente' la legge italiana che vieta il commercio e il transito di armamenti a paesi in guerra, con particolare riferimento ad Arabia Saudita e Emirati Arabi Uniti, impegnati nel conflitto in Yemen'. 'Immaginiamo quindi che l' **Autorità di sistema portuale**, la Capitaneria di porto e il Prefetto si siano già premurate di verificare che la Bahri Jeddah, prevista in arrivo a Genova - dice la nota - non abbia a bordo armamenti 'destinati a paesi in guerra', magari imbarcati a Wilmington, Nord Carolina, e destinati a Jeddah, Arabia Saudita, quindi a tutti gli effetti armi in 'transito'. O no?'



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Intermarine ha consegnato alla Marina Militare la nave polifunzionale Cabrini

INTERMARBINE, controllata del gruppo industriale Immsi, ha consegnato alla Marina Militare Italiana l'unità navale polifunzionale ad alta velocità "Angelo Cabrini". La nave è la prima di una commessa di due unità. L'evento si è svolto a **Porto Lotti** alla presenza delle autorità della Marina e del management di Intermarine e delle autorità militari e civili. L'unità, che può ospitare un equipaggio di 27 persone tra equipaggio fisso e team delle forze speciali imbarcato, è costruita in materiale composito, ha una lunghezza di 44,16 metri fuori tutto, una larghezza di 8,4 metri per 1,5 metri di immersione, e un dislocamento di 185 tonnellate.

16 CRONACHE
LA NAZIONE LIGURIA
La Regione Liguria dichiara lo stato di emergenza climatica
L'iniziativa accoglie le istanze dei giovani di ' Fridays for future'

Intermarine ha consegnato alla Marina Militare la nave polifunzionale Cabrini

L'amarcord di Giancarlo Giannini alla Locanda Lorena dove Giuseppe Basso gli ha preparato le trenette al pesto

PAINA SIRENA DEL LITTORALE ALLUSCA PALMARIA



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Porti, protocollo d' intesa tra La Spezia e Casablanca per un corridoio logistico

SOTTOSCRITTO un protocollo d' intesa tra l' Autorità portuale spezzina e l' Agence nationale des ports del Marocco per un progetto tra il **porto** della Spezia e il **porto** di Casablanca per l' implementazione di un corridoio logistico internazionale che tra terminal del Golfo del Gruppo Tarros, terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Adsp e Anp si impegnano a scambiare best practices sulle procedure per il trasporto della merce tra Ue e Marocco (semplificazione amministrativa, digitalizzazione della catena logistica, velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce). Le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l' Adsp e da Tarik Maaouni per Anp.

16 CRONACHE
LA NAZIONE LIGURIA
La Regione Liguria dichiara lo stato di emergenza climatica
L'iniziativa accoglie le istanze dei giovani di ' Fridays for future'

INNOVATION ha consegnato alla Marina Militare le nuove pattugliatorelele Calabri

INIZIATIVE con il progetto di legge 10/2019, il governo ha approvato la legge di bilancio 2020. La nuova legge di bilancio prevede la creazione di un fondo di 100 milioni per la ricerca e lo sviluppo. La nuova legge di bilancio prevede la creazione di un fondo di 100 milioni per la ricerca e lo sviluppo.

Parti, protocollo d'intesa tra La Spezia e Casablanca per un corridoio logistico

LA NAZIONE ha consegnato alla Marina Militare le nuove pattugliatorelele Calabri

INNOVATION ha consegnato alla Marina Militare le nuove pattugliatorelele Calabri

INIZIATIVE con il progetto di legge 10/2019, il governo ha approvato la legge di bilancio 2020. La nuova legge di bilancio prevede la creazione di un fondo di 100 milioni per la ricerca e lo sviluppo. La nuova legge di bilancio prevede la creazione di un fondo di 100 milioni per la ricerca e lo sviluppo.

L'accord di Giancarlo Giannini alla Locanda Lorena dove Giuseppe Basso gli ha preparato le trenette al pesto

LA NAZIONE ha consegnato alla Marina Militare le nuove pattugliatorelele Calabri

INNOVATION ha consegnato alla Marina Militare le nuove pattugliatorelele Calabri

INIZIATIVE con il progetto di legge 10/2019, il governo ha approvato la legge di bilancio 2020. La nuova legge di bilancio prevede la creazione di un fondo di 100 milioni per la ricerca e lo sviluppo. La nuova legge di bilancio prevede la creazione di un fondo di 100 milioni per la ricerca e lo sviluppo.



Porti: accordo Spezia-Casablanca per migliore scambio merci

Coinvolti terminal e Gruppo Tarros. Roncallo, progetto pilota

L' Autorità Portuale Mar Ligure Orientale e l' Agence Nationale des Ports del Marocco hanno firmato una intesa per l' avvio di un progetto tra il porto della Spezia e il porto di Casablanca per l' implementazione di un corridoio logistico che coinvolgerà il Terminal del Golfo (Tdg) del Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Le due autorità si impegnano "a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce" spiega una nota dell' autorità spezzina. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei due porti. "Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali". "La sottoscrizione e l' avvio del progetto pilota rappresenta un altro importante passo nella digitalizzazione del nostro sistema - ha detto la presidente dell' AdSP Carla Roncallo -. Dopo il Marocco potrà essere replicato con altri Paesi nordafricani grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Tarros". "Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative" ha dichiarato Danilo Ricci, general manager di Tarros.(ANSA).

Porti: accordo Spezia-Casablanca per migliore scambio merci
 Coinvolti terminal e Gruppo Tarros. Roncallo, progetto pilota
 09/07/2019

L' Autorità Portuale Mar Ligure Orientale e l' Agence Nationale des Ports del Marocco hanno firmato una intesa per l' avvio di un progetto tra il porto di Casablanca per l' implementazione di un corridoio logistico che coinvolgerà il Terminal del Golfo (Tdg) del Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Le due autorità si impegnano "a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce" spiega una nota dell' autorità spezzina. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei due porti. "Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali". "La sottoscrizione e l' avvio del progetto pilota rappresenta un altro importante passo nella digitalizzazione del nostro sistema - ha detto la presidente dell' AdSP Carla Roncallo -. Dopo il Marocco potrà essere replicato con altri Paesi nordafricani grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Tarros". "Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative" ha dichiarato Danilo Ricci, general manager di Tarros.(ANSA).

Accordo tra porti Spezia e Casablanca

L' Autorità Portuale Mar Ligure Orientale e l' Agence Nationale des Ports del Marocco hanno firmato una intesa per un progetto tra il porto di Spezia e quello di Casablanca per l' implementazione di un corridoio logistico che coinvolgerà il Terminal del Golfo (Tdg) del Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Le due autorità si impegnano "a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce" spiega l' autorità spezzina. Il progetto riguarderà in particolare lo scambio dati e l' interoperabilità tra i sistemi informativi. "Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi. L' avvio del progetto rappresenta un altro importante passo nella digitalizzazione del nostro sistema" ha detto la presidente dell' AdSP Carla Roncallo.



La Spezia più vicina al Marocco: accordo per un corridoio logistico tra i porti

L' accordo coinvolgerà operativamente il Terminal del Golfo (TDG) - Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc

Sottoscritto un protocollo d' intesa tra Adsp Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco per l' avvio di un progetto tra il porto della Spezia e il porto di Casablanca che riguarda l' implementazione di un "International Fast and Secure Trade Lane", ossia di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente il Terminal del Golfo (TDG) - Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Grazie alla sottoscrizione di questo accordo di cooperazione, Adsp e Anp si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazioni amministrative, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazioni delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La Spezia e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l' AdSP e da Tarik Maaouni per ANP. «La sottoscrizione di questo protocollo d' intesa e l' avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale ha dichiarato la presidente dell' AdSP Carla Roncallo Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Gruppo Tarros, importante operatore del nostro porto che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo». «Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative», commenta Danilo Ricci, general manager del Gruppo Tarros.

The screenshot shows the BizJournal Liguria website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like 'Finanza', 'Produzione', 'Terziario', 'Turismo', 'Innovazione', and 'Tutte Le Categorie'. Below that, a main article is featured with a large image of a port and the headline 'La Spezia più vicina al Marocco: accordo per un corridoio logistico tra i porti'. The article text is partially visible, starting with 'Sottoscritto un protocollo d' intesa tra Adsp Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco...'. There are also social media sharing icons (Facebook, LinkedIn, Twitter, etc.) and a 'Proteggi le rose che contano' banner on the right side.

Citta della Spezia

La Spezia

Prua sul Marocco, l'Autorità Portuale firma l'intesa

E' stato sottoscritto un accordo con l' Agence Nationale Des Ports del paese nord-africano per la realizzazione di un corridoio logistico che coinvolgerà anche il Terminal del Golfo del gruppo Tarros.

La **Spezia** - Siglato nei giorni scorsi un protocollo d' intesa tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco per l' avvio di un progetto tra il **porto** della **Spezia** e il **porto** di Casablanca che riguarda l' implementazione di un "International Fast and Secure Trade Lane" , ossia di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente il Terminal del Golfo (TDG) - Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Grazie alla sottoscrizione di questo accordo di cooperazione, ADSP e ANP si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti della **Spezia** e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l' AdSP e da Tarik Maaouni per ANP. "La sottoscrizione di questo protocollo d' intesa e l' avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale" ha dichiarato la Presidente dell' AdSP Carla Roncallo. "Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Gruppo Tarros, importante operatore del nostro **porto** che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo". "Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative - ha dichiarato Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros. Martedì 9 luglio 2019 alle 09:33:15 Redazione.



Spezia, nasce il corridoio logistico Terminal del Golfo - Casablanca e Tarros Maroc

Accordo italo marocchino firmato a Spezia nella sede dell' Autorità di Sistema portuale, per la nascita di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà anche il Terminal del Golfo (TDG) - Gruppo Tarros. LA SPEZIA - Protocollo d' intesa firmato a Spezia, nei giorni scorsi tra l' Autorità portuale - ADSP Mar Ligure Orientale- e l' Agence Nationale des Ports del Marocco. Un accordo di cooperazione italo - marocchina per lo sviluppo di un corridoio logistico internazionale tra Terminal del Golfo (TDG) di Spezia - Gruppo Tarros , e il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc . Il progetto prende il nome di ' International Fast and Secure Trade Lane ' e coinvolgerà operativamente i due terminal.L' accordo prevede inoltre lo scambio di best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa , sulla digitalizzazione della catena logistica , sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce . Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La Spezia e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico.Federica Montaresi coordinerà le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota per l' Authority di Spezia e Tarik Maaouni per ANP.' La sottoscrizione di questo protocollo d' intesa e l' avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale ' ha dichiarato la

Presidente dell' AdSP **Carla Roncallo**. ' Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Gruppo Tarros, importante operatore del nostro porto che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo '.Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros, ha dichiarato: ' Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative.'



Siglato accordo AdSP Mar Ligure Orientale e Agence Nationale Des Ports del Marocco per realizzazione corridoio logistico

(FERPRESS) - La **Spezia**, 9 LUG - E' stato sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo d' intesa tra ADSP Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco per l' avvio di un importante progetto tra il **porto** della **Spezia** e il **porto** di Casablanca che riguarda l' implementazione di un "International Fast and Secure Trade Lane", ossia di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente il Terminal del Golfo (TDG) - Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Grazie alla sottoscrizione di questo accordo di cooperazione, ADSP e ANP si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La **Spezia** e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l' AdSP e da Tarik Maaouni per ANP. "La sottoscrizione di questo protocollo d' intesa e l' avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale" ha dichiarato la Presidente dell' AdSP Carla Roncallo. "Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Gruppo Tarros, importante operatore del nostro **porto** che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo". "Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative," ha dichiarato Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros.



Accordo di cooperazione tra il porto della Spezia e il porto di Casablanca

Prevede la realizzazione un corridoio logistico internazionale L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha siglato un protocollo d' intesa con l' Agence Nationale des Ports (ANP), l' agenzia che amministra i porti marocchini, per l' avvio di un importante progetto tra il **porto** della **Spezia** e il **porto** di Casablanca che riguarda l' implementazione di un "International Fast and Secure Trade Lane", ossia di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente da parte spezzina il Terminal del Golfo (TDG) del gruppo Tarros e da parte marocchina il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc, la filiale marocchina del gruppo Tarros. Con l' accordo di cooperazione, sottoscritto nei giorni scorsi, AdSP e ANP si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazioni amministrative, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazioni delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La **Spezia** e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti con lo scopo di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l' AdSP e da Tarik Maaouni per ANP. «La sottoscrizione di questo protocollo d' intesa e l' avvio della prima fase del progetto pilota - ha sottolineato la presidente dell' AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo - rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale. Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo gruppo Tarros, importante operatore del nostro **porto** che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo». «Questo progetto - ha commentato Danilo Ricci, general manager del Gruppo Tarros - conferma la volontà del gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative».



Accordo AdSp mar Ligure orientale e Marocco

Insieme per corridoio logistico con Terminal del golfo-Gruppo Tarros, Casablanca e Tarros Maroc

Giulia Sarti

LA SPEZIA L'Agence nationale des ports del Marocco ha sottoscritto con l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale un protocollo di intesa che darà il via a un progetto tra il porto della Spezia e il porto di Casablanca. Si tratta dell'implementazione di un International fast and secure trade lane , cioè un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente il Terminal del golfo (Tdg)- Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. I due firmatari, AdSp e Anp si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra Ue e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La Spezia e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l'efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del Mediterraneo nel settore portuale-logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell'azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l'AdSp e da Tarik Maaouni per Anp. La sottoscrizione di questo protocollo d'intesa e l'avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale ha dichiarato la presidente dell'AdSp Carla Roncallo. Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il Gruppo Tarros, importante operatore del nostro porto che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo. Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l'obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative, ha dichiarato Danilo Ricci, general manager del Gruppo Tarros.

The screenshot shows the top of a web page from Messaggero Marittimo. At the top left is the logo for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' with the website URL 'Messaggero Marittimo.it'. Below the logo are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The main headline reads 'Accordo AdSp mar Ligure orientale e Marocco' with a sub-headline 'Insieme per corridoio logistico con Terminal del golfo-Gruppo Tarros, Casablanca e Tarros Maroc'. A photo of Giulia Sarti is featured on the left side of the article. On the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with small thumbnail images and titles for various news items.

Corridoio logistico tra La Spezia e Casablanca: firmato l' accordo

LA **SPEZIA** - E' stato sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo d' intesa tra ADSP Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco per l' avvio di un importante progetto tra il **porto** della **Spezia** e il **porto** di Casablanca che riguarda l' implementazione di un "International Fast and Secure Trade Lane" , ossia di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente il Terminal del Golfo (TDG) - Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Grazie alla sottoscrizione di questo accordo di cooperazione, ADSP e ANP si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazione amministrativa, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazione delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La **Spezia** e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l' efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell' azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l' AdSP e da Tarik Maaouni per ANP. "La sottoscrizione di questo protocollo d' intesa e l' avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale " ha dichiarato la Presidente dell' AdSP Carla Roncallo. "Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Gruppo Tarros, importante operatore del nostro **porto** che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo". "Q uesto progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l' obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative," ha dichiarato Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The article title is "Corridoio logistico tra La Spezia e Casablanca: firmato l' accordo" and it is dated "martedì 09 luglio 2019". The article text is partially visible, starting with "LA SPEZIA - E' stato sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo d' intesa tra ADSP Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco...". Below the main text, there is a section for "Commenti" (Comments) with a search bar and a "Primo" logo in the bottom right corner.

AdSP Mar Ligure Orientale, siglato accordo per nuovo corridoio logistico con Casablanca

E' stato sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo d'intesa tra **ADSP** Mar Ligure Orientale e Agence Nationale des Ports del Marocco per l'avvio di un importante progetto tra il porto della Spezia e il porto di Casablanca che riguarda l'implementazione di un International Fast and Secure Trade Lane , ossia di un corridoio logistico internazionale che coinvolgerà operativamente il Terminal del Golfo (TDG) Gruppo Tarros, il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc. Grazie alla sottoscrizione di questo accordo di cooperazione, **ADSP** e ANP si impegnano a lavorare insieme e scambiare best practices sulle procedure relative al trasporto della merce tra UE e Marocco con un focus specifico sulle semplificazioni amministrative, sulla digitalizzazione della catena logistica, sulle velocizzazioni delle procedure doganali e tracciamento della merce. Il progetto pilota riguarderà in particolare lo scambio dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei porti di La Spezia e Casablanca. Questo permetterà di ridurre i tempi e migliorare l'efficienza complessiva degli scambi commerciali tra i due porti e di realizzare così una best practice a livello di bacino del mediterraneo nel settore portuale/logistico. Le attività tecniche di sviluppo dell'azione pilota saranno coordinate da Federica Montaresi per l'**AdSP** e da Tarik Maaouni per ANP. La sottoscrizione di questo protocollo d'intesa e l'avvio della prima fase del progetto pilota rappresenta un altro importante step nella digitalizzazione del nostro sistema logistico portuale ha dichiarato la Presidente dell'**AdSP** Carla Roncallo. Si tratta di portare avanti un progetto che riteniamo possa essere davvero importante, anche perché pensiamo che, dopo il Marocco, potrà essere replicato per analoghi progetti con altri Paesi nordafricani, grazie anche alla stretta collaborazione con il gruppo Gruppo Tarros, importante operatore del nostro porto che commercia con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo. Questo progetto conferma la volontà del Gruppo Tarros di continuare ad investire nel mercato marocchino al fine di promuovere le relazioni commerciali tra i nostri due Paesi. Questo è in linea con l'obiettivo di Tarros di fornire ai propri clienti soluzioni sempre più efficienti e innovative," ha dichiarato Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros.



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Ravenna Festival, ad Atene incontri di Sapir, Tcr e Adsp

RAVENNA Le Vie dell' Amicizia tra i popoli ed il concerto di Atene, diretto dal maestro Riccardo Muti, "Erode Attico" di fronte al Parte none, sono l' occasione per alcune delle imprese che sostengono il RavennaFestival (in particolare gli appuntamenti di Atene e del Pala de Andre) per incontri con aziende di logistica, operatori portuali ed imprese internazionali con sede ad Atene interessate allo sviluppo dei traffici **marittimi** ed alle offerte del Porto di Ravenna. Alberto Squarzina, responsabile dell' area logistica ed intermodalita dell' **Adsp**, Riccardo Sabadini, presidente di Sapir, Giannantonio Mingozzi, presidente di Tcr, (terminal partecipato da Sapir e Conship), presenti anche Antonio Venturini ed Enrico Barbato, capo dell' ufficio economico e commerciale dell' Ambasciata Italiana ad Atene, hanno incontrato ieri i rap presentanti di linee navali, compagnie operanti al Pireo, gruppi concessionari di attività marittime e realtà di impresa interessate all' interscambio commerciale con il Porto di Ravenna e a tutte le occasioni che possono costituire opportunità di investimento nei rispettivi scali e miglioramento dell' utilizzo dei servizi offerti dallo scalo ravennate. La delegazione ha illustrato di volta in volta ai vari interlocutori le linee di sviluppo dello scalo, gli imminenti lavori di approfondimento e di ampliamento che potranno incrementare l' arrivo di naviglio di maggiore pescaggio, le opportunità di investimento nei settori della logistica, container, reefer, crociere, movimentazione delle merce più interessanti per il Porto di Ravenna e per l' ampliamento del suo ruolo internazionale. Infine, prima del concerto serale diretto dal maestro Muti l' Ambasciatore Efisio Luigi Marras, ha ringraziato gli esponenti ravennati per l' impegno promozionale, ricevendo una medaglia che ricorda l' imminente celebrazione di Dante2021.



Ravenna Today

Ravenna

Ravenna e Atene si incontrano al porto grazie al Ravenna Festival

Incontri con aziende di logistica, operatori portuali e imprese internazionali con sede ad Atene interessate allo sviluppo dei traffici marittimi e alle offerte del Porto di Ravenna

Le Vie dell' Amicizia tra i popoli e il concerto di Atene, diretto dal maestro Riccardo Muti, 'Erode Attico' di fronte al Partenone, sono l' occasione per alcune delle imprese che sostengono il **Ravenna Festival** (in particolare gli appuntamenti di Atene e del Pala de Andre) per incontri con aziende di logistica, operatori portuali e imprese internazionali con sede ad Atene interessate allo sviluppo dei traffici marittimi e alle offerte del **Porto di Ravenna**. Alberto Squarzina, responsabile dell' area logistica ed intermodalità dell' Autorità di sistema portuale, Riccardo Sabadini, presidente di Sapir, Giannantonio Mingozi, presidente di Tcr (terminal partecipato da Sapir e Conship) - presenti anche Antonio Venturini ed Enrico Barbato, capo dell' ufficio economico e commerciale dell' Ambasciata Italiana ad Atene - hanno incontrato nella giornata di martedì rappresentanti di linee navali, compagnie operanti al Pireo, gruppi concessionari di attività marittime e realtà di impresa interessate all' interscambio commerciale con il **Porto di Ravenna** e a tutte le occasioni che possono costituire opportunità di investimento nei rispettivi scali e miglioramento dell' utilizzo dei servizi offerti dallo scalo ravennate. La delegazione ha illustrato di volta in volta ai vari interlocutori le linee di sviluppo dello scalo, gli imminenti lavori di approfondimento e di ampliamento che potranno incrementare l' arrivo di naviglio di maggiore pescaggio, le opportunità di investimento nei settori della logistica, container, reefer, crociere, movimentazione delle merce più interessanti per il **Porto di Ravenna** e per l' ampliamento del suo ruolo internazionale.

Infine, prima del concerto serale diretto dal maestro Muti, nell' incontro finale in Ambasciata, l' Ambasciatore Efisio Luigi Marras ha ringraziato gli esponenti ravennati per l' impegno promozionale, ricevendo una medaglia che ricorda l' imminente celebrazione di Dante2021. L' impegno dell' Ambasciata italiana in Atene per il concerto del **Ravenna Festival** è stato notevole e ha consentito un ottimo svolgimento di tutti i preparativi e una particolare attenzione sull' Italia.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

COMMESSA AVEVA PARTECIPATO NCA

Una nuova nave traghetto delle Ferrovie in servizio nello stretto di Messina

UNA NUOVA nave traghetto per i collegamenti nello Stretto di Messina. La commessa per la costruzione e fornitura di una nave tipo Ro-Ro monodirezionale - per il trasporto di carrozze e carri ferroviari, passeggeri, mezzi gommati - è stata affidata da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) all' Associazione temporanea d' Imprese composta dalla mandataria T. Mariotti S.p.A. e dalla mandante Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del **Porto** S.p.A., che si è aggiudicata la gara europea. Alla gara aveva partecipato anche Nca di Marina di Carrara che aveva realizzato la precedente nave di Rfi in servizio nello stretto. La nave lunga 147 metri, larga 19 metri, portata 2.500 tonnellate, velocità 18 nodi - sarà realizzata in quattordici mesi, nelle infrastrutture dei cantieri aggiudicatari. L' investimento complessivo è di oltre 48 milioni di euro. Altamente tecnologiche, funzionali e prestazionali le caratteristiche tecniche della nuova imbarcazione. Il sistema di governo sarà garantito da tre propulsori azimutali a passo variabile. Per garantire la massima manovrabilità (continue operazioni di ormeggio/disormeggio e carico/scarico), saranno installate due eliche trasversali di manovra. Dalla celata di prora, attraverso il ponte mobile, saranno effettuate tutte le operazioni di carico/scarico di carrozze e carri ferroviari. Gli eventuali mezzi gommati, invece, potranno accedere al ponte di carico dal portellone di poppa e da quello laterale, oltre che dalla celata di prora. La nuova nave traghetto sarà certificata dal Registro italiano navale, oltre che da «Green Plus», a conferma dell' impegno del Gruppo FS per l' ambiente.

10 CRONACA CARRARA
IL DEGRADO
Rivolta in viale Verrazzano
Citadino blocca potatura delle siepi e scoppia il caos

UNA NUOVA nave traghetto
per i collegamenti nello Stretto di Messina. La commessa per la costruzione e fornitura di una nave tipo Ro-Ro monodirezionale - per il trasporto di carrozze e carri ferroviari, passeggeri, mezzi gommati - è stata affidata da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) all' Associazione temporanea d' Imprese composta dalla mandataria T. Mariotti S.p.A. e dalla mandante Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del **Porto** S.p.A., che si è aggiudicata la gara europea. Alla gara aveva partecipato anche Nca di Marina di Carrara che aveva realizzato la precedente nave di Rfi in servizio nello stretto. La nave lunga 147 metri, larga 19 metri, portata 2.500 tonnellate, velocità 18 nodi - sarà realizzata in quattordici mesi, nelle infrastrutture dei cantieri aggiudicatari. L' investimento complessivo è di oltre 48 milioni di euro. Altamente tecnologiche, funzionali e prestazionali le caratteristiche tecniche della nuova imbarcazione. Il sistema di governo sarà garantito da tre propulsori azimutali a passo variabile. Per garantire la massima manovrabilità (continue operazioni di ormeggio/disormeggio e carico/scarico), saranno installate due eliche trasversali di manovra. Dalla celata di prora, attraverso il ponte mobile, saranno effettuate tutte le operazioni di carico/scarico di carrozze e carri ferroviari. Gli eventuali mezzi gommati, invece, potranno accedere al ponte di carico dal portellone di poppa e da quello laterale, oltre che dalla celata di prora. La nuova nave traghetto sarà certificata dal Registro italiano navale, oltre che da «Green Plus», a conferma dell' impegno del Gruppo FS per l' ambiente.

WATER + MARBLE EXPERIENCE
TEL: 0586 400001
MAIL: info@spannoia.com
AGENZIA SPANNOIA CORTI & MARINO
SALIZADA 10 - 55018 CARPI (PT) - ITALY



Il Tirreno

Livorno

incontro con alp

Precari del porto, mobilitazione in corso

LIVORNO. I lavoratori precari del **porto** hanno incontrato Alp, l' Agenzia per il lavoro portuale. «Ci sono state alcune aperture - spiega Giulia Biagetti del Nidil Cgil - ma il percorso continua». Ieri c' è stata poi l' assemblea tra il sindacato e i lavoratori. E i lavoratori sono disposti a continuare la mobilitazione «per avere un lavoro più dignitoso». «Vogliamo richiamare alla responsabilità- vanno avanti - non solo Alp e le aziende che lavorano in **porto** ma anche le istituzioni pubbliche». Le criticità di questi lavoratori vanno avanti da anni. «Per i portuali interinali - avevano spiegato - è normale essere chiamati con contratti giornalieri con le varie aziende che si ripetono per anni , è normale essere disponibili alla chiamata senza che sia riconosciuta nessuna indennità». «È normale non avere nessuna certezza - avevano aggiunto - e vivere attendendo una chiamata che magari determinerà o meno la possibilità di pagare il mutuo di una casa il mese successivo». Perché d' inverno possono essere chiamati anche 3 volte al mese e d' estate fino a 20 volte. E sempre con tutti contratti di un giorno. Nidil Cgil ha denunciato le loro condizioni di lavoro e ha rivendicato un lavoro dignitoso per i lavoratori. Ora, in assenza di novità, «Continuerà la mobilitazione dei lavoratori per avere il riconoscimento di un lavoro che sia tale di questo nome - conclude poi Biagetti - E i lavoratori sono disposti a sacrificare anche pezzi di salari molto importanti». --

LIVORNO

Scioperano in 35: «Noi dipendenti fantasma»

Situazione paralizzante per i lavoratori della Alfa Romeo. «Noi dipendenti fantasma» per l'ipotesi di licenziarli senza il loro consenso

Luciano

Il sindacato Alp ha incontrato i lavoratori della Alfa Romeo di Livorno. I lavoratori sono disposti a sacrificare anche pezzi di salari molto importanti. «Vogliamo richiamare alla responsabilità- vanno avanti - non solo Alp e le aziende che lavorano in **porto** ma anche le istituzioni pubbliche». Le criticità di questi lavoratori vanno avanti da anni. «Per i portuali interinali - avevano spiegato - è normale essere chiamati con contratti giornalieri con le varie aziende che si ripetono per anni , è normale essere disponibili alla chiamata senza che sia riconosciuta nessuna indennità». «È normale non avere nessuna certezza - avevano aggiunto - e vivere attendendo una chiamata che magari determinerà o meno la possibilità di pagare il mutuo di una casa il mese successivo». Perché d' inverno possono essere chiamati anche 3 volte al mese e d' estate fino a 20 volte. E sempre con tutti contratti di un giorno. Nidil Cgil ha denunciato le loro condizioni di lavoro e ha rivendicato un lavoro dignitoso per i lavoratori. Ora, in assenza di novità, «Continuerà la mobilitazione dei lavoratori per avere il riconoscimento di un lavoro che sia tale di questo nome - conclude poi Biagetti - E i lavoratori sono disposti a sacrificare anche pezzi di salari molto importanti». --



Operai della Magna ancora in attesa della maxi cassa

Precari del porto, mobilitazione in corso

Giovedì 11 Luglio
Incontro Cgil Movimento - Piazza Monumento, 91

FESTA ASSIEME CON IL CLUB "R. Campanile"

GRIGLIATA SOTTO LE STELLE

25

GAETANO CIAONE
CONCORSO DEL MIELE
ANNA RUBINI



Il trasferimento del TCO solo all' inizio del 2020

LIVORNO Lentamente, molto lentamente, vanno avanti le pratiche per il trasferimento del terminal Calata Orlando dalla calata omonima alla radice della sponda est della Darsena Toscana. Un trasferimento che fa parte degli accordi con la nuova gestione della **Porto 2000**, la società dei traghetti e delle crociere che è stata vinta per la sua gestione dal raggruppamento d'impresе facenti capo all'armamento Onorato e all'armamento Mediterranean Shipping Company (Msc). Da palazzo Rosciano si conferma che sono iniziati i lavori per rendere agibile l'area destinata al TCO in Darsena Toscana: lavori che comprendono anche lo spostamento del gate per dare accesso agibile al nuovo terminal dei rinfusi. Secondo un portavoce del TCO stesso, i lavori in questione dovrebbero concludersi entro la fine dell'anno: e solo a quel punto potranno iniziare quelli propedeutici al trasferimento del TCO, che richiederanno altri mesi dovendo ricostruire da zero tutta la struttura operativa. Questo cronoprogramma conferma che la disponibilità della calata Orlando alla **Porto 2000**, per iniziare anche da parte della società in questione i lavori di allargamento del terminal crociere, non potranno iniziare prima della metà del 2020. Salvo non intervengano ulteriori, e ovviamente non auspicabili, ritardi.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

crocierecrociere

Legambiente contraria alla banchina più lunga

L' associazione bocchia la proposta dell' Autorità portuale di sistema «Progetto insostenibile, già nel 2007 l' ipotesi fu rispedita al mittente» L' associazione bocchia la proposta dell' Autorità portuale di sistema «Progetto insostenibile, già nel 2007 l' ipotesi fu rispedita al mittente»

PORTOFERRAIO. L' allungamento della banchina d' Alto Fondale è un «progetto insostenibile». Non solo. «Ma era già stato bocciato nel 2007». Lo dichiara Legambiente arcipelago toscano che scrive al sindaco Angelo Zini e all' Autorità portuale di sistema, puntualizzando che l' estensione del molo non può essere considerata "un adeguamento tecnico-funzionale". E poi aggiungono gli ambientalisti: «Una variante al piano regolatore portuale di tale portata dovrebbe essere preceduta dalla revisione del piano strutturale, peraltro scaduto, accompagnata da una valutazione ambientale strategica che consideri le possibili alternative e l' impatto ambientale generato dalle navi e dalla circolazione automobilistica in prossimità del centro storico». Ce ne è abbastanza per rivedere il programma. L' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale, nel giugno scorso, ha reso nota la volontà di ridisegnare il **porto** che prevede il prolungamento di 64 metri della banchina di Alto Fondale, creando così un accosto con una lunghezza finale di circa 180 metri contro gli attuali 116. Una proposta definita «prioritaria per quanto riguarda l' adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore Portuale». Con la realizzazione di questo piano il **porto** sarà messo in condizione di ricevere le navi di ultima generazione, quelle con lunghezza variabili tra i 117 e i 170 metri, che per evidenti limiti strutturali non possono ormeggiare in **porto**. Assieme al prolungamento dell' Alto Fondale, l' Authority intende ridimensionare di 30 metri la lunghezza della Calata Depositi (oggi lunga 105 metri), agevolando le procedure di sbarco e imbarco dei veicoli. Anche per le aree di sbarco alla radice del pontile 1 si rende necessario prevedere ulteriori spazi. «Tali aree - si legge nella nota degli ambientalisti - devono garantire degli spazi minimi per consentire gli incolonnamenti dei veicoli prima dell' imbarco senza andare ad interferire con il traffico locale, così come avviene peraltro già oggi sul piazzale già esistente e di dimensioni adeguate a servizio del lato nord del pontile in questione. Per eliminare le possibili interferenze con il traffico cittadino, che ovviamente si accentua in modo evidente in estate si propone pertanto di realizzare un ampliamento del piazzale di imbarco alla radice del pontile n.1 lato Sud che porterebbe ad avere 1.600 mq di nuovi piazzali indispensabili per consentire lo stoccaggio e l' imbarco in sicurezza dei mezzi sui traghetti ivi destinati. L' onere complessivo dei lavori relativi ai due interventi di adeguamento si prevede possano ammontare a circa sei milioni di euro». L' Autorità portuale aveva già presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici un analogo progetto di "Adeguamento tecnico funzionale" di riprofilatura delle banchine e dei pontili esistenti di Portoferraio. Ma la cosa non convinse affatto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che bocciò il progetto. «Quindi - conclude Legambiente - il progetto era già stato bocciato 5 anni prima del naufragio della Costa Concordia al Giglio e del decreto Passera che vieta ai giganti del mare di avvicinarsi alle aree protette e alle aree ecologicamente e paesaggisticamente delicate». --



PIOMBINO

«Ritardi per un disguido Presto tutti i pagamenti»

«I RITARDI sono dovuti solo ad un disguido». L' **Autorità** di **Sistema** replica alla Cna che aveva denunciato lunghi ritardi nei pagamenti alle ditte, da parte dell' ente. «In relazione agli articoli usciti sulla stampa, in cui la Cna ha rappresentato ritardi nei pagamenti effettuati dall' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale nei confronti di alcune imprese associate, in qualità di dirigente preposto all' Ufficio territoriale **portuale** di Piombino - evidenzia Claudio Capuano - tengo a precisare che detti ritardi sono dovuti ad un mero disguido amministrativo dell' Ufficio di Piombino che ha determinato una dilazione dei tempi dei pagamenti correlati ai lavori svolti. Tuttavia, sottolineo il carattere di eccezionalità della vicenda, a fronte di una costante tempestività dei pagamenti effettuati dall' **Autorità Portuale** come peraltro si rileva dall' indicatore di tempestività dei pagamenti dell' ente che, per l' anno 2018, è pari a - 6,5 giorni. Ci scusiamo comunque per il disservizio verificatosi».

18 CROMACHE
PIOMBINO

«Le nostre fattorie del mare»

Decollano i prodotti di acquacoltura, presto la prima fiera



Auto contro mare
Grave l'incidente

SAIA VINCIANO
Nido di tartarugi in stagnazione

PIOMBINO
Misure al porto Mare in ospedale

PIOMBINO
L'ANNO DEGLI INVESTIMENTI
Jaw, vertice al ministero fino a sera. Sottari assemblea con gli esperti

PIOMBINO
L'APERTURA DELLA TUTELA PER LE SOCIETÀ
Impianti sportivi, il Comune media «Evitano ricorsi sui bandi di gara»



PIOMBINO
«Ritardi per un disguido Presto tutti i pagamenti»



Flaminia, un altro giorno di caos con gli sbarchi il traffico va in tilt

I percorsi alternativi non riescono ad assorbire auto e tir. Incidente prima del cantiere, un ferito

LA VIABILITÀ ANCONA Secondo giorno di viabilità a singhiozzo sulla Flaminia dove sono in corso i lavori di sistemazione dell' asfalto. Secondo giorno di disagi, specie in occasione degli sbarchi dai traghetti, che si sono ancora dimostrati il momento cruciale del caos. Non è andata meglio in via Grotte dove ieri sono stati eseguiti lavori urgenti per rendere meno impraticabile l' asfalto: qualche buca è stata tappata, per consentire almeno di allargare la sede stradale. Poi è arrivato il nubifragio e, a causa della caduta di un albero, la strada è stata chiusa. Aggiungendo caos a caos. La variabile Da registrare un incidente ieri mattina alle 7,20 pochi metri prima dell' inizio dei lavori - in direzione Ancona - con un ferito di 33 anni che cadendo dallo scooter ha riportato lesioni agli arti inferiori ed escoriazioni lungo il corpo. Sul posto la Croce Gialla di Ancona. Per tornare ai lavori, secondo i tecnici della polizia locale, tuttavia, prima della pioggia, la situazione è migliorata rispetto al primo giorno. Le pattuglie hanno presidiato la Flaminia nelle ore di punta per evitare che ci fossero problemi particolari. Il timore è accentuato per il fine settimana quando il carico di veicoli destinati al porto crescerà in maniera esponenziale con l' avvio della stagione più calda dei transiti in porto. Si sta studiando la possibilità di contingentare le uscite d' accordo con l' **Autorità portuale**. Al momento, il cantiere sta lavorando sulle due corsie a monte della Flaminia. Passando ieri mattina si poteva già vedere il gradino del nuovo asfalto. Il Comune assicura che nei tratti a più alto rischio, i lavori saranno eseguiti di notte per evitare che ci possano essere problemi. Molto difficile, ancora, il transito - come detto fino a che è rimasta aperta - in via Grotte, specie per i mezzi di soccorso diretti o provenienti dall' ospedale regionale. Oltre al traffico, che è ovviamente cresciuto a dismisura, qui il problema rimane il manto d' asfalto in condizioni più che precarie, tanto che si era reso necessario chiudere parte della carreggiata. Adesso, dell' intervento di urgenza del Comune, bisognerà vedere che cosa rimarrà dopo la buriana di ieri pomeriggio. La durata preventivata per i lavori sulla prima parte è di circa tre settimane; altrettante ne serviranno per finirli. A meno che il maltempo non allunghi il cronoprogramma. Edoardo Danieli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona
Mercoledì 10 luglio 2019

Flaminia, un altro giorno di caos con gli sbarchi il traffico va in tilt

I percorsi alternativi non riescono ad assorbire auto e tir. Incidente prima del cantiere, un ferito

LA VIABILITÀ
Ancona. Secondo giorno di viabilità a singhiozzo sulla Flaminia dove sono in corso i lavori di sistemazione dell' asfalto. Secondo giorno di disagi, specie in occasione degli sbarchi dai traghetti, che si sono ancora dimostrati il momento cruciale del caos. Non è andata meglio in via Grotte dove ieri sono stati eseguiti lavori urgenti per rendere meno impraticabile l' asfalto: qualche buca è stata tappata, per consentire almeno di allargare la sede stradale. Poi è arrivato il nubifragio e, a causa della caduta di un albero, la strada è stata chiusa. Aggiungendo caos a caos. La variabile Da registrare un incidente ieri mattina alle 7,20 pochi metri prima dell' inizio dei lavori - in direzione Ancona - con un ferito di 33 anni che cadendo dallo scooter ha riportato lesioni agli arti inferiori ed escoriazioni lungo il corpo. Sul posto la Croce Gialla di Ancona. Per tornare ai lavori, secondo i tecnici della polizia locale, tuttavia, prima della pioggia, la situazione è migliorata rispetto al primo giorno. Le pattuglie hanno presidiato la Flaminia nelle ore di punta per evitare che ci fossero problemi particolari. Il timore è accentuato per il fine settimana quando il carico di veicoli destinati al porto crescerà in maniera esponenziale con l' avvio della stagione più calda dei transiti in porto. Si sta studiando la possibilità di contingentare le uscite d' accordo con l' **Autorità portuale**. Al momento, il cantiere sta lavorando sulle due corsie a monte della Flaminia. Passando ieri mattina si poteva già vedere il gradino del nuovo asfalto. Il Comune assicura che nei tratti a più alto rischio, i lavori saranno eseguiti di notte per evitare che ci possano essere problemi. Molto difficile, ancora, il transito - come detto fino a che è rimasta aperta - in via Grotte, specie per i mezzi di soccorso diretti o provenienti dall' ospedale regionale. Oltre al traffico, che è ovviamente cresciuto a dismisura, qui il problema rimane il manto d' asfalto in condizioni più che precarie, tanto che si era reso necessario chiudere parte della carreggiata. Adesso, dell' intervento di urgenza del Comune, bisognerà vedere che cosa rimarrà dopo la buriana di ieri pomeriggio. La durata preventivata per i lavori sulla prima parte è di circa tre settimane; altrettante ne serviranno per finirli. A meno che il maltempo non allunghi il cronoprogramma. Edoardo Danieli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pranzano in spiaggia e restano intossicati
Portovenere, vacanze estive, pranzano nell'area di Portovenere. Pranzano in spiaggia e restano intossicati. Pranzano in spiaggia e restano intossicati. Pranzano in spiaggia e restano intossicati.

La malattia rara e il trapianto, poi le nozze
Un uomo con una malattia rara si sottopone a un trapianto di cuore. Dopo il trapianto, il uomo si sottopone a un matrimonio. Un uomo con una malattia rara si sottopone a un trapianto di cuore. Dopo il trapianto, il uomo si sottopone a un matrimonio.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Bufera in porto, sfiorata una catastrofe

Il vento rompe gli ormeggi, nave verso la banchina. Negozi e strade allagate

di PIERFRANCESCO CURZI ORE 18, il cielo sopra Ancona si fa nero e nel giro di un paio di minuti si scatena l'inferno. Il maltempo, come sempre accade più spesso, è arrivato, puntuale, e ha fatto danni. Una bufera di un quarto d'ora e raffiche di vento, sufficiente per mettere in ginocchio la città e richiedere l'intervento di vigili del fuoco, forze dell'ordine e privati cittadini per tamponare le emergenze. Fosse durata un altro quarto d'ora, a quella intensità, sarebbe stata una catastrofe. Disastro scampato alla Fincantieri dove la nave da crociera Regent, in fase di allestimento in ormeggio sulla banchina del cantiere, ha rotto gli ormeggi a causa della burrasca e rischiato di andare a sbattere contro la scogliera di fronte. Strappando via tutti gli altri ormeggi, sono stati danneggiati tutti i cavi e gli ascensori, volati in acqua. Solo per miracolo dentro non c'erano operai, altrimenti per loro sarebbe stata una gabbia mortale. Per il resto, sotto accusa, oltre all'ineluttabilità di precipitazioni sempre più violente, i soliti problemi legati a tombini e caditoie, saturi e non mantenuti in un regime di sicurezza, capaci di amplificare il peso della pioggia. In pochi minuti è caduta una quantità incalcolabile di pioggia e le prime conseguenze sono state per i soliti sottopassaggi cittadini. Quasi subito saturo d'acqua quello di via Macerata sotto i binari della ferrovia, immagine incredibile di come la pioggia abbia colmato del tutto i circa tre metri di dislivello. Stessa sorte per il sottopasso di via Caduti del Lavoro, lo stesso dove due anni fa due donne hanno rischiato di morire annegate prima di essere strappate fuori dall'abitacolo della loro auto dagli agenti della polizia. Cascate d'acqua dai quartieri a monte verso il basso, in particolare da Capodimonte e dal centro storico lato colle Guasco verso i tre corsi. Impressionanti i fiumi d'acqua scesi lungo via Torrioni, in via san Pietro verso l'Arco di Carola. Allagamenti al Piano, come sempre e alla Baraccola, le zone più a livello del mare e dunque facilmente prede del maltempo. Sempre alla Baraccola, allagato il magazzino dell'azienda ospedaliera di Torrette sito in via Pastore, parallela della statale 16. Negozi e case allagate al Piano, in via Giordano Bruno e agli Archi dove in pochi secondi il livello dell'acqua, con i tombini che non recuperavano acqua, è salito di svariati centimetri. Stesso discorso in pieno centro, in via Castelfidardo il parcheggio degli scooter invaso d'acqua, da piazza Cavour un fiume d'acqua ha trascinato verso il porto i detriti, terra e breccino. La pioggia scesa verso il porto ha allagato piazza Kennedy, piazza della Repubblica e via XXIX Settembre. L'acqua è penetrata dentro il tribunale storico, danni anche al porto dove la furia del vento e della pioggia hanno fatto cadere addirittura i container stivati nelle banchine della nuova darsena. Tutti i quartieri e le frazioni hanno subito conseguenze, da Posatora con alberi caduti e case allagate fino a Tavernelle. Distacchi continui di corrente in varie zone, in particolare nel quartiere Adriatico. E poi la solita raffica di alberi e rami caduti nella sede stradale. Uno stillicidio, soprattutto, lungo la provinciale del Conero, da Pietralacroce verso Portonovo.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ortona: continua modernizzazione area portuale

Autorità di sistema portuale e Comune di Ortona insieme per un porto ancora più efficiente. Le due istituzioni hanno firmato una convenzione per la gestione dei rifiuti in area portuale che sarà gestita dall'amministrazione comunale. L'accordo ha lo scopo di garantire la salubrità, la tutela ambientale e paesaggistica della zona portuale promuovendo una maggiore coscienza ambientale fra gli operatori e i marittimi nella corretta gestione dei rifiuti e nel rispetto dell'ambiente. Il Comune di Ortona, tramite la società Eco.Lan spa, smaltirà ogni giorno i rifiuti prodotti dagli operatori portuali, tranne quelli derivati dalle produzioni industriali, si occuperà della pulizia dei piazzali e delle strade del porto e gestirà le isole ecologiche dove vengono raccolti i rifiuti speciali. L'Autorità di sistema portuale riconoscerà al Comune di Ortona, per i servizi previsti dalla convenzione, che durerà fino al 31 dicembre 2019, con possibilità di rinnovo, un importo di 168.475 euro. 'Questo accordo rappresenta un ulteriore elemento di collaborazione istituzionale e di razionalizzazione di una necessità interna portuale - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** -, un'intesa per dare una risposta ad un bisogno complessivo nella gestione dei rifiuti che contribuisce a rendere ancora più efficiente il porto di Ortona'. 'Un'iniziativa importante - sottolinea il sindaco di Ortona, Leo Castiglione -, che ci permette di controllare e gestire i rifiuti in area portuale continuando a mettere in campo, insieme all'Autorità di sistema portuale e all'Autorità marittima, le giuste azioni per la tutela dell'ambiente e del mare. Gli strumenti previsti nella convenzione tendono infatti a favorire il corretto smaltimento da parte dei fruitori dell'area portuale'.



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ortona: al porto va avanti la modernizzazione

Convenzione AdSp e Comune per la gestione dei rifiuti in area portuale

Giulia Sarti

ANCONA -L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale e il Comune di Ortona insieme per un porto ancora più efficiente. Le due istituzioni hanno firmato una convenzione per la gestione dei rifiuti in area portuale che sarà gestita dall'amministrazione comunale. L'accordo ha lo scopo di garantire la salubrità, la tutela ambientale e paesaggistica della zona portuale promuovendo una maggiore coscienza ambientale fra gli operatori e i marittimi nella corretta gestione dei rifiuti e nel rispetto dell'ambiente. Il Comune di Ortona, tramite la società Eco.Lan spa, smaltirà ogni giorno i rifiuti prodotti dagli operatori portuali, tranne quelli derivati dalle produzioni industriali, si occuperà della pulizia dei piazzali e delle strade del porto e gestirà le isole ecologiche dove vengono raccolti i rifiuti speciali. L'Autorità di Sistema portuale riconoscerà al Comune di Ortona, per i servizi previsti dalla convenzione, che durerà fino al 31 Dicembre 2019, con possibilità di rinnovo, un importo di 168.475 euro. Questo accordo rappresenta un ulteriore elemento di collaborazione istituzionale e di razionalizzazione di una necessità interna portuale - spiega il presidente dell'AdSp, Rodolfo Giampieri un'intesa per dare una risposta ad un bisogno complessivo nella gestione dei rifiuti che contribuisce a rendere ancora più efficiente il porto di Ortona. Un'iniziativa importante -sottolinea il sindaco di Ortona, Leo Castiglione che ci permette di controllare e gestire i rifiuti in area portuale continuando a mettere in campo, insieme all'Autorità di Sistema portuale e all'Autorità marittima, le giuste azioni per la tutela dell'ambiente e del mare. Gli strumenti previsti nella convenzione tendono infatti a favorire il corretto smaltimento da parte dei fruitori dell'area portuale.

The screenshot shows the homepage of the website 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and the website name. Below the navigation bar, there is a main headline: 'Ortona: al porto va avanti la modernizzazione'. Underneath the headline, there is a sub-headline: 'Convenzione AdSp e Comune per la gestione dei rifiuti in area portuale'. The article is dated '09 luglio 2019' and is written by 'Giulia Sarti'. There is a large image of the port of Ortona. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles. At the bottom of the article, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'POTREBBE INTERESSANTI' sections.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«In porto troppi accompagnatori turistici senza l'abilitazione»

LA DENUNCIA Adesso di abusivo c'è anche l'accompagnatore turistico. Non che il fenomeno rappresenti una novità assoluta, ma con l'arrivo della bella stagione e quindi con un afflusso di croceristi importante gli operatori in regola denunciano lo stato della situazione. La fotografia la scatta l'Associazione nazionale di categoria di guide e accompagnatori turistici, la Agilo, che deve confrontarsi continuamente con questo modus operandi che sta diventando incontrollabile. «Intanto segnalo la massiccia presenza nel porto di Civitavecchia di personale privo di abilitazione alla professione di accompagnatore turistico sui bus dice la presidente Paola Di Giovanni che provvede ad accompagnare i croceristi nei tour giornalieri a Roma. Questa presenza, accentuata sulle navi con croceristi europei, oltre a consistere in un illecito, pone a rischio la sicurezza dei turisti e dei lavoratori stessi, privi della formazione necessaria a svolgere un compito così delicato». Delicato per la categoria e sicuramente d'immagine, che la città vede devastata se non svolto secondo le regole. A ciò va aggiunta la speculazione professionale, che fa infuriare la Di Giovanni: «Le tariffe sempre più basse pagate da alcuni tour operator in porto rendono già difficile la sopravvivenza di professionisti con esperienza e abilitazione e la concorrenza degli abusivi, disponibili a lavorare quasi gratis, è la pietra tombale della categoria in città. L'accompagnatore turistico è la prima persona che il crocerista incontra arrivando a Civitavecchia e solo personale qualificato e in possesso di regolare abilitazione può garantire un approccio positivo dando lustro anche alle peculiarità del territorio». Per questo Agilo chiede l'intervento degli attori principali affinché il fenomeno venga debellato: «Chiediamo a Rct, alla Polizia locale, in passato sempre sensibili al tema, oltre che alla nuova amministrazione di aumentare i controlli sui bus in uscita dal porto per tutelare i professionisti del turismo locali e contemporaneamente l'immagine della città», conclude Paola Di Giovanni. Ale.Val. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege: in attesa di risposte

CIVITAVECCHIA - Un'attesa che sta durando oltre il limite consentito. E la preoccupazione torna a salire, tra gli ex lavoratori del cantiere, ma anche nella comunità portuale. La situazione dell'area ex Privilege Yard è in stand by. Nonostante vi sia da mesi ormai chi ha acquistato all'asta sia lo scafo che lo stesso compendio industriale. Un paradosso per chi attende da mesi una risposta, un cenno in grado di schiarire un minimo il futuro. Ieri mattina, infatti, un gruppo di ex operai del cantiere ha messo in atto una protesta sotto la sede dell'Autorità di Sistema Portuale, con l'obiettivo di avere un confronto con il presidente Francesco Maria di Majo che però non è avvenuto, rimandato probabilmente ai prossimi giorni. La richiesta è quella di dare seguito al protocollo d'intesa siglato tre anni fa dall'Autorità Portuale e dalle organizzazioni sindacali, con Molo Vespucci che si sarebbe impegnata a favorire la ricollocazione dei lavoratori interessati dalla vertenza (nel caso di interessi terzi sull'area dell'ex cantiere Privilege) qualora si fosse verificata l'opportunità di attivazione di nuovi lavori, oppure in caso di incremento di lavorazioni in ambito portuale. Ad oggi, però, non c'è nulla di concreto. In più sono terminate sia la mobilità che l'indennità di disoccupazione. E così ieri mattina gli ex lavoratori hanno deciso di passare ai fatti. Sul posto anche la Polizia di frontiera. «Siamo in attesa di risposte già da un po' - ha spiegato il segretario della Fiom Cgil Giuseppe Casafina - è vero che, considerato quanto accaduto in precedenza, l'Authority necessita del giusto tempo per valutare tutto, ma è altrettanto vero che i lavoratori non possono più aspettare». Anche Unindustria è in attesa fiduciosa di risposte da parte dell'Adsp. «La Royalton - ha ricordato il presidente degli industriali Stefano Cenci - ha presentato il 16 maggio scorso i documenti integrativi richiesti da Molo Vespucci, all'interno dell'iter burocratico avviato già da mesi. Sappiamo che l'istruttoria dovrebbe essere ormai in fase di chiusura. Attendiamo con fiducia che arrivi l'autorizzazione al subingresso in modo da far ripartire finalmente quel cantiere». Nel frattempo i traffici portuali non vivono un momento florido, tutt'altro. Anche la possibilità, quindi, per i lavoratori ex Privilege di essere impiegati in altre lavorazioni, nel caso di incremento di traffici, appare difficile, se non impossibile. A questo punto è necessario un segnale concreto. (09 Lug 2019 - Ore 10:45)

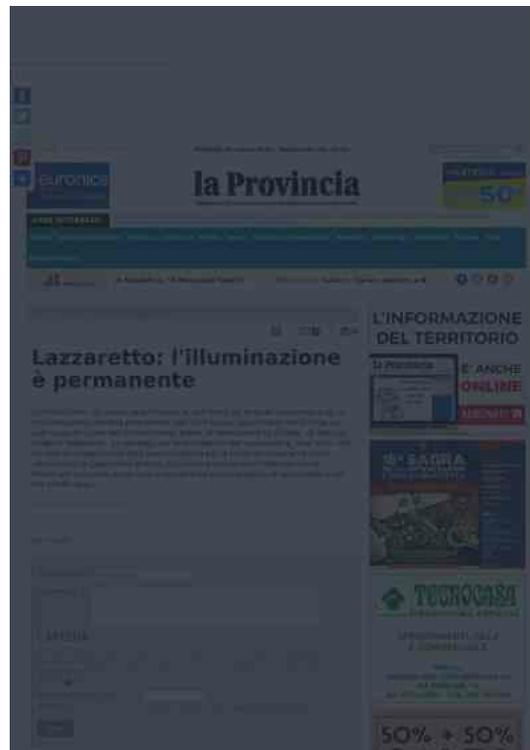


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Lazzaretto: l'illuminazione è permanente

CIVITAVECCHIA - Da lunedì sera il Fortino di San Pietro sul Molo del Lazzaretto gode di un' illuminazione artistica permanente. Nel 2014 furono raccolte oltre 8mila firme per quel luogo del cuore dei civitavecchiesi, grazie all' associazione La Civetta. «È stato un progetto complesso - ha spiegato una delle fondatrici dell' associazione, Sara Fresi - che ha visto la collaborazione della Soprintendenza per la scelta dei materiali e la loro collocazione, la Capitaneria di Porto, il Comune e soprattutto l' Authority che ha dimostrato sensibilità nel portare a compimento questo progetto di valorizzazione del sito bimillenario». (09 Lug 2019 - Ore 19:14)



Il Mattino

Napoli

«In azione 100 uomini ma servono denunce»

Il capo operazioni della Capitaneria «In un mese 145 controlli e 11 multe» «Controlli mirati nei punti a rischio troppi spericolati a bordo dei natanti»

Antonino Pane

Il Golfo di Napoli come la tangenziale nelle ore di punta. Solo che per mare non ci sono i guardrail o le righe bianche e allora, quando non ci sono motovedette in vista, spesso impazza il sorpasso, l'incrocio pericoloso, la voglia di farsi notare o di dimostrare che la propria barca, a manetta, diventa un bolide. E, quello che è peggio, è che spesso non si rispettano le norme sulla sicurezza, specialmente quando si naviga in zone adiacenti le spiagge o, comunque, in aree riservate alla balneazione. L'ammiraglio Pietro Vella, direttore **marittimo** della Campania, ha impartito ordini di massima severità quando le violazioni sono di questo genere. La sicurezza sottintende tutta l'ordinanza che disciplina le attività legate al mare lungo la costa campana. «Nel solo circondario di Napoli - dice il comandante Renato Zurlo, capo operazioni della Capitaneria di Porto - abbiamo effettuato 145 controlli dal primo giugno ad oggi (ieri, ndr) con 11 verbali di illecito amministrativo contestati». Certo i vostri uomini non possono essere dappertutto. Ma ci sono aree rese particolarmente pericolose dal continuo transito di natanti. «Certo. E i capi di tutti i compartimenti marittimi della regione hanno intensificato i controlli proprio in quelle zone». Le attività sono tante: inquinamento, frode alimentari di prodotti ittici, pesca illecita e così via. L'ordinanza Mare sicuro tocca tutti questi aspetti. «Sì, ma la sicurezza in mare è sicuramente un obiettivo prioritario». **Il mancato rispetto delle distanze dalle zone balneabili com'è punito?** «Dipende dal tipo di imbarcazione e della gravità della violazione. La sanzione amministrativa per il diportista va da un minimo di 207 euro ad un massimo di 1033 euro. È previsto con un pagamento in misura ridotta di 344 euro. Se il fatto è commesso con un natante (scafo inferiore a dieci metri) la sanzione si riduce della metà». **E poi ci sono le aggravanti?** «Certamente. Se la condotta viene giudicata particolarmente pericolosa allora scattano a scalare provvedimenti sempre più severi stabiliti dal magistrato in caso di rapporti alla Procura della Repubblica». **Ma per essere in regola quali sono le distanze da rispettare?** «Dipende dal tipo di costa. Se parliamo di spiaggia bisogna navigare almeno a 200 metri dal limite dell'arenile. Se parliamo di costa rocciosa il limite è di 100 metri». **Questi limiti valgono dappertutto?** «L'ordinanza emessa dalla direzione marittima regionale riprende i limiti contenuti in quella del comando generale. A loro volta i capi dei compartimenti riprendono i limiti della direzione generale. È chiaro che vi possono essere tratti di costa particolari dove i compartimenti possono prevedere delle deroghe».



Il Mattino

Napoli

Ma se un natante ha necessità di arrivare vicino all' arenile? «Si possono solo utilizzare i cosiddetti corridoi di lancio dove comunque bisogna navigare in assoluta sicurezza. Dove non esistono i corridoi non è possibile avvicinarsi all' arenile». **Non si può neanche ormeggiare in distanze ridotte?** «Assolutamente no. L' area riservata alla balneazione va segnalata con boe e all' interno di quell' area non è possibile avvicinarsi con nessun tipo di imbarcazione». **Questo vale anche per le Aree Marine Protette?** «Certamente. Anzi, violare le zone interdette alla navigazione in Area Marina Protetta è un' aggravante. Generalmente sono le stesse Area Marina che adottano regolamenti con limiti ancora più severi». **I controlli comandante. Come vengono indirizzati?** «Abbiamo i pattugliamenti che avvengono con regolarità lungo tutta la costa. I capi dei compartimenti, comunque, sanno benissimo le aree che necessitano di controlli più assidui. Interventiamo anche su chiamata, naturalmente. E spesso, proprio le segnalazioni ci consentono interventi mirati dove ci sono violazioni in corso». **Quanti uomini sono impiegati quotidianamente in alta stagione?** «Il nostro obiettivo è garantire ai bagnanti, ai subacquei e agli stessi dipartisti la massima assistenza. Lungo i 523 chilometri della costa campana, fino al 15 settembre, abbiamo in attività ogni giorno circa 100 militari, un numero totale di 24 unità navali ed altrettanti battelli veloci. E non basta. C' è anche il supporto di un elicottero della Guardia Costiera che nella parte centrale della stagione è pronto a collaborare nelle situazioni di emergenza. Un impegno di uomini e mezzi, dunque, per vigilare sul regolare svolgimento delle attività ricreative e commerciali e tutelare l' ecosistema marino con il compito di prevenire e, quando necessario, reprimere i comportamenti che rappresentano un pericolo per la vita umana in mare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Comune vieta la pedana già montata alla Canottieri

IL CASO Paolo Barbuto La consueta pedana sugli scogli della Canottieri è affollata di soci che cercano relax nei giorni della calura napoletana, è stata installata nell' ultima settimana di giugno, proprio nei giorni in cui il Comune stilava un documento ufficiale secondo il quale quella struttura non poteva essere installata. Si tratta di una disposizione dirigenziale di «improcedibilità» per la realizzazione di quella struttura, diramata dallo sportello unico edilizia del Comune di Napoli con una disposizione dirigenziale (numero 340) dello scorso 25 di giugno. LA SORPRESA Quel documento, secondo il Comune, sarebbe stato inviato via mail alla posta certificata dell' architetto che ha presentato l' istanza, e sarebbe anche stato spedito a un indirizzo «fisico», via posta, al presidente del sodalizio, Achille Ventura che, però, di questo documento non ha avuto nessuna comunicazione, per cui quando ieri mattina ne ha scoperto l' esistenza, è rimasto sorpreso e ha immediatamente attivato i tecnici del Circolo per capire cosa stesse accadendo. Solo in serata c' è stato un chiarimento sulla questione: il presidente giallorosso ha appurato che la notizia è stata comunicata al circolo solo nella giornata di lunedì e ha immediatamente disposto il divieto ad utilizzare la pedana in attesa dell' ottenimento dei permessi: «Ci dicono che occorre un parere della Soprintendenza, lo chiederemo. Se ci verrà negato smonteremo immediatamente quella struttura, ci bastano quattro giorni per rimuoverla completamente». LA PUBBLICAZIONE Il documento nel quale si comunica il divieto a realizzare la pedana, è stato pubblicato ufficialmente nella serata di lunedì sul sito ufficiale del Comune: insomma da ogni parte del mondo hanno potuto leggerlo e avrebbero potuto farlo anche alla Canottieri dove, però, evidentemente erano già informati della vicenda se, come hanno spiegato al presidente, la questione è stata già affrontata. Si tratta, del resto, di una richiesta che il circolo del Molosiglio presenta con regolarità ogni anno e che ciclicamente viene accettata dal Comune di Napoli: sembra strano che solo dopo tanti anni vengano individuate distrazioni od omissioni nella presentazione di una domanda che fa parte ormai delle operazioni cicliche svolte dal sodalizio giallorosso. LE OMISSIONI Invece il dirigente Andrea Ceudech nella disposizione che ha inviato al circolo, presenta una lunga lista di mancanze nella documentazione allegata alla richiesta di realizzazione «di una piattaforma temporanea su scogliera ad uso solarium» di 311 metri quadri. In primo luogo viene presa in considerazione la parte progettuale della domanda e si sottolinea che «il grafico non rappresenta lo stato pregresso dei luoghi, lo stato di progetto invece non consente di definire l' intervento da eseguire tra le opere realizzabili con la procedura della comunicazione di inizio lavori... in quanto è possibile realizzare opere che devono essere dirette a soddisfare obiettive esigenze contingenti e temporanee, ovvero destinate fin dall' origine a soddisfare esigenze specifiche e chiaramente individuabili e ad essere immediatamente rimosse al cessare della necessità e, comunque, entro un termine non superiore a novanta giorni». Poi c' è la questione dei pareri e delle concessioni da richiedere prima di passare alla realizzazione. Scrive il Comune: «L' istanza è priva della concessione demaniale con autorizzazione alla realizzazione dell' intervento e conseguente progetto approvato dall' **Autorità Portuale** di Napoli», e insiste «non è stato allegato il parere favorevole della Soprintendenza Archeologica».



Il Mattino

Napoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La città senza regole

Incubo motoscafi la Gaiola violata dai pirati del mare

Area protetta assediata dai natanti ad alta velocità: «Sono mille al giorno» Allo studio un piano di emergenza boe rosse per le aree da proteggere

Gennaro Di Biase

L' ALLARME I pirati del Golfo esistono, sono migliaia al giorno e sono «in aumento rispetto al 2018». Da Castel dell' Ovo a Nisida, lungo tutta la costa partenopea e senza eccezioni per le aree protette, in pochi rispettano le regole del mare. Moltissimi, al contrario, sfrecciano a motore acceso a pochi metri dalla riva come se il Mediterraneo fosse una pista di go-kart. Lo sanno i bagnanti, lo si vede a occhio nudo, lo confermano il Comune, i naviganti abituali e le associazioni. «Lo specchio d' acqua qui sembra la tangenziale nell' ora di punta - racconta Maurizio Simeone, presidente del Centro Studi Interdisciplinari Gaiola Onlus - la Gaiola è sotto scacco dei motoscafi, e quest' anno c' è stato un incremento delle barche che navigano a motore acceso vicino alla riva. Per evitare il pericolo abbiamo deciso di rinunciare ad alcuni servizi, come le immersioni nell' area della Cavallara. Ma, considerando anche i più di 500 kayak al giorno e i circa 1000 motoscafi che passano da qui quotidianamente, se non si procede presto con una regolamentazione del fenomeno, prima o poi ci scappa il morto». La tara della «pirateria» si aggiunge a quella degli ormeggi abusivi, contrastata da Capitaneria di **Porto** e Guardia Costiera, ma è più complessa da individuare e debellare, perché presuppone una flagranza di reato. Il problema è così esteso che il Comune sta pensando all' installazione di «boe rosse» per evitare guai a bagnanti e canoisti. LA TANGENZIALE-GAIOLA Difficile anche contarli i motoscafi pirata che sgasano per la Gaiola d' estate. «Mille al giorno, più o meno», prosegue Simeone. E procedono anche a velocità sostenuta. Nelle aree non protette, invece, il motore potrebbe essere acceso a 150 metri dalla costa bassa e a 300 dalla costa alta: «Passano troppi motoscafi - continua il presidente di Gaiola Onlus - è un paradosso allucinante. L' area protetta è sotto scacco dei motoscafi: ormai sono diventati una seconda macchina. Il pericolo esiste e non c' è una mappa del rischio. Tra Nisida, Trentaremi e Coroglio, poi, molte aree sono a rischio frana. Serve una regolamentazione oppure ci scappa il morto. L' ancoraggio abusivo siamo riusciti a debellarlo». BOE ROSSE CONTRO I PIRATI Proprio sull' impasse ormeggi abusivi - «circa 3mila nel Golfo di Napoli», stando ai dati dell' Associazione nautica regionale - il lavoro delle autorità porta i suoi frutti. Sono ancora tante le boe illegali sulle coste partenopee. Difficile, invece, stanare i capitani improvvisati che accendono il motore sotto il naso dei bagnanti a Rotonda Diaz, Castel dell' Ovo, Riva Fiorita, Gaiola, **Porto** Paone, Molo Luise, Villa Lauro, eccetera: «Alcune regole fondamentali della navigazione per la sicurezza vengono abitualmente disattese nonostante il lavoro della capitaneria di **porto** estate mare sicuro - spiega la delegata comunale alla Risorsa Mare, Daniela Villani - a essere violata è la distanza di sicurezza del motore acceso dalla costa. Se tale regola fosse rispettata non avremmo alcun danno. Le barche aumentano, ma in pochi hanno imparato a stare a mare. Tra le prime tematiche da affrontare al tavolo blu del Comune ci saranno la sicurezza e la programmazione del posizionamento di boe rosse per delimitare l' area di 300 metri destinata alla balneazione delle spiagge libere. Abbiamo già chiesto alla Capitaneria di **Porto** di affrontare tale necessità e abbiamo ricevuto risposte di piena sinergia».



Il Roma

Napoli

COMMUNITY E STARTUP

Il Porto diventa un hub

NAPOLI. Il porto di Napoli diventa un hub dell'innovazione. Guardando al futuro e aprendosi all'hi tech in una lunga giornata dedicata alle start up. Oggi nella Volaviamare Hq al Beverello, che si candida ad essere, incubatrice di start up, NaStartUp e Alilauro propongono tre eventi. Alle 17 Innovation Seafront Summit, alle 17,30 un corso gratuito di project management e a seguire il tradizionale appuntamento con la community di investitori e grandi imprenditori. Infine il TechCocktail. «L'idea - ha detto Salvatore Lauro, presidente Volaviamare - è far confrontare gli attori principali dell'ecosistema **portuale** con l'ambizione che nascano nuove sinergie per sviluppare progetti che migliorino la vita di tutti». In programma tantissimi interventi e tante idee innovative che verranno presentate intrecciando i settori della logistica, del food, del turismo e dell'agricoltura smart.

Si tuffa in mare dopo pranzo e annega

MOLISANO Un giovane africano trasportato al Loroato Mare, ma i medici non sono riusciti a salvarlo

OSPEDALE DEL MARE Un 53enne si getta dal settimo piano

CAMPAGNA DI PREVENZIONE Raccomandazioni dei medici: «Attenzione, superato il golden hour dei 120 minuti... Ogni minuto conta» per salvarsi da un infarto

RAPPORTO Aci Aumentano le vetture, ci sono meno bus. Euro 0, ancora troppe auto in città

COMMUNITY E STARTUP Il Porto diventa un hub dell'innovazione hi tech



Pulizia dei porti, disponibili ancora 37,8 milioni di fondi Ue

Giannini: sì ai primi progetti di dragaggio per 10,2 milioni .

«Dopo decenni, diamo la possibilità ai porti minori di vedere finanziati progetti per interventi di dragaggio dei fondali marini, unitamente alla gestione dei sedimenti estratti». A dare l'annuncio è l'assessore alle Opere pubbliche Gianni Giannini, ricordando che circa due anni fa con la pubblicazione dell'Avviso pubblico per la manifestazione di interesse «è partito l'iter che consente agli enti locali e alle Autorità di sistema portuale di accedere, mediante una procedura "a sportello", al finanziamento complessivo di 48 milioni di euro a valere sull'As se VII del Por Puglia 2014-2020». Ebbene, ad oggi sono stati ammessi a finanziamento i progetti presentati dai Comuni di Castro, Salve, Otranto, Maruggio e Ugento, per un totale di 10.211.428,79, mentre le istanze dei Comuni di Rodi Garganico e Lesina sono all'esame della Commissione di Valutazione. «Restano a disposizione circa 37,8 milioni di euro da assegnare per gli interventi di potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali, attività di dragaggio dei fondali spiega l'assessore - e costruzione di specifici sistemi di protezione tesi a mitigare il ripetersi di situazioni di perdita di pescaggio dei porti». I progetti sono valutati in base alla capacità di migliorare l'accessibilità alle aree portuali, di incrementare l'attrattività del porto potenziando, tra l'altro, le attività economiche dipendenti dalla qualità dei fondali in termini di mantenimento/incremento dei livelli occupazionali e crescita dei traffici commerciali (merci e passeggeri), e di prevenire il rischio di immissione di specie aliene in ambiente marino. «Valorizzare i porti medio -piccoli e migliorare la loro accessibilità renderà la nostra regione sempre più attraente turisticamente conclude Giannini - e consentirà il normale svolgimento delle attività di pesca delle marinerie dei singoli Comuni. La tutela della risorsa mare ai fini della sostenibilità ambientale, è uno degli obiettivi che da sempre il mio Assessorato persegue e su cui investe. L'auspicio, quindi, è che i Comuni costieri si attivino ed utilizzino i fondi residui».



Presentati ieri i risultati della collaborazione tra Autorità di sistema portuale, università e con PortXL

Entro luglio la firma di Yilport Intanto si punta sull' innovazione

Acceleratore di start up nel porto di Taranto: confronto con le aziende locali

NICOLA SAMMALI

La firma sulla concessione al gruppo turco Yilport del molo polisetoriale nel porto di Taranto dovrebbe essere una questione di giorni, «non oltre questo mese», ha assicurato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio Sergio Prete, a margine della sessione di lavori dedicata all' innovazione, Entrepreneur in a day, che ha chiuso ieri il ciclo di incontri partito a maggio con le start up per lo sviluppo nel settore portuale. «Stiamo definendo gli ultimi dettagli», ha proseguito Prete su Yilport, al termine della giornata di confronto organizzata nei locali della piattaforma logistica del porto di Taranto, con il Balab dell' Università di Bari, con PortXL del porto di Rotterdam e con le aziende del territorio, tra le quali ArcelorMittal e Comes. Prete si è poi espresso sulle caratteristiche dell' evento, parlando della fase di lancio del Futureport Innovation Hub, e annuncia novità per l' autunno. «Siamo molto soddisfatti sia della partecipazione delle imprese sia della collaborazione con l' università e con PortXI: sicuramente da settembre partiremo con l' organizzazione e la governance di questo nuovo progetto che consentirà di poter accelerare delle start up nel porto di Taranto, andando incontro alle esigenze che hanno la pubblica amministrazione e le imprese». Infatti, come ha evidenziato Prete, la finalità era di «verificare se l' ecosistema del porto di Taranto rispondeva alle sollecitazioni dell' innovazione e se quindi era possibile immaginare di avviare un percorso per la creazione di un acceleratore di start up in materia portuale anche qui a Taranto: sono state raccolte sedici manifestazioni d' interesse - ha sottolineato Prete -, noi abbiamo manifestato interesse per tre progetti».

Uno è relativo alla creazione di un sensore per le emissioni odorigene, «essendo ormai prossimi a bandire la gara d' appalto per il monitoraggio ambientale nel porto di Taranto»; un altro riguarda la produzione di energia elettrica da moto ondoso; l' ultimo riguarda la realizzazione di coperture amovibili. «Abbiamo simulato un' accelerazione del percorso che normalmente PortXL realizza nel porto di Rotterdam e che è un percorso molto lungo, di novanta giorni - ha spiegato Prete -: volevamo verificare se alla fine ci fosse un interesse da parte delle aziende per le start up». I risultati, stando anche alle parole del presidente di PortXI Carolien Sandee, sarebbero incoraggianti. «Sono molto soddisfatta, non ce l' aspettavamo in tre mesi di lavoro: abbiamo fatto un ottimo risultato. A Rotterdam con un programma di incubazione di tre mesi siamo arrivati ad avere un risultato di trenta contratti, invece qui a Taranto con soli tre incontri ne abbiamo raggiunti sedici. Il porto di Taranto ha grandissime aspettative». Le start up locali e internazionali selezionate erano cinque: Fritrak, Befreest, G-Storage, Eneri Air e Ecowave Power. Antonio Caloro, di G-Storage, è intervenuto per descrivere il progetto. «Il nostro è un accumulatore di energia - semplifica - grande circa un metro cubo e raggiunge una capacità di 30/50 chilowatt. Venti delle nostre batterie possono portarci a un megawatt e un megawatt può essere una quantità di energia estremamente importante per una piccola, media impresa. È un serbatoio a basso costo che risolve il problema dell' intermittenza delle energie rinnovabili».



Presentati ieri i risultati della collaborazione tra Autorità di sistema portuale, università e con PortXL

Entro luglio la firma di Yilport Intanto si punta sull'innovazione

Acceleratore di start up nel porto di Taranto: confronto con le aziende locali

Il Molo BARILETTI
La PPA nella concessione al gruppo turco Yilport del molo polisetoriale nel porto di Taranto dovrebbe essere una questione di giorni, «non oltre questo mese», ha assicurato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio Sergio Prete, a margine della sessione di lavori dedicata all' innovazione, Entrepreneur in a day, che ha chiuso ieri il ciclo di incontri partito a maggio con le start up per lo sviluppo nel settore portuale. «Stiamo definendo gli ultimi dettagli», ha proseguito Prete su Yilport, al termine della giornata di confronto organizzata nei locali della piattaforma logistica del porto di Taranto, con il Balab dell' Università di Bari, con PortXL del porto di Rotterdam e con le aziende del territorio, tra le quali ArcelorMittal e Comes. Prete si è poi espresso sulle caratteristiche dell' evento, parlando della fase di lancio del Futureport Innovation Hub, e annuncia novità per l' autunno. «Siamo molto soddisfatti sia della partecipazione delle imprese sia della collaborazione con l' università e con PortXI: sicuramente da settembre partiremo con l' organizzazione e la governance di questo nuovo progetto che consentirà di poter accelerare delle start up nel porto di Taranto, andando incontro alle esigenze che hanno la pubblica amministrazione e le imprese». Infatti, come ha evidenziato Prete, la finalità era di «verificare se l' ecosistema del porto di Taranto rispondeva alle sollecitazioni dell' innovazione e se quindi era possibile immaginare di avviare un percorso per la creazione di un acceleratore di start up in materia portuale anche qui a Taranto: sono state raccolte sedici manifestazioni d' interesse - ha sottolineato Prete -, noi abbiamo manifestato interesse per tre progetti».

Polisettoriale
Utenti dettagli

Confronto
Soddi esultanti

Giccio e Riccio
www.giccioericcio.it

Per la tua pubblicità rivolgetevi a Giccio e Riccio
Piemonte spa consorzio di Pubblicità
Via dei Medici, 20 - 72000 Lecce
Tel. 0832/27011

VENERDÌ ALLA CAMERA DI COMMERCIO

Convegno della Regione sulla Zes Jonica

L'assessore regionale allo Sviluppo Economico Cosimo Borraccino organizzato per venerdì un convegno su Zes Jonica - Sviluppo, Porto, Aeroporto, Imprese, Occupazione. All' iniziativa, che avrà luogo a partire dalle 10.30 nel centro congressi della Camera di Commercio di Taranto, sono stati invitati i sindaci della provincia, i sindacati, le associazioni datoriali e gli Ordini Professionali. Oltre all'intervento di Borraccino sono previsti quelli del Presidente della Regione Michele Emiliano, di Giovanni Gugliotti, presidente della Provincia, di Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto, di Luigi Sportelli, Presidente della Camera di Commercio e di Sergio Prete, Presidente dell' **Autorità Portuale**.



Presentari ieri i risultati della collaborazione tra Autorità di sistema portuale, università e con ProXL.



Entro luglio la firma di Yilport Intanto si punta sull'innovazione

Acceleratore di start up nel porto di Taranto: confronto con le aziende locali

Pubblicità
Ultime notizie
Convegno della Regione sulla Zes Jonica
Ciccio Riccio
Per la tua pubblicità rivolgiti a Ciccio Riccio
Via dei Nobili, 25 - 73100 Lecce
Tel. 0832/2191
e-mail: lecce@governore.it

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Vertice alla Presidenza del Consiglio. Deiana: «Bloccati 94 milioni»

La Soprintendenza spegne le speranze

Restano in vigore i vincoli paesaggistici sulla spiaggia che non esiste più

Porto canale, fumata nera. Si è conclusa con un secco no del Ministero dei Beni culturali la riunione che si è tenuta ieri a Roma per la riedizione dei vincoli paesaggistici che di fatto bloccano lo sviluppo dello scalo commerciale del capoluogo. All' incontro erano affidate le speranze di lavoratori e imprese in ansia per la decisione dell' unica concessionaria delle banchine (la Cict) di dare forfait, con il conseguente licenziamento di 210 dipendenti che da settembre finiranno nel baratro della disoccupazione. Con la cancellazione, o la modifica, si sarebbero potuti sbloccare finanziamenti milionari inutilizzati da tempo (che in alcuni casi l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è stata costretta a restituire) necessari per la realizzazione di infrastrutture in grado di rendere lo scalo cagliaritano più "appetibile" alle grandi compagnie di navigazione. Invece no, i tempi per un' uscita dalla crisi si dilatano ulteriormente: ora la palla passa al Consiglio dei Ministri. Il vertice La riunione di ieri negli uffici romani della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in via Della Mercede (alla quale hanno partecipato Authority, Cacip, Capitaneria, Demani e Soprintendenza) era stata anticipata da una lettera del sindaco Paolo Truzzu, sostanzialmente in linea con tutti i protagonisti di questa intricata vicenda, meno la Soprintendenza, che sin dal primo momento si era opposta all' abolizione dei vincoli. Al centro del contendere, le limitazioni paesaggistiche sulla spiaggia di Giorgino che ora non esiste più, cancellata da una parte del Porto canale. Il capo del Dipartimento per il coordinamento amministrativo Paola Paduano ha faticato non poco per tenere le redini di un confronto a tratti aspro.

«Abbiamo registrato la totale chiusura della Sovrintendenza a rivedere la propria posizione», commenta amareggiato il presidente dell' Autorità portuale **Massimo Deiana**. «Un atteggiamento difficilmente comprensibile. La Presidenza del Consiglio dei Ministri ci ha chiesto di proporre soluzioni. Tutti abbiamo manifestato la nostra disponibilità, ma nessuna ipotesi di mediazione è arrivata dal Ministero dei Beni Culturali». Il cortocircuito. Neanche la buona volontà del prefetto Bruno Corda è stata sufficiente. Il rappresentante del Governo, vista l' emergenza, aveva nominato come rappresentante degli Enti pubblici coinvolti il comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Minotauro che era riuscito a portare un parere favorevole a maggioranza, al quale si era opposta la Soprintendenza. Maura Picciau è tra l' incudine e il martello, ma non ci sta a fare il parafulmine di una situazione spinosa. «Non siamo i signori del no », afferma dopo l' incontro nella Capitale. «Siamo un organo tecnico e abbiamo procedure formalizzate», spiega in perfetto burocratese. «Le nostre capacità mediative sono praticamente nulle. Attribuirci posizioni di altra natura è ingiusto e interpreta potestà che non abbiamo». Ma allora perché vi opponete alla cancellazione degli obblighi paesaggistici su una spiaggia che non esiste più e non date il nulla osta a un provvedimento ora per allora (retroattivo)? «Oggi il quadro normativo è più rigido, i vincoli sono cinque e restano in vigore per evitare speculazioni». Tesi ardita, come se ci fossero ipotesi di vantaggi illeciti tra amministrazioni pubbliche. Un cortocircuito? «Per due volte hanno chiesto la cancellazione e per due volte la risposta è stata negativa». Che succederà adesso? «C' è la volontà di trovare un' intesa, ma il porto deve essere a norma dal punto di vista normativo e giuridico, e ora non lo è». I progetti bloccati il 31 maggio durante una conferenza di servizi **Deiana** aveva adottato la "riedizione



L'Unione Sarda

Cagliari

dei vincoli paesaggistici". Sarebbe stata la svolta epocale per lo scalo commerciale. «Abbiamo a disposizione 94 milioni di euro per la realizzazione delle infrastrutture negli avamposti a est e a ovest», afferma l' Authority. «C' è un progetto da 60 milioni di euro per costruire i denti per le navi ro-ro (i traghetti con i portelloni per il carico di camion e auto), e un contributo di 34 milioni per il distretto della cantieristica». Soldi al palo, in attesa della soluzione che poteva essere trovata in casa e che invece è finita nelle sabbie mobili romane. Andrea Artizzu.

L'Unione Sarda

Cagliari

Tortolì. Riclassificazione, approvata la mozione sull' iter

Porto, qualcosa si muove in Regione

Ieri sera il consiglio regionale ha approvato, all' unanimità, la mozione sulla riclassificazione del **porto** di Arbatax. L' istanza, di cui il consigliere Pd Salvatore Corrias è primo firmatario, è stata presentata per sollecitare l' attuazione dell' iter di classificazione dello scalo come "porto di seconda classe e di seconda categoria". «L' aula - ha detto al termine dei lavori il sindaco di Baunei - ha impegnato la Giunta a continuare sul percorso intrapreso dal precedente governo regionale. Il via libera alla procedura è fondamentale per il rilancio dello scalo. Condurre il **porto** in un quadro normativo adeguato, come l' inserimento nell' autorità portuale del mare di Sardegna, è condizione necessaria a dare esecuzione alle risorse già impegnate sulle strutture e sulle infrastrutture che concorrono alla funzionalità». In sostanza la promozione dello scalo garantirebbe la possibilità di spendere i finanziamenti di cui in questi ultimi anni il **porto** è stato destinatario. Al momento l' infrastruttura è in agonia, con due banchine (riva e ponente) su quattro fuori uso a causa di cedimenti strutturali. L' iter di riclassificazione è congelato al ministero delle Infrastrutture da un anno e mezzo. Ro. Se.

Extremo, la grande impresa di Pintus
Ha montato da Santa Maria a Cala Sisine per tornare a piedi verso Golgo

Tortolì. Il Tronino di Pinella ad Arbatax

Tortolì. Riclassificazione: approvata la mozione sull' iter Porto, qualcosa si muove in Regione

Tortolì. Almeno tre leve attive. Il sindaco Cannaus replica Cartelle Turi in ritardo: «Nessuna mora»

Tortolì. Nel mirino del furti le villette-acquatico dei villaggi Sarraia, i topi d' appartamento non vanno in ferie

Sarzana. Ha ricevuto una targa dal sindaco i cent'anni di zia Assunta Podda, maestra di ricamo e di culurgionis

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina, Porto di Tremestieri: Prefettura e Comune siglano il protocollo antimafia

Il documento sottoscritto con il Comune di Messina rafforza le attività di monitoraggio e controllo finalizzate a prevenire e contrastare possibili interferenze illecite, specie in materia antimafia

Il Prefetto di **Messina**, Maria Carmela Librizzi, ha sottoscritto con il Comune di **Messina** il protocollo di Intesa per i lavori di realizzazione della piattaforma logistica intermodale di **Tremestieri** con annesso scalo portuale. Il documento - si legge in una nota della Prefettura - vuole rafforzare le attività di monitoraggio e controllo finalizzate a prevenire e contrastare possibili interferenze illecite, specie in materia antimafia. Il protocollo prevede l'estensione delle informazioni antimafia a tutti i soggetti appartenenti alla Filiera delle Imprese, sia in fase di stipula dei contratti e sub contratti di lavoro sia in materia di servizi e forniture relativi alla realizzazione dell'opera. Il Comune di **Messina**, quale Stazione appaltante, garantirà il flusso informativo dei dati relativi alla Filiera delle imprese, provvedendo ad inserire nei propri contratti apposite clausole di salvaguardia che prevedano la risoluzione del contratto o la revoca di autorizzazione ai subcontratti nel caso di violazione dell'obbligo di comunicazione dei dati. La gestione delle attività di monitoraggio sarà coordinata da una apposita "cabina di regia" che opererà presso la Prefettura.



Porto di Tremestieri, protocollo antimafia tra Comune e Prefettura

MESSINA - La prefetta di Messina, Maria Carmela Librizzi, ha firmato ieri con il Comune di Messina un protocollo di intesa sul **porto di Tremestieri**. Il documento vuole rafforzare le attività di monitoraggio e controllo finalizzate a prevenire e contrastare possibili interferenze illecite, specie in materia di antimafia. Prevede l'estensione delle informazioni antimafia a tutti i soggetti appartenenti alla filiera delle imprese, sia in fase di stipula dei contratti e sub contratti di lavori sia in materia di servizi e forniture relativi alla realizzazione dell'opera. Il Comune di Messina, quale stazione appaltante, garantirà il flusso informativo dei dati relativi alla filiera delle imprese, provvedendo ad inserire nei propri contratti apposite clausole di salvaguardia che prevedano la risoluzione del contratto o la revoca di autorizzazione ai subcontratti nel caso di violazione dell'obbligo di comunicazione dei dati. La gestione delle attività di monitoraggio sarà coordinata da una apposita "cabina di regia" che opererà presso la Prefettura.

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a navigation bar at the top. The main article is titled 'PORTO DI TREMESTIERI, PROTOCOLLO ANTIMAFIA TRA COMUNE E PEFETTURA'. Below the title is a sub-headline: 'Prevede l'estensione delle informazioni antimafia a tutti i soggetti appartenenti alla filiera delle imprese'. There is a photo of two people sitting at a table, looking at documents. To the right of the article are several sidebars: 'SEGNALAZIONI' with a phone number, 'PREVISIONI METEO', and 'Stasera disinfezione nella IV circoscrizione. Ecco tutte le zone'. At the bottom of the page, there are several small news snippets with dates and times.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Catania

assoporto

Le realtà di Augusta e Catania non sono più concorrenti

Augusta. Le realtà portuali di Augusta e Catania non sono più concorrenti ma lavorano insieme per il loro futuro. Del piano regolatore portuale si è discusso durante un incontro tra il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, **Andrea Annunziata** e Assoporto, associazione che raggruppa gli operatori economici e portuali. Iniziano a muovere i primi passi l' unione tra le due realtà portuali Augusta e Catania e il nuovo piano regolatore di cui, al momento, esiste una prima bozza delle linee strategiche e su cui si regolamenterà nel dettaglio, non più come due porti che si fanno concorrenza l' un l' altro, ma con la condivisione di un progetto di sviluppo orientato alle diverse specificità. Il porto di Augusta sempre più specializzato nel settore industriale-commerciale e quello di Catania come approdo crocieristico-turistico. Ciò è quanto è emerso durante l' incontro. "Siamo ben lieti di aver appreso - ha detto il presidente di Assoporto Marina Noè - che gli operatori della Sicilia orientale cominciano a condividere l' idea di potenziare le specificità commerciali di Augusta e quelle crocieristiche di Catania e del fatto che l' unione delle due autorità non rappresenta più un mero atto formale, ma un' opportunità da cogliere come elemento di sviluppo dell' economia in generale". Per Marina Noè le diverse opere che sono in parte autorizzate o che attendono eventuali pronunciamenti del Tar sono indispensabili per il decollo dello scalo commerciale. A.S.

The screenshot shows a newspaper page from 'VI SIRACUSA Venerdì 10 luglio 2019'. The main headline is 'I carabinieri nella nuova sede intitolata all'eroe Vincenzo Ali'. Below this, there are several smaller articles and photos. One article is titled 'La struttura ospita il Nucleo operativo radiomobile' and another 'Il capitano Rosella Caputo, comandante della Compagnia'. There are also photos of a building and a person in uniform. The page layout includes a masthead, a main headline, and several columns of text with accompanying images.

Augusta| Adsp: due realtà complementari verso il nuovo piano regolatore portuale.

Un incontro sulle linee strategiche del piano regolatore dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania si è svolto stamattina tra Assoporto e l' Adsp. Le due realtà portuali Augusta e Catania che fanno parte dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale muovono insieme i primi passi . Un risultato di tale unione è il nuovo piano regolatore portuale. Pianodi cui al momento esiste una prima bozza delle linee strategiche. Lo scalo megarese e quello della città etnea non più due porti che si fanno concorrenza, ma che condividono un progetto di sviluppo orientato alle diverse specificità. Il porto di Augusta sempre più specializzato nel settore industriale- commerciale e quello di Catania come approdo crocieristico-turistico. Ciò è quanto emerso stamattina, nella sede di via Capitaneria di Assoporto Augusta, l' associazione che raggruppa gli operatori economici e portuali durante un incontro con il presidente dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale, **Andrea Annunziata** . 'Siamo ben lieti di aver appreso dal presidente **Annunziata** - ha detto Marina Noè, presidente di Assoporto - che gli operatori della Sicilia orientale cominciano a condividere l' idea di potenziare le specificità commerciali di Augusta e quelle crocieristiche di Catani a, di cui, da sempre, come associazione, siamo fermamente convinti, ma soprattutto siamo lieti che finalmente l' unione delle due autorità portuali non rappresenta più un mero atto formale, ma un' opportunità da cogliere come elemento di sviluppo dell' economia in generale. Iniziamo ad intravedere un nuovo modo di concepire lo stare insieme. Ci piace molto l' idea che i nostri colleghi Catanesi iniziano a sentire come proprio il territorio di Augusta, così come noi ci sentiamo a casa nostra nel porto di Catania, siamo tutti parte di un unico grande progetto'. Secondo Marina Noè le diverse opere che, in questo momento, sono in parte autorizzate o che attendono eventuali pronunciamenti di Tar sono indispensabili per il decollo dello scalo commerciale. 'Abbiamo avuto la sensazione che per molti anni queste opere siano state bloccate volutamente - ha aggiunto il presidente dell' associazione - in questo momento abbiamo, invece, la consapevolezza che si stanno ponendo le basi per uno sviluppo possibile. Siamo rimasti tutti nella stessa direzione, c' è la volontà di rilanciare il porto e superare ogni handicap, portando avanti i progetti, nonostante le obiettive difficoltà spesso create ad arte'. Visualizzazioni: 13.

Augusta| Adsp: due realtà complementari verso il nuovo piano regolatore portuale.

Un incontro sulle linee strategiche del piano regolatore dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania si è svolto stamattina tra Assoporto e l' Adsp.

Le due realtà portuali Augusta e Catania che fanno parte dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale muovono insieme i primi passi. Un risultato di tale unione è il nuovo piano regolatore portuale. Pianodi cui al momento esiste una prima bozza delle linee strategiche. Lo scalo megarese e quello della città etnea non più due porti che si fanno concorrenza, ma che condividono un progetto di sviluppo orientato alle diverse specificità. Il porto di Augusta sempre più specializzato nel settore industriale- commerciale e quello di Catania come approdo crocieristico-turistico. Ciò è quanto emerso stamattina, nella sede di via Capitaneria di Assoporto Augusta, l' associazione che raggruppa gli operatori economici e portuali durante un incontro con il presidente dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale, **Andrea Annunziata** .

'Siamo ben lieti di aver appreso dal presidente **Annunziata** - ha detto Marina Noè, presidente di Assoporto - che gli operatori della Sicilia orientale cominciano a condividere l' idea di potenziare le specificità commerciali di Augusta e quelle crocieristiche di Catania, di cui, da sempre, come associazione, siamo fermamente convinti, ma soprattutto siamo lieti che finalmente l' unione delle due autorità portuali non rappresenta più un mero atto formale, ma un' opportunità da cogliere come elemento di sviluppo dell' economia in generale. Iniziamo ad intravedere un nuovo modo di concepire lo stare insieme. Ci piace molto l' idea che i nostri colleghi Catanesi iniziano a sentire come proprio il territorio di Augusta, così come noi ci sentiamo a casa nostra nel porto di Catania, siamo tutti parte di un unico grande progetto'.

Secondo Marina Noè le diverse opere che, in questo momento, sono in parte autorizzate o che attendono eventuali pronunciamenti di Tar sono indispensabili per il decollo dello scalo commerciale. 'Abbiamo avuto la sensazione che per molti anni queste opere siano state bloccate volutamente - ha aggiunto il presidente dell' associazione - in questo momento abbiamo, invece, la consapevolezza che si stanno ponendo le basi per uno sviluppo possibile. Siamo rimasti tutti nella stessa direzione, c' è la volontà di rilanciare il porto e superare ogni handicap, portando avanti i progetti, nonostante le obiettive difficoltà spesso create ad arte'.

Visualizzazioni: 13

L'Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

«Sicilia occidentale, i porti si rinnovano»

«Stiamo scrivendo una pagina importante della portualità»

Qual è il suo bilancio personale dell'esperienza alla guida dell'Authority del mare di Sicilia occidentale? «Meraviglioso, per la mole di lavoro portata avanti in meno di due anni e per la squadra di lavoro che mi ha seguito, senza un attimo di sosta, mettendo spesso da parte perfino la famiglia. L'Authority della Sicilia occidentale è un ente pubblico che lavora come se fosse un'impresa privata. Abbiamo tutti sposato un progetto di cui siamo perdutamente innamorati, e lo stiamo portando avanti consapevoli dell'importanza che riveste, soprattutto nelle prospettive occupazionali dei giovani. Di posti di lavoro creati sullo sviluppo di economia reale, quest'isola ha un estremo bisogno». Quale ruolo vuole avere il network della Sicilia occidentale? «Centrale e di fondamentale importanza per tutti i collegamenti sud/nord e nord/ sud nel Mediterraneo. Svolge un ruolo decisivo per quanto concerne le merci e il traffico passeggeri, sia esso ro/ro, di cabotaggio nazionale o crocieristico ». Quali progetti sta portando avanti in questo senso l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale? «Stiamo scrivendo una pagina importante della portualità siciliana con un cambio di passo che mostra flessibilità e vitalità, mettendo in campo investimenti importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo. Un anno e mezzo di lavoro senza sosta, 42 cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, ricerca di fondi. Per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari. I lavori di dragaggio di Palermo, Termini Imerese e Trapani hanno ricevuto l'indicazione di opere prioritarie ottenendo il via libera nel Pon Infrastrutture e Reti 2014/20, principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. Insomma, in Sicilia si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni e con una fondamentale visione complessiva. Il porto di Palermo, dopo il riordino nella viabilità, è alla fase dell'infrastrutturazione. Sul molo Piave un terminal ro-ro prenderà il posto dei silos demoliti, sul Sannuzzo un nuovo terminal aliscafi sostituirà le gru, mentre tutto il Trapezoidale si prepara a diventare una vera e propria marina bay. Il dragaggio del bacino Crispi 3 abbasserà a 12 metri il pescaggio. Rinascono anche i porticcioli. Il primo a mostrare il suo nuovo volto sarà quello di Sant'Erasmo, pronto il prossimo mese». La situazione negli altri tre porti: Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle? «Termini Imerese, nel 2018, ha assistito a un incremento dei traffici, promosso dall'Adsp, correlato al potenziamento dei servizi di linea Gnv per Civitavecchia, e all'avvio dei servizi di linea Gnv per Napoli. I finanziamenti sono indirizzati al miglioramento delle infrastrutture portuali e riguardano il completamento dei moli di sopraflutto e sottoflutto e il dragaggio. L'internazionalizzazione del network Sicilia occidentale non si ferma all'Unione europea. Con il nuovo collegamento di Corsica Ferries, il porto di Trapani è oggi connesso al sud della Francia, ma si punta anche a un arricchimento dei collegamenti tra la città e il Nordafrica e all'implemento del numero delle crociere. Già questa estate Trapani offrirà ai passeggeri per le Egadi il nuovo Fast Ferry Terminal. Si lavora sulla manutenzione manti stradali delle banchine, recinzione del porto, interventi sull'impianto di illuminazione pubblica, collocazione segnaletica in area portuale e al dragaggio del canale d'ingresso del porto e del bacino portuale e al restyling dell'esistente stazione marittima sul molo Sanità. Porto Empedocle sta per dotarsi di un piccolo cruise terminal, ma si lavora anche ai dragaggi, al nuovo Piano regolatore portuale (l'attuale risale al 1963) e a una manutenzione straordinaria degli impianti e degli arredi portuali».



L'Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Western Sicily, the ports change their look

We are writing an important page in the history of ports

How would you describe your experience at the helm of the Port System Authority of the Western Sicilian Sea? Wonderful, due to the amount of work we've carried out in less than two years, and this is thanks to the untiring efforts of my team who have often put this work ahead of their own family life. The Authority of Western Sicily (**AdSP**) is a public entity that operates as if it were a private company. We've all embraced this project which we're absolutely passionate about, and we're moving it forward, aware of its importance, particularly in regard to youth employment prospects. This island has an acute need of jobs based on real economic growth. What role does the Western Sicilian Sea network want to play? A central role, and of fundamental importance for all northsouth and southnorth connections in the Mediterranean. The network plays a decisive role with regard to freight and passenger traffic, be it roro, domestic cabotage or cruise ships. With that in mind, what projects are the Port System Authority of the Western Sicilian Sea carrying out? We're opening an important new chapter for the realm of Sicilian ports, with a change of pace that shows flexibility and vitality, putting in place an important investment policy aimed at recovering traffic, with the goal of making the region become competitive across the Mediterranean. It's been a year and a half of nonstop work, a programme of 42 projects, some underway, many already completed, lots of planning, tendering, and fundraising. It's the first time over the past five years that a Sicilian port has qualified to receive EU funding. The dredging works at Palermo, Termini Imerese and Trapani have all made it into the priorityworks list, obtaining the goahead as part of the EUfunded PON investment programme for Infrastructures and Networks for 2014/20, Italy's main infrastructure planning tool. In other words, public funds can be well spent in Sicily, and EU financing can be recouped, through a process of continuous and constructive dialogue between institutions, always keeping the whole picture in focus. Following a reorganization of its road accessibility, the port of Palermo is equipping itself with new infrastructure. On the Piave wharf a roro terminal will replace the silos that were dismantled, and on the Sammuzzo wharf a new hydrofoil terminal will replace the cranes, while the entire Trapezoidale wharf will soon become a fullyfledged marina bay. The dredging at the Crispi 3 basin will increase the draft to 12 meters. Leisure marinas will also flourish again. The first one to be unveiled will be that of Sant'Erasmo, ready next month. How about the situation in the other three ports: Termini Imerese, Trapani and Porto Empedocle? In 2018 Termini Imerese experienced an increase in traffic, promoted by the **AdSP**, spurred on by an increase in the GNV line services towards Civitavecchia, and by the launch of GNV scheduled services for Naples. The new funding is aimed at improving port infrastructure and relates to the completion of the port's breakwater and pier, and to dredging work. The internationalization of the Western Sicily port network looks beyond the EU. With the new Corsica Ferries connection, the port of Trapani is now connected to the south of France, but we're also aiming to boost connections between that city and North Africa, and to implement a number of cruises. Already this summer, Trapani will offer passengers bound for the Egadi Islands a new Fast Ferry Terminal. Maintenance work is also being carried out road surfaces along the docks, port fencing, work on the public lighting system and signage in the port area as well as dredging of the port and the access basin channel, and to updating the existing maritime station on the Sanità pier. Porto Empedocle is going to be equipped with a small cruise terminal, but we're also working on dredging, on a new Port regulatory plan (the current one dates back to 1963), and on special maintenance improvements to the port and outlying facilities.

