



## Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Ferpress, Il Mattino)
- **Naples Shipping Week** (Informatore Navale)

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...L'architetto Andrea Cecconi presenta il suo progetto alla città..."**  
(La Nazione)

### Trieste:

**"...Vuole un porto franco..."** (Italia Oggi)

**"...La Regione contro il rigassificatore..."** (Il Sole 24 Ore)

### Genova:

**"...Genova batte la concorrenza di Venezia e porta a casa anche la**

**"Msc Seaview..."** (Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

**"...Crollo Torre Piloti..."** (La Repubblica, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

**"...Navi e fiumi, chi interviene?..."** (Il Secolo XIX)

### Ravenna:

**"...Bonaccini, presidente AP Ravenna prossime Settimane..."** (Ferpress)

### Livorno:

**"...Fossi e fortezze da riscoprire..."** (Il Tirreno)

**"...La sfida alla porto 2000..."** (La Nazione)

**"...Via i depuratori dalla fortezza..."** (Il Tirreno)

### Ancona:

**"...In Croazia con snav da Pescara e Ancona..."** (Il Nautilus)

### Civitavecchia:

**"...Porto 10 navi da crociera nel weekend..."** (Civonline)

### Messina:

**"...Sicurezza sulle navi FS..."** (Gazzetta del Sud)

**"...Patto per la Falce..."** (Quotidiano di Sicilia)

### Palermo:

**"...Legambiente per Tremestieri..."** (Gazzetta del Sud)

# INDICE

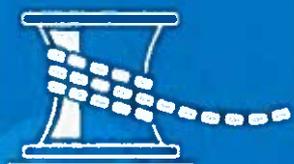
---



**Assoporti**

Associazione Porti Italiani

Data 5/7/2016



**ASSOPORTI**  
www.assoporti.it

**Rassegna stampa**

## **Notizie da altri porti italiani ed esteri**

- **Focus: Container** (Il Secolo XIX, L'Avvisatore, Il Sole 24 Ore, Quilivorno.it)

## **Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

**Lloyd's List**

## Giachino: Ok al Piano della portualita e della logistica Delrio ma le priorità faranno la differenza



(FERPRESS) - Roma, 4 LUG - "Ok al Piano della portualità e della logistica di Delrio ma le priorità faranno la differenza". Così in una nota stampa l'ex Sottosegretario ai trasporti e attualmente Presidente di SAIMARE di Genova, Mino Giachino, a conclusione del Forum Internazionale per lo sviluppo del cluster marittimo svoltosi a Napoli.

"Riconfermo - dichiara Giachino - il giudizio positivo del Piano della portualita e della logistica di Delrio che come lui ha detto ha ripreso contenuti e la scelta delle azioni attuative del Piano della logistica cui avevo lavorato negli anni di Governo e approvato dalla Consulta dei trasporti e della logistica oltre che da migliaia di operatori interpellati direttamente in decine e decine di incontri.

Un Piano poi definito dal Comitato scientifico cui partecipavano i prof.ri Gros-Pietro, Bologna, Boitani, Rocco Giordano, Dallari, Incalza e il compianto Maurizio Riguzzi.

Siccome il tempo intercorso tra i due Piani ha visto il calo della domanda di trasporto , ancora oggi inferiore al 2011, e stante la bassissima crescita economica del Paese, dopo le manovre eccessive volute dall'Europa della AUSTERITY e applicate da Monti, si pone il tema per il Paese di rilanciare i porti, i trasporti e la logistica come motore di crescita sostenibile fondamentale per il futuro. Ma, per far questo la priorità nelle azioni per attuare il Piano Delrio faranno la differenza".

"L'Italia - prosegue Giachino - è l'unico a paese europeo che perde traffici a essa diretti, per un valore di 3-4 miliardi di Euro , a favore dei più competitivi porti del Nord Europa. L'apertura del Gottardo a breve rafforzerà i traffici Nord-Sud mentre il Paese deve rafforzare e sviluppare i traffici Sud-Nord servendo anche il mercato svizzero , quello austriaco è quello germanico.

Per ottenere questo risultato che darebbe alla crescita del Paese un contributo pari a tante decantate riforme, occorre prioritariamente migliorare i collegamenti tra i porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico di garantire una maggiore competitività dei terminal di Genova, Savona, Spezia, Venezia e Trieste.

Qui si celano i deficit attuali che vanno dagli investimenti nei terminal, dalla costruzione della diga foranea di Genova , dai collegamenti ferroviari tra i porti , i retroporto e il mercato del Centro Sud Europeo.

Ecco perchè - conclude Giachino - insieme alla nomina dei Presidenti dei Porti occorre far lavorare da subito la cabina di regia delle Regioni del Nord Ovest e occorre mettere in moto domani mattina i collegamenti ferroviari in uscita dai porti.

Molto positiva la ripresa delle autostrade del mare e del FERROBONUS due iniziative importanti dei Governi Berlusconi".

L' economia del mare

## Autorità portuale per Annunziata esordio alla Cgil

Il sindacato: «Subito una guida stabile» E de Magistris attacca: «Basta ritardi»

La riforma portuale e la necessità di una guida stabile per il porto di Napoli restano al primo posto dell' agenda delle istituzioni locali e delle forze sociali. La conferma ieri alla Stazione Marittima dove la Filt Cgil ha organizzato un confronto sul tema della riforma del sistema portuale. Un appuntamento che ha visto l' ampia partecipazione di tanti iscritti al sindacato e di molti rappresentanti delle istituzioni e delle parti sociali. Natale Colombo, segretario Filt Campania, ha subito fatto capire che i giochi sono aperti e che il sindacato non abbasserà la guardia: «Giù le mani dalla riforma piuttosto che da questo o quel porto». La Cgil - e ieri è emerso in maniera molto chiara - si dichiara apertamente favorevole alla riforma della legge sui porti e chiede a viva voce che le Commissioni parlamentari si esprimano per il 17 luglio. Concetti ribaditi da Alessandro Rocchi, Segretario generale Filt Cgil.

Una riforma, ritenuta utile e necessaria per disincagliare i porti e le proprie filiere dalle tante e troppe aderenze che ne frenano lo sviluppo ed economia, capace di rispondere ad un mercato quale vero ed unico protagonista delle scelte e dei bisogni, in una logica di rete.

«Mai più rendite di posizione» rilancia Cortorillo, della segreteria nazionale della Filt Cgil.

Per Napoli poi non mancano le critiche sottolineando che l' Autorità Portuale solo nel 2008 (presidente Nerli) investì 164,4 milioni di euro mentre tra il 2009 ed il 2013 ha investito circa 36 milioni di euro.

E poi il dramma della mancata spesa per 150 milioni di euro sui fondi Fesr 2007/13. Anche per la Cgil ci vuole subito un presidente, competente e autorevole per l' Autorità Portuale di Sistema anche se non si risparmiano critiche per l' accordo dilatorio sugli accorpamenti ottenuti nella Conferenza Stato-Regioni.

Il congelamento di 36 mesi per la Campania, ad esempio, non è piaciuto ai vertici Cgil. Ma per quanto riguarda la riforma nel suo complesso il sindacato è preoccupato per «l' angusto spazio» riservato alle parti sociali nel «Partnership per la Risorsa Mare. I sindacati scompaiono dal comitato di gestione e questo è un male».

Il dibattito si è svolto in un clima disteso, forse nuovo, alla ricerca di punti di contatto piuttosto che di punti di conflitto, alla ricerca di una ritrovata pacificazione tra tutte le parti all' insegna del lavoro. Un

98 Napoli Cronaca

### L'occorrenza del mare Autorità portuale per Annunziata esordio alla Cgil

Il sindacato: «Subito una guida stabile»  
E de Magistris attacca: «Basta ritardi»

Il sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, ha criticato l' accordo di governo per la riforma del sistema portuale, ritenuto troppo dilatorio. «Basta ritardi», ha detto, «il porto di Napoli deve avere una guida stabile e competente». Il sindaco ha anche criticato l' accordo di governo per la riforma del sistema portuale, ritenuto troppo dilatorio. «Basta ritardi», ha detto, «il porto di Napoli deve avere una guida stabile e competente». Il sindaco ha anche criticato l' accordo di governo per la riforma del sistema portuale, ritenuto troppo dilatorio. «Basta ritardi», ha detto, «il porto di Napoli deve avere una guida stabile e competente».



### Il Cis chiama a raccolta le imprese «Salviamo i tesori di Capodimonte»

Il Cisl ha convocato a Napoli una riunione di lavoro con le imprese del settore portuale. L' obiettivo è discutere le proposte di riforma e trovare soluzioni concrete. «Salviamo i tesori di Capodimonte», ha detto il presidente del Cisl, «è importante che le imprese si esprimano e che il governo ascolti le loro voci».

Il sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, ha criticato l' accordo di governo per la riforma del sistema portuale, ritenuto troppo dilatorio. «Basta ritardi», ha detto, «il porto di Napoli deve avere una guida stabile e competente».

## - segue

---

clima disteso inaugurato proprio qualche giorno fa da una lettera inviata al ministro Delrio dal presidente di Fedarlinea, Raffaele Aiello, e sottoscritta dai principali stakeholders del porto, da ben 58 armatori, concessionari e grandi operatori (moltissimi dei quali presenti in sala), cui nei giorni successivi si sono aggiunti altre autorevoli voci a sostegno. Una lettera che si conclude lanciando unitariamente il nome di Andrea Annunziata alla guida dell' Autorità di Sistema del basso Tirreno. Ed proprio ad Andrea Annunziata ha spiegato i vantaggi delle semplificazioni contenute nella riforma senza nascondere, però, che per «un buon matrimonio ci vuole anche un buon fidanzamento», difendendo così anche la dilazione chiesta del presidente De Luca nella Conferenza Stato-Regioni.

Il tema porto, dunque, diventa caldo man mano che ci avviciniamo alle scadenze fissate dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, e allora ecco che il dibattito si autoalimenta. Con il sindaco Luigi De Magistris: «Basta ritardi e perdite di tempo sul porto di Napoli»; con il presidente della quarta commissione regionale, Luca Cascone, sono intervenuti il direttore del compartimento marittimo della Campania, Arturo Faraone; il presidente di Confindustria Campania Costanzo Jannotti Pecci; il presidente dell' Unione Industriali Ambrogio Prezioso, il delegato di Confcommercio Maurizio Maddaloni, il presidente dell' Autorità portuale di Messina, Antonino De Simone; l' onorevole Annamaria Carloni, il presidente del Propeller Umberto Masucci e tanti altri. In sala anche Antonio Bassolino, l' ex presidente Francesco Nerli e molti dirigenti della Cgil tra cui Federico Libertino. Per l' Autorità Portuale di Napoli una massiccia presenza di funzionari e dirigenti. A fare gli onori di casa Vita Convertino, dirigente Filil Cgil e componente del Comitato portuale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ANTONINO PANE

## La Via della Seta che unirà Asia ed Europa



Napoli, 4 luglio 2016 – Intervenendo alla Naples Shipping Week, Riccardo Fuochi, Presidente Propeller Milano ha parlato del progetto One Belt One Road ed ha dichiarato "in Cina è in atto un forte cambiamento economico. L'economia cinese, prima solo rivolta alla produzione per l'export, oggi, sta sempre più pensando allo sviluppo interno, questo in virtù della crescita della classe media collegata ad un aumento del costo del lavoro, La Cina agisce da stimolo per l'economia dei paesi vicini e dell'est europeo: detiene capacità d'investimento e capitali e vuole coinvolgere i paesi con cui esistono già degli accordi commerciali di partnership, in diversi progetti. Le opportunità sono enormi soprattutto per gli importanti corridoi marittimi e terrestri previsti ed è quindi il caso di approfondire capire l'essenzialità offerta da questo enorme bacino di popolazione che è ora un enorme mercato pronto a ricevere e a creare nuovi sfoghi anche per noi. Il progetto One Belt One Road avrà un peso enorme e prevede il coinvolgimento di 63 Paesi per integrare il corridoio terrestre (Silk Road Economic Belt) e quello marittimo (Maritime Silk Road del 21esimo secolo).



Vi sono fondi già stanziati dalla Cina nell'ordine di 100 miliardi di dollari: 40 miliardi per il Silk Road Fund in Asia centrale, 50 miliardi per Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) e 10 miliardi per la Nuova Banca di Sviluppo dei paesi BRICS. L'operazione coinvolge il 70% della popolazione mondiale distribuita su un'area che comprende il 75% delle riserve energetiche conosciute e rappresenta il 55% del PIL mondiale". Le prospettive più interessanti sono per i porti Adriatici in virtù del fatto che i cinesi considerano Venezia come il porto d'ingresso in Europa da Sud, possibile terminale di una delle rotte via mare della *One-Belt/One-Road Strategy*, Inoltre possono esserci effetti positivi sulla nostra industria ferroviaria e sulle grandi imprese di costruzioni. Il nuovo mercato del trasporto ferroviario sulla lunghissima percorrenza lungo il continente unico euro-asiatico può offrire all'industria ferroviaria europea ed italiana ma anche ai costruttori di contenitori, container, casse mobili, imballaggi, mezzi di movimentazione sui piazzali, ecc. un'opportunità storica di rilancio importantissima. Stesso discorso vale per il settore delle grandi costruzioni e per le società di engineering che operano all'estero: Ipaesi CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation) hanno messo in piedi programmi di investimento per miliardi di US\$ di infrastrutture stradali e ferroviarie per approfittare della grande occasione creata dalla New Silk Road per uscire dall'isolamento, agganciandosi all'Europa ed al Mediterraneo, da una parte, ed alla Cina, dall'altra. Tuttavia Esiste un apparente distacco e ritardo con cui la nostra imprenditoria e finanza stanno vivendo il progetto, mentre altri Paesi Europei sono già attivi. A questo proposito anche a livello italiano è opportuno: organizzare delle missioni con chi sta conducendo le operazioni ad Hong Kong per approfondire da subito le informazioni, relazionarsi con chi gestirà, anche finanziariamente, questa iniziativa, creare degli incontri mirati con chi è già dentro all'organizzazione del progetto stesso, avviare collaborazioni bilaterali in infrastrutture logistiche nei porti del Nord Adriatico come già effettuato dagli interlocutori cinesi lungo la dorsale Tirrenica.

## Soddisfazione e ottimi risultati per la II edizione della Naples Shipping Week



Napoli, 4 luglio 2016 – Oltre 3500 ospiti provenienti da 40 nazioni hanno partecipato ai 40 eventi della II edizione della Naples Shipping Week, la manifestazione organizzata dal Propeller Port Club di Napoli e da ClickUtility Team che si è conclusa nella storica cornice di PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli. Governance dei porti, sostenibilità e innovazione le parole chiave della settimana, gemellata con Genova, che ha coinvolto l'intera città con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Piazza del Plebiscito, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano. Per l'occasione la nave scuola «Amerigo Vespucci», il veliero simbolo della Marina Militare, ha fatto tappa a Napoli per tutta la settimana accogliendo quasi 23.000 visitatori e offrendo un ricco programma di eventi durante la sua sosta. In concomitanza della NSW si è anche svolto il “Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo” (MedCGFF), organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera che ha coinvolto i rappresentanti di circa 95 Organizzazioni internazionali per rilanciare il dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riguardo ai rapporti tra la sponda europea ed africana.

“L'economia marittima è la prima industria della città (il solo Porto di Napoli da lavoro a cinquemila addetti e produce un miliardo di fatturato) e la Naples Shipping Week è stato un evento di grande successo – ha dichiarato Umberto Masucci, Presidente del Propeller Napoli. Quando si crea sinergia e si fa squadra fra operatori pubblici e privati la nostra città è in grado di produrre risultati concreti per il territorio e veicolare un'immagine vincente a livello nazionale ed internazionale”.

Partecipazione e riconoscimenti da parte del comparto marittimo anche per l'8<sup>a</sup> edizione di Port&ShippingTech, main conference della manifestazione. Un'edizione significativa – oltre 150 i relatori messi a confronto – e più ampia, ai tradizionali temi del Green Shipping Summit, Smart Port & Logistics, Safety e Nuovi Mercati, quest'anno si sono infatti aggiunte nuove sezioni dedicate al Welfare e alla Finanza. Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno partecipato ai lavori confermando l'importanza dell'Economia del Mare motore di sviluppo commerciale e culturale del nostro Paese e ribadendo l'importanza del Porto di Napoli per la crescita del Mezzogiorno.

“Il grande successo della Naples Shipping Week è stato costruito grazie all'apporto di una squadra eccezionale di oltre 50 persone coordinata dal Propeller di Napoli -aggiunge Carlo Silva, Presidente di ClickUtility Team. E grazie all'esperienza maturata nella scorsa edizione e in occasione della Genoa Shipping Week. Dal gemellaggio tra le due città di mare è scaturito un grande evento congressuale internazionale, punto di riferimento per tutta la comunità dello shipping e della logistica.

Prossimo appuntamento, la terza edizione della Genoa Shipping Week che si terrà a Genova a settembre 2017.

“Il successo di Napoli – dice Alberto Banchemo, presidente Assagenti – ci invoglia a partire subito con i preparativi dell'evento genovese del 2017, riprendendo in mano il testimone della Shipping week, un evento che ci vede impegnati come Associazione soprattutto nell'organizzazione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, oggi alla sua quattordicesima edizione, per cui sono attesi più di tremila operatori dello shipping internazionale.



Il governatore del Friuli, Serracchiani, propone a Renzi l'istituzione di una No tax area

## Trieste vuole un porto franco L'obiettivo è attrarre nuovi investitori dopo Brexit

DI GAETANO COSTA

**A**ggiungi un porto a tavola. Dopo Brexit, tra le proposte d'istituzione di una *No tax area* pervenute al presidente del Consiglio, Matteo Renzi, s'aggiunge quella del governatore del Friuli Venezia Giulia e vicesegretario Pd, Debora Serracchiani. La quale, grazie a punti strategici come il Porto vecchio, vorrebbe creare una zona fiscale e doganale per attrarre nuovi investitori in fuga dalla Gran Bretagna.

Secondo il *Piccolo*, il governo, per l'istituzione di due *No tax area*, ovvero zone franche sul valore di reddito al di sotto del quale un soggetto è esente da imposizione fiscale, avrebbe già individuato l'area di Expo a Milano e il quartiere napoletano di Bagnoli, in attesa di riqualificazione. Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e il governatore della Liguria, Giovanni Toti, entrambi di centrodestra, hanno espresso le loro candidature rispettivamente per le città di Marghera e Genova.

Serracchiani, per avanzare il progetto triestino, s'è rivolta direttamente a Renzi, al ministro dell'Economia, Pier

Carlo Padoan, e al titolare dello Sviluppo economico, Carlo Calenda. «Porto all'attenzione Trieste come sede di un Porto franco che rappresenta un autentico unicum nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario», ha scritto Serracchiani nella lettera inviata a Palazzo Chigi.

«Le merci provenienti dai Paesi non comunitari», ha preseguito il numero due del Pd, «possono essere sbarcate e depositate (senza limiti di tempo) immuni da dazio o altra tassa, fino a quando non varcheranno i confini del porto franco, per essere importate all'interno del territorio doganale italiano/comunitario. E per le merci in regime di deposito illimitato non è necessaria la prestazione di alcuna garanzia. Inoltre, poiché le merci unionali lasciano il territorio dell'Ue non appena fatto il loro ingresso nel Porto franco, l'esportazione non è soggetta ad Iva».

Il governatore ha pensato a tutto. E ha individuato le varie aree che, previo accordo con l'Ue e col governo Renzi, potrebbero diventare zone franche in cui «potranno essere collocate, con procedure semplificate, attività industriali e logistiche possibili di

beneficiare dei vantaggi sopra descritti, in un habitat fiscale e doganale assolutamente unico nel panorama europeo».

Quella di Serracchiani, che può contare sui buoni rapporti con Renzi, è una candidatura ufficiale. Tanto che il governatore s'è detto certo «che il presidente del Consiglio sappia cogliere le potenzialità di moltiplicatore attrattivo d'investimenti di cui il Porto franco triestino sarebbe capace ove, alla peculiare collocazione baricentrica rispetto all'Europa, si addlassero le prerogative di una *No tax area*: tutto ciò con intuibili ricadute positive sull'intero sistema Paese».

A parlare per primo di *No tax area* in riferimento alla Brexit è stato il nuovo sindaco di Milano, Giuseppe Sala (Pd), il quale, già in campagna elettorale, aveva proposto di creare una zona franca nell'area di Expo per intercettare i capitali defluiti dalla Gran Bretagna in caso di uscita dall'Ue. Cosa che, col referendum, s'è verificata.

Ora, al tavolo delle candidature, che vanno da Milano a Genova passando per Venezia e Napoli, s'è aggiunta anche Trieste. In attesa di conoscere il parere del nuovo sindaco di centrodestra, Roberto Di-piazza, che ha strappato la città al Pd e che, in giunta, ha tenuto per sé la delega al Porto vecchio.

© Riproduzione riservata ■



Debora Serracchiani

Ambiente. Nuovo ricorso del Friuli-Venezia Giulia al Tar del Lazio per bloccare il progetto della spagnola Gas natural

## La Regione contro il rigassificatore

trieste Un nuovo capitolo nella infinita storia del rigassificatore di Trieste, peraltro mai nato nonostante un iter avviato nel 2004.

Sabato la Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato un nuovo ricorso al Tar del Lazio, per bloccare l'insediamento «di un impianto di rigassificazione che il Gruppo catalano Gas Natural intende costruire in località Zaule, frazione di Muggia, in provincia di Trieste». Questa volta si tratta di ricorso "per motivi aggiunti", dopo l'impugnazione - a fine aprile 2015, davanti al Tribunale amministrativo regionale del Lazio - del parere di compatibilità del progetto con il piano regolatore del porto di Trieste, espresso al ministero dell'Ambiente dalla Commissione tecnica per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e Valutazione ambientale strategica (VAS). La Regione si è mossa contro la Commissione tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale - VIA VAS, il ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, il ministero per i Beni e le Attività culturali, nonché nei confronti della società Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A.

I "motivi aggiunti" che hanno indotto la Regione Friuli VG a ricorrere nuovamente all'organo di giurisdizione amministrativa consistono in un nuovo parere della Commissione tecnica per la VIA, di fatto favorevole alla realizzazione del rigassificatore, parere che è stato notificato alla direzione regionale Ambiente dal ministero dell'Ambiente lo scorso 1 giugno. «La Regione ritiene illegittime e fondate su presupposti errati le valutazioni della Commissione, che al termine della propria istruttoria ha accertato l'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni contenute nella pronuncia di compatibilità ambientale emanata ancora nel lontano 2009 - fa sapere la Regione - Come noto infatti, la vicenda si trascina dal luglio 2004, 12 anni fa, quando Gas Natural ha dato avvio alla procedura per la costruzione e per l'esercizio di un impianto Gnl nel territorio del Comune di Trieste».

In sostanza, «la proposizione di motivi aggiunti evidenzia ancora una volta la volontà della Regione di opporsi alla realizzazione del progettato rigassificatore di Zaule», e l'ulteriore ricorso «è da ritenersi un atto dovuto e necessario per fermare l'iter amministrativo del procedimento autorizzativo». Solo lo scorso inizio di giugno era arrivato quello che pareva l'ennesimo stop: la presidente della Regione Debora Serracchiani, in un incontro con il neo insediato ministro dello Sviluppo Carlo Calenda, aveva ricevuto conferma che il rigassificatore di Zaule non era nell'agenda dell'Esecutivo.

«La decisione di non procedere alla realizzazione dell'impianto è infatti già stata assunta dal Governo - ricorda Serracchiani - Abbiamo sempre nutrito la convinzione che non ci siano le condizioni per realizzare un rigassificatore nel porto di Trieste sia per ragioni di precauzione, in quanto si tratta di un'attività che comporta rischi potenziali, sia in quanto il movimento di navi gasiere andrebbe a confliggere con le legittime ambizioni di sviluppo dello scalo commerciale, attualmente in pieno rilancio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Genova batte la concorrenza di Venezia e porta a casa anche la "Msc Seaview"

La nave da crociera, in consegna nel 2018, avrà il suo home port in Liguria

MATTEO MARTINUZZI

**TRIESTE.** Sarà Genova il primo home port di Msc Seaview, seconda nave di classe "Seaside" che verrà costruita da Fincantieri a Monfalcone, anche se il primo troncone della nave di circa 5.000 tonnellate è in fase di realizzazione proprio a Sestri Ponente.

La Superbal ha così spuntato su Venezia nonostante nelle intenzioni iniziali di Msc Crociere ci fosse l'idea di portare questa nave in Laguna per il suo debutto, come aveva raccontato al *Secolo XIX* Gianni Onorato, ceo della compagnia in occasione della "coin ceremony" di Msc Seaside. Non essendoci stata ancora una soluzione all'annosa questione del transito delle navi da crociera nel Bacino San Marco, Venezia vede andare in fumo un'altra opportunità.

Così Genova continua a fare il pieno con le navi della flotta di Msc Crociere, confermando la sua centralità nel piano di espansione della compagnia, visto che anche Msc Me-

raviglia, la nuova nave in costruzione a Saint-Nazaire presso gli stabilimenti di Stx France, esordirà dalle banchine di Ponte dei Mille l'anno prossimo.

Il viaggio inaugurale di "Seaview" prenderà il via il 10 giugno 2018; la nave dopo aver lasciato le acque liguri raggiungerà prima Napoli e poi Messina. La tappa successiva sarà La Valletta e poi, dopo una giornata di navigazione, prima del rientro a Genova, toccherà altri due scali classici del Mediterraneo Occidentale, Barcellona e Marsiglia. Come ormai da tradizione Msc Crociere sarà possibile imbarcarsi in tutti i porti di scalo in questo itinerario che viene definito appunto "traghettoni". Queste destina-

zioni, oltre ad essere molto appetibili turisticamente, hanno anche un grosso bacino d'utenza che garantisce sempre un ottimo riempimento della nave. Poi essendo "Seaview" una nave nuova e molto innovativa la richiesta di mercato sarà ancora maggiore.

Così se il Mediterraneo Occidentale vedrà navigare un altro gigante all'avanguardia tecnologicamente e di conseguenza più rispettoso dell'ambiente, l'Adriatico continua a vedersi ridotto a destinazione in crisi a causa dell'empasse delle istituzioni che non riescono a dare certezze sul futuro dell'industria crocieristica veneziana.

«La nostra compagnia - ha detto ieri Gianni Onorato - ha una tradizione che affonda le radici nel Mediterraneo ed è quindi naturale che Msc Seaview - la nostra terza nave smart di ultima generazione che entrerà in servizio a giugno 2018 - venga dislocata in quest'area ricca di storia e cultura. I crocieristi possono ora programmare le loro vacanze a bordo di una delle navi più innovative del settore e godere di tutto quello che questa regione, sempre molto apprezzata, ha da offrire. Siamo orgogliosi della nostra partnership con Fincantieri nel realizzare la nostra visione per questa nuova generazione di navi».

shipping@ilsecolo XIX.it

© BY NEND AL CUNIDATI RASEPATI

## CROCIERE

### *Msc, Genova home port della nuova nave "Seaview"*

Sarà Genova il primo home port di "Msc Seaview", seconda nave di classe Seaside che verrà costruita da Fincantieri a Monfalcone, anche se il primo troncone della nave da circa 5.000 tonnellate è in fase di realizzazione a Sestri Ponente.

La Superba l'ha così spuntata su Venezia nonostante nelle intenzioni iniziali di Msc Crociere ci fosse l'idea di portare questa nave in Laguna per il suo debutto, come aveva spiegato al Secolo XIX Gianni Quorato, ceo della compagnia in occasione della "coin ceremony" di "Msc Seaside". Ma non essendoci stata ancora una soluzione all'annosa questione del transito delle navi da crociera nel Bucino San Marco, Venezia vede andare in fumo un'altra opportunità. Così Genova continua a fare il pieno con le navi della flotta di Msc Crociere, confermando la sua centralità nel piano di espansione della compagnia, visto che anche "Msc Meraviglia", la nuova nave in costruzione a Saint Nazaire presso gli stabilimenti di Stx France, esordirà dalle banchine di Ponte dei Milite l'anno prossimo.

Il viaggio inaugurale di "Sea-

view" prenderà il via il 10 giugno 2018: la nave dopo aver lasciato le acque liguri raggiungerà prima Napoli e poi Messina. La tappa successiva sarà La Valletta e poi, dopo una giornata di navigazione, prima del ritorno a Genova, toccherà altri due scali classici del Mediterraneo Occidentale, Barcellona e Marsiglia. Come ormai da tradizione, con Msc Crociere sarà possibile imbarcarsi in tutti i porti di scalo in questo itinerario che viene definito appunto "traghetto". Queste destinazioni, oltre ad essere appetibili turisticamente, hanno infatti anche un grosso bacino d'utenza che garantisce sempre un ottimo riempimento della nave. Poi essendo "Seaview" una unità nuova e innovativa, la richiesta di mercato sarà ancora maggiore.

Così, se il Mediterraneo Occidentale vedrà navigare un altro gigante all'avanguardia tecnologicamente e di conseguenza più rispettoso dell'ambiente, l'Adriatico continua a vedersi ridotto a destinazione in crisi a causa dell'emipasse delle istituzioni che non riescono a dare certezze sul futuro dell'industria crocieristica veneziana.

**Matteo Martinuzzi**

# Msc, Genova home port della nuova nave "Seaview"

Genova - Il viaggio inaugurale prenderà il via il 10 giugno 2018: l'unità, dopo aver lasciato le acque liguri, raggiungerà prima Napoli e poi Messina.



Genova - Sarà Genova il primo home port di "Msc Seaview", seconda nave di classe Seaside che verrà costruita da Fincantieri a Monfalcone, anche se il primo troncone della nave da circa 5.000 tonnellate è in fase di realizzazione a Sestri Ponente. La Superba l'ha così spuntata su Venezia nonostante nelle intenzioni iniziali di Msc Crociere ci fosse l'idea di portare questa nave in Laguna per il suo debutto, come aveva spiegato al Secolo XIX **Gianni Onorato**, ceo della compagnia in occasione della "coin ceremony" di "Msc Seaside". Ma non essendoci stata ancora una soluzione all'annosa questione del transito delle navi da crociera nel Bacino San Marco, Venezia vede andare in fumo un'altra opportunità. Così Genova continua a fare il pieno con le navi della flotta di Msc Crociere, confermando la sua centralità nel piano di espansione della compagnia, visto che anche "Msc Meraviglia", la nuova nave in costruzione a Sain Nazaire presso gli stabilimenti di Stx France, esordirà dalle banchine di Ponte dei Mille l'anno prossimo.

**Il viaggio inaugurale di "Seaview" prenderà il via il 10 giugno 2018: la nave dopo aver lasciato le acque liguri raggiungerà prima Napoli e poi Messina.** La tappa successiva sarà La Valletta e poi, dopo una giornata di navigazione, prima del rientro a Genova, toccherà altri due scali classici del Mediterraneo Occidentale, Barcellona e Marsiglia. Come ormai da tradizione, con Msc Crociere sarà possibile imbarcarsi in tutti i porti di scalo in questo itinerario che viene definito appunto "traghettone". Queste destinazioni, oltre ad essere appetibili turisticamente, hanno infatti anche un grosso bacino d'utenza che garantisce sempre un ottimo riempimento della nave. Poi essendo "Seaview" una unità nuova e innovativa, la richiesta di mercato sarà ancora maggiore. Così, se il Mediterraneo Occidentale vedrà navigare un altro gigante all'avanguardia tecnologicamente e di conseguenza più rispettoso dell'ambiente, l'Adriatico continua a vedersi ridotto a destinazione in crisi a causa dell'empasse delle istituzioni che non riescono a dare certezze sul futuro dell'industria crocieristica veneziana.

TESTIMONI AL PROCESSO

## I due ammiragli: 'Crollo Torre piloti per errore umano'

"Riguardando la scena e conoscendo la portualità ritengo logico che l'urto della nave contro la Torre piloti sia dipeso dal comportamento umano. Di chi non lo so". Lo ha detto l'ammiraglio Felicio Angrisano, all'epoca dei fatti comandante della Capitaneria di porto di Genova deponendo come teste al processo a 6 imputati per il crollo della Torre piloti urtata dal cargo Jolly Nero il 7 maggio 2013 che provocò la morte di nove persone.

Angrisano ha ricordato che la sera della tragedia stava leggendo il discorso del giorno dopo per il passaggio di consegne al suo successore. "Mi si è presentato uno scenario terrificante - ha detto Angrisano -. C'era un ammasso enorme di macerie e si scavava anche con le mani per cercare di salvare qualcuno. "

Angrisano ha spiegato che "il comandante deve comunicare al pilota e alla Capitaneria se ci sono tutte le condizioni di sicurezza della nave.

Se c'è un qualsiasi elemento che induca a capire che qualcosa non va è necessario impedire che la nave esca dal porto".

Dopo Angrisano ha deposto anche l'ammiraglio Vincenzo Melone, comandante generale delle Capitanerie: "La Jolly Nero non doveva trovarsi lì" ha detto.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Secolo XIX

---

NUOVO BLITZ ALLA COMPAGNIA MESSINA, ACQUISITI DOCUMENTI SUI VECCHI INCIDENTI

## «La Torre aveva crepe e problemi strutturali»

*La denuncia era stata presentata dalla Capitaneria prima dello schianto con la Jolly Nero*

LA TORRE piloti del porto aveva problemi strutturali. Lo racconta un dossier della capitaneria di porto, inviato in tempi non sospetti alle autorità competenti, l' autorità portuale di Genova e il Ministero. Nel rapporto, corredato di una sezione fotografica, sono indicate crepe nella struttura e chiari segni di usura. Il report è stato acquisito dalla Procura, che sta valutando se questa denuncia possa essere correlata all' inchiesta penale sulla progettazione della struttura.

Quale peso ha questa nuova scoperta sulle indagini? Al momento è difficile dirlo. Se da un lato è pacifico che il crollo della struttura non sarebbe avvenuto senza lo schianto contro la portacontainer Jolly Nero, è pur vero che uno dei fitoni a cui lavora il sostituto procuratore Walter Cotugno riguarda la progettazione della struttura.

Al centro degli accertamenti c' è la questione del posizionamento dell' edificio, costruito a filo banchina e della mancata protezione, ma comunque i difetti segnalati prima dell' incidente sono entrati a far parte del fascicolo. Sul registro degli indagati per questo filone di indagini sono finiti Angelo Spaggiari, negli anni

Novanta dirigente del Consorzio Autonomo del porto, Fabio Capocaccia, ex direttore generale del Consorzio autonomo del porto, gli ingegneri progettisti Bruno Ballerini e Paolo Grimaldi, Giorgio Mozzo, collaudatore della Torre nel 1995 e Ugo Tomasicchio, all' epoca presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La seconda novità investigativa riguarda i controlli effettuati sulle navi della flotta Messina. Nelle scorse settimane la polizia giudiziaria si è presentata presso la sede della compagnia, per ottenere documentazione relativa agli incidenti che hanno preceduto quello della Jolly Nero. Tecnicamente non si è trattato di un sequestro, ma di un' acquisizione di materiale, che ha riguardato gli atti relativi alle avarie avute dalle navi della compagnia di navigazione: rapporti, diagnosi e contromisure prese.

# Crollo della Torre piloti, Angrisano: «Fu un errore umano»

Genova - «Riguardando la scena e conoscendo la portualità ritengo logico che l'urto della nave contro la Torre piloti sia dipeso dal comportamento umano. Di chi? Non lo so».



Genova - «Riguardando la scena e conoscendo la portualità ritengo logico che l'urto della nave contro la Torre piloti sia dipeso dal comportamento umano. Di chi? Non lo so». Lo ha detto **l'ammiraglio Felicio Angrisano**, all'epoca dei fatti comandante della Capitaneria di porto di Genova deponendo come teste al processo a 6 imputati per il crollo della Torre piloti urtata dal cargo Jolly Nero il 7 maggio 2013 che provocò la morte di nove persone. Angrisano ha ricordato che la sera della tragedia stava leggendo il discorso del giorno dopo per **il passaggio di consegne all'ammiraglio Vincenzo Melone come comandante della Capitaneria di porto**. «Mi si è presentato uno scenario terrificante - ha detto Angrisano -, C'era un ammasso enorme di macerie e si scavava anche con le mani per cercare di salvare qualcuno. Abbiamo anche bloccato tutte le attività marittime del porto mentre i sommozzatori cercavano eventuali superstiti». Angrisano ha spiegato che «il comandante deve comunicare al pilota e alla Capitaneria se ci sono tutte le condizioni di sicurezza della nave. Se c'è un qualsiasi elemento che induca a capire che qualcosa non va è necessario impedire che la nave esca dal porto». Dopo Angrisano ha depresso anche l'ammiraglio Vincenzo Melone, comandante generale del corpo delle Capitanerie: **«La Jolly Nero non doveva trovarsi lì»** ha detto e ha parlato delle fasi convulse seguite al crollo definito «una catastrofe»

# Il Secolo XIX

---

## Navi e fumi, chi interviene?

Sono un'abitante del quartiere di S. Teodoro e dalla mia casa vedo il porto. Convinta che il traffico che vi si svolge sia

una ricchezza per il porto stesso e per la città mi chiedo se non sia possibile che tenga conto anche della salute della cittadinanza. Osservo da tempo traghetti, in particolare la Sny Toscana delle Grandi Navi Veloci, Otta e Drea della compagnia Moby Lines, i quali, anche in stazionamento nel porto, ma soprattutto alla partenza e all'arrivo emettono a lungo una grande quantità di fumo nero, evidentemente non adeguatamente filtrato e proveniente dall'utilizzo

di un carburante a contenuto di zolfo superiore al consentito. Il fatto non è occasionale e ne possiedo ampia documentazione fotografica. Avendo letto su un vostro articolo del 18 maggio scorso, dal titolo "Monitoraggio sui traghetti", che da due anni Capitaneria di Porto e Arpal effettuano il monitoraggio delle Grandi Navi Veloci e delle Moby per controllarne le emissioni, mi permetto di esprimere qualche dubbio sull'effettiva effettuazione di questo monito-

raggio e comunque sulla sua efficacia. Interpellata telefonicamente la Capitaneria sostiene la necessità delle segnalazioni dei cittadini e ammette la lentezza nell'intervenire da parte dell'autorità competente.

Mi domando se non siano gli enti preposti a dover comunque intervenire e quanto fumo dovremo ancora respirare, grandi e piccini, soprattutto in estate, prima che questo avvenga.

**MARINA BELLINAZZO** E-MAIL

## **E-R: Bonaccini, nomina presidente AP di Ravenna nelle prossime settimane**



(FERPRESS) - Ravenna, 4 LUG - Il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Ravenna sarà nominato dal governo, in accordo con la Regione, "nelle prossime settimane". E' quanto ha assicurato il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini.

L'Autorità portuale di Ravenna è commissariata da marzo, quando è scaduto il mandato del presidente Galliano Di Marco, non confermato. Bonaccini si è poi soffermato sul progetto di approfondimento dei fondali del porto ravennate: "Nei prossimi anni dobbiamo assolutamente sbancare almeno di tre metri. I 60 milioni del budget sono salvi. Se non riusciremo a centrare l'obiettivo in questa legislatura, sarà un fallimento del presidente della Regione".

# Fossi e Fortezze da riscoprire

Il Comune torna a puntare sulla candidatura Unesco e finanzia (a metà) un progetto

DI LIVORNO

«Stiamo lavorando da un po' di tempo a uno studio per la valorizzazione del sistema di Fossi e Fortezze. L'obiettivo è classificare il sistema come bene Unesco». Diego Vanni, ingegnere, ha spiegato ieri in commissione quattro, parlando dell'elaborazione di un pre-dossier per avanzare questa candidatura. L'altro aspetto che preme riguarda la tutela di questi beni: «Abbiamo già investito risorse - dice ancora Vanni - e ne investiremo nell'ambito del "progetto pilota". Si tratta di un progetto firmato dall'ingegner Andrea Ceccoli che prevede di libera-

re da barche e auto la porzione del Fosso della Venezia (compresa tra il ponte di Marmo e il ponte dei Domenicani tra gli scali del Ponte di Marmo e quelli di Montepio) con il conseguente restyling di tutta l'area, il recupero dei vecchi seclati e la sistemazione di arredi, spallette e cantine, sognando una fruizione del fossi sul modello di Amsterdam e Utrecht. Sul progetto è stata coinvolta anche la Fondazione proprietaria di cantine sugli scali Montepio.

Il progetto (costo complessivo circa 6 milioni di euro di cui la metà sarebbero finanziati dall'Autorità) ci mostra come potrebbero diventare i canali della Venezia che attualmente non sono valorizzati come do-

vrebbero. «Obiettivo è conoscere questi progetti capire i tempi e fare squadra tra istituzioni», ha spiegato Aurigi. La Regione, per l'assessore, è necessario dia il suo contributo nell'ottica di considerare Livorno come porta a mare della Toscana. In previsione

c'è anche il ripristino della torre del Marzocco per attrarre i crocieristi che rimangono in città. «La Venezia è in condizioni disperate - dice Ceccoli - i Fossi sono tenuti secondo il principio "se vuoi fare come ti pare vieni a lavoro". È chiaro che così com'è non possiamo pretendere che i turisti la visitino, e nemmeno che l'Unesco ci prenda in considerazione». In

questa prima fase il Comune, che a bilancio non ha 3 milioni a disposizione per il progetto, ha cercato di coinvolgere la Regione sugli aspetti di finanziamento anche nell'ultima riunione: «Abbiamo cercato la condivisione con la Regione e credo che siano riusciti nell'intento - ha confermato Aurigi - La regione ha accolto queste richieste dicendo che le avrebbe valutate nella gestione del bilancio regionale». Se non dovesse andare in porto, «ne prenderemo atto e metteremo in campo un piano B - conclude Aurigi - ma non credo che la regione abbia interesse a non prendere in considerazione questo intervento. Aspettiamo le risposte».

(v.p.)



Progetto pilota: via le auto dagli scali e le barche da una parte del Fosso della Venezia (Marzi/PentaFoto)

## LA SFIDA ALLA PORTO 2000

### «I proventi delle crociere per rilanciare il quartiere»



**SICALCOLA** che passano dal porto di Livorno ogni anno almeno 2 milioni di passeggeri dei traghetti e 1 milione di passeggeri delle navi da crociera. Tre milioni di persone che fruttano introiti rilevanti alla società Porto 2000 pagando la tassa di imbarco. «Allora potremmo discutere con Porto 2000 e

per girare parte degli introiti della tassa di imbarco al Comune, come già accade per il comune di Capri, in modo da destinare queste risorse alla riqualificazione del rione Venezia, al potenziamento della ricettività, dei servizi e al miglioramento del decoro urbano».

A lanciare questa proposta in quarta commissione è il consigliere 5 Stelle Edoardo

Marchetti (nella foto). «Sia chiaro, però, o ci mettiamo d'accordo con e Porto 2000 per girare il euro a passeggero al Comune della tassa di imbarco, o ci attrezzeremo per intercettare i mezzi che trasportano i passeggeri, soprattutto i pullman che li prendono sotto bordo e li portano nelle città d'arte. Potremmo far installare all'ingresso degli imbarchi delle telecamere, tipo quelle delle ztl, che registrano le targhe dei veicoli per poi individuare i proprietari. Si tratterebbe di una sorta di pedaggio elettronico che verrebbe notificato al proprietario dei mezzi per il pagamento».

**AMBIENTE** » DIETRO LE QUINTE DEL PROGETTO

# Via il depuratore dalla Venezia «Possiamo farcela, ecco come»

L'assessore accelera: nuovo impianto all'ex Trw. Rebus soldi: la soluzione  
Lo spostamento del Rivellino primo passo per la trasformazione del quartiere

di Enrico Paradisi

DI LIVORNO

Il progetto dello spostamento del depuratore, dal Rivellino alla zona ex Trw, già anticipato dal Tirreno un paio di mesi fa, è considerato un «passaggio epocale» anche dall'amministrazione Nogarola. È stato l'assessore all'urbanistica Aurigi a riferirlo, ieri, nel corso della quarta commissione aggiungendo che «lavoreremo affinché possa attuarsi nel più breve tempo possibile».

Libere quei tre ettari e mezzo di "interfaccia" tra città e porto permetterebbe di valorizzare anche a scopo turistico il comparto delle mura lorenese. Un trasferimento che - dice l'assessore - potrebbe innescare, inoltre, un meccanismo virtuoso di trasformazione urbana nell'ottica di riqualificare La Venezia, il centro storico e la stazione marittima, il piano, illustrato dall'ex direttore generale di Asa, Michele Caturegli, in veste ora di consulente per questo progetto, prevede la delocalizzazione dell'impianto per step: in una prima fase, 10 milioni di euro già a disposizione, stanziati per i previsti e necessari investimenti di adegua-

mento e potenziamento del Rivellino (visto che nel 2015 è scaduta l'autorizzazione allo scarico) potrebbero essere dirottati infatti sulla nuova realizzazione, in grado di coprire un fabbisogno di 70mila abitanti equivalenti e risolvere dunque il deficit attuale. In questo modo si prenderebbero i classici due piccioni: oltre a superare il problema contingente (l'impianto attuale accanto alle limitazioni di spazio per volumi aggiuntivi, presenta difficoltà di funzionamento nelle situazioni di picco, in caso cioè di piogge intense), si farebbe un primo passo concreto verso la sua delocalizzazione. La ratio è quella di smettere di investire lì, e cominciare con questo primo passo a trasferire tutto di fronte all'ex Trw. La nuova localizzazione è stata individuata in zona industriale, in Via Enriques, alle spalle della raffineria e del parco ferroviario, su un terreno di proprietà a metà tra Eni e Autorità Portuale. Con questa operazione si potrebbe anche tornare a utilizzare, dopo revamping, il vicino depuratore per acque industriali che per i problemi di ricezione del Rivellino è fermo.

Dopo una fase progettuale intensa, è partita la fase di defi-

nitiva convergenza tra i vari enti per la definizione di un accordo di programma che sancisca lo spostamento definitivo. Dopo questo primo step, per spostare e chiudere definitivamente il Rivellino servono altri 21 milioni, che non sono previsti però nel piano degli investimenti dell'Ait (l'autorità idrica) perché non ritenuti urgenti. Dunque queste risorse andranno trovate attraverso la Regione, i bandi europei o l'accordo tra comuni altri enti. La somma è necessaria per costruire un impianto di sollevamento, una nuova condotta e i due terzi rimanenti del nuovo impianto di via Enriques. Altri 7 milioni, infine, servirebbero se si volesse trasferire eventualmente l'impianto di trattamento dei fanghi del Picchianti, accanto all'inceneritore, che a quel punto potrebbe essere utilizzato da Aamps per la digestione anaerobica dei rifiuti.

Il consigliere Ruggieri (Pd) pur convinto della bontà del progetto ha avanzato perplessità sulla scelta dell'area e l'ha presentato un atto di indirizzo (trovando il consenso di tutta la Commissione) per impegnare sindaco e giunta sull'apertura di un dibattito pubblico sul

tema senza vincoli sulla localizzazione.

Secondo Ruggieri infatti lo spostamento del depuratore potrebbe portare a problematiche con la popolazione di un comune che si ritrova i liquami di un'altra città a ridosso. «Bisogna arrivare a un progetto il più possibile condiviso», ha concluso - mi immagino quando vedranno le cartine sui giornali. A rispondere alle eccezioni sollevate da Ruggieri è lo stesso Caturegli: «La distanza tra abitazioni e depuratori per legge deve essere almeno 100 metri, e nel giro di un chilometro dal nuovo impianto, non ci sono praticamente abitazioni, mentre nel giro di un chilometro da quello attuale c'è tutta la Venezia e mezza città».

Ora gli impianti sono tutti chiusi - garantisce l'ex direttore - e dal punto di vista olfattivo non creano problemi. Anzi la nuova location consente di ricevere anche le acque da trattare della raffineria e raccogliere i percolati della discarica del Vallin dell'aquila. Insomma se l'impatto ambientale è modesto per un impianto moderno, come afferma Caturegli, si tratta di fare i conti con un impatto più che altro urbanistico.

# Il Nautilus

## IN CROAZIA CON SNAV DA PESCARA E ANCONA



PESCARA – Dal 23 luglio e fino al 4 settembre SNAV ripropone il collegamento tra l'Italia e la Croazia con partenza da Pescara. Anche quest'anno SNAV propone due collegamenti marittimi tra l'Italia e la Croazia attraverso due corse dedicate dai porti di Ancona e Pescara sulle tratte Ancona-Spalato e Pescara – Isola di Hvar e viceversa.

Il collegamento Pescara – Isola di Hvar è effettuato con un mezzo veloce, con il solo trasporto di passeggeri che rientra in un accordo tra la Compagnia di navigazione napoletana e la Camera di Commercio della città capoluogo dell'Abruzzo ha un alto valore turistico per i due Paesi.

“Con un grande sforzo aziendale e con il sostegno della Camera di Commercio di Pescara, abbiamo confermato il collegamento tra il capoluogo adriatico e la Croazia che riteniamo una tratta fondamentale per il turismo tra i due Paesi” – afferma Raffaele Aiello, Amministratore Delegato di SNAV – “Il collegamento estivo con la Croazia si aggiunge a quelli con le Isole e destinazioni turistiche del Golfo di Napoli, le Isole Eolie e le Isole Pontine, e rafforza la leadership dell'azienda nei collegamenti turistici veloci”

### **La tratta Pescara – Hvar**

La corsa Pescara – Isola di Hvar e viceversa sarà effettuata nei giorni lunedì, mercoledì, venerdì, sabato e domenica dal 23 luglio e fino al 4 settembre con partenza da Stari Grad alle 7.30 e arrivo a Pescara alle 13.30 con lo scalo all'Isola di Hvar alle 8.15. Mentre la partenza da Pescara sarà alle 14.30 e l'arrivo a Stari Grad alle 19:30 con proseguimento in Bus navetta fino al porto di Hvar con arrivo alle 20:00. I Sarà possibile acquistare i biglietti collegandosi al sito ufficiale della compagnia [www.snav.it](http://www.snav.it) oppure chiamando il call center allo 0814285555, attivo tutti i giorni.

### **Il collegamento Ancona-Spalato**

La corsa Pescara-Hvar si aggiunge a quelle effettuate sulla tratta Ancona-Spalato e viceversa che sarà attiva fino al 4 novembre con partenze giornaliere alle ore 20:15 con arrivo alle ore 7:00 da entrambi i porti. Nei week-end di luglio e agosto il collegamento tra Ancona-Spalato prevede anche lo scalo sull'isola di Hvar e più precisamente a Stari Grad. Su questa tratta effettuata con un traghetto è possibile imbarcare auto, moto, camper e veicoli commerciali.

### **Le destinazioni raggiunte: Hvar, Stari Grad e Spalato**

Centro dell'omonima isola (una delle più soleggiate della Croazia), la città di Hvar (Lesina) si trova sul versante meridionale dell'isola, ed è un importante centro culturale. Il suo nome deriva dal toponimo greco Pharos, città che sorgeva là dove oggi sorge Stari Grad. Nel XIII secolo la città di Hvar superò per importanza l'antica Pharos, divenendo il capoluogo dell'isola. Dalla sua fortezza “Španjol”, posta in posizione dominante rispetto al centro urbano, si gode d'una vista mozzafiato che abbraccia le verdi isole Pakleni otoci (con il marina ACI Palmizana) ed il mare aperto. La piazza principale, antistante la Cattedrale ed a due passi dall'“Arsenale” e dal più antico teatro civico d'Europa (XVII sec.), è uno dei luoghi più amati dai turisti.

### **Spalato**

Capoluogo della Dalmazia, Spalato è la meta ideale per chi preferisce una vacanza all'insegna dell'arte e della cultura; tuttavia la città può rappresentare anche un punto di partenza per coloro che amano il mare e le spiagge: da Spalato infatti si possono raggiungere facilmente le principali località balneari della costa dalmata (Zadar, Dubrovnik, Brac e Solta). Incastonate tra l'Adriatico e i monti, le città ed i villaggi della costa offrono ai turisti scenari paesaggistici incantevoli, con un clima mite e temperato e, soprattutto, con un mare cristallino e trasparente.

## **Porto, dieci navi da crociera nel weekend**

CIVITAVECCHIA - Ancora un weekend caldo al porto di Civitavecchia. Si conferma elevat, ed in aumento, il numero dei passeggeri transitati nello scalo marittimo, con un totale di 36.485 persone che hanno utilizzato navi di linea, con un carico di 11.743 veicoli al seguito, unitamente ai 27.342 passeggeri presenti sulle 10 navi da crociera che hanno toccato il porto nel fine settimana.

"L'ingente afflusso di mezzi e persone - hanno spiegato dalla Capitaneria di porto - è stato costantemente monitorato sotto la sorveglianza dell'Autorità Marittima, in sinergia con gli altri soggetti e forze di polizia operanti in porto".

Capitaneria che, nel primo finesettimana di luglio, è stata impegnata su più fronti, con uomini e mezzi, lungo tutto il litorale e con controlli anche terrestri. Il complesso delle sanzioni amministrative comminate nel corso dei vari controlli, ha raggiunto la cifra di 13.438 euro, unitamente a 40 kg di prodotto ittico sequestrato effettuati nelle verifiche sulla filiera.

Ieri vertice al Comune di Messina con Rfi e Capitaneria di porto

## Sicurezza sulle navi Fs, altra tappa a Roma

*Il caso del traghettamento dei treni sarà affrontato al ministero dei Trasporti*

MESSINA Ha chiarito aspetti già noti il vertice di ieri a Palazzo Zanca tra Amministrazione, Capitaneria di porto e Rfi. La questione della sicurezza sui traghetti del Gruppo Fs, alla base del divieto ai passeggeri di rimanere sui convogli durante la navigazione nello Stretto, sarà adesso affrontata in dettaglio a Roma. «Nella prossima riunione convocata al ministero dei Trasporti speriamo venga risolta la problematica salvaguardando il traghettamento ferroviario con le condizioni di sicurezza, assicurando il massimo impegno a seguire l'evoluzione della vicenda in quanto è indispensabile che venga riconfermato il valore sociale di un servizio a garanzia della continuità territoriale e la mobilità delle fasce più deboli della popolazione», hanno sottolineato il sindaco Renato Accorinti e l'assessore Sebastiano Pino. Il comandante della Capitaneria di porto Nazzareno Laganà ha confermato che il provvedimento adottato riguarda le navi Scilla e Rfi ed ha assicurato che il traghettamento delle cinque coppie di treni passeggeri sarà garantito dalla "Messina", senza l'obbligo di lasciare le vetture. Pino, sempre ieri, ha avuto un faccia a faccia con i rappresentanti dei sindacati di settore, con cui ha concordato sull'urgenza di

«fare chiarezza sulla vicenda per restituire certezza e serenità, garantendo che l'impegno per la massima sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori non è mai venuto meno». Ha quindi ribadito che «le attività di traghettamento dei treni passeggeri vengono svolte da 114 anni in assoluta sicurezza e dovranno seguire le procedure sin qui adottate che certamente andranno costantemente vigilate dalle autorità preposte affinché siano osservate». Ecco perché Palazzo Zanca ritiene tanto opportuno quanto strategico ammodernare la flotta di Rfi, «con traghetti di nuova concezione che garantiscano il massimo comfort e sicurezza». Sulla questione ha preso posizione anche il vicepresidente della Commissione trasporti della Camera, Vincenzo Garofalo: «È impensabile che i passeggeri siano costretti a scendere dal treno durante il traghettamento», anche perché «la normativa di disciplina del settore è invariata e questo argomento non è mai stato oggetto di discussione in nessun tavolo di trattativa ministeriale».

Si studino tutte le soluzioni praticabili tra le quali non rientra, senza dubbio, quest'ultima che pregiudicherebbe fortemente i diritti dei passeggeri siciliani, già svantaggiati da un livello generale dei collegamenti di molto inferiore alla media nazionale in termini di frequenza e tempi di percorrenza delle tratte». Il sindacato Orsa, dal canto suo, domani, alle 10, incontrerà i lavoratori del comparto e poi esporrà il suo punto di vista in una conferenza stampa sul tema "La politica, Rfi e la Capitaneria di porto rilanciano l'attacco contro i treni a lunga percorrenza, minacciano il lavoro e il diritto costituzionale alla continuità territoriale".

ANDREA MESSINA

Le risorse necessarie per ripulire la vasta area dai veleni che sono presenti nel sottosuolo sono ingenti

## Patto per la Falce: i primi lavori mostrano risultati incoraggianti

*Riportare il luogo alla dignità che la sua bellezza paesaggistica e artistica meritano*

MESSINA - Il Patto per la Falce comincia a mostrare i primi effetti. Le demolizioni avviate e il Prg del porto corredato di Vas inoltrato a Palermo, danno senso alla sinergia che si è innescata tra le istituzioni con l'importante ruolo giocato dal Rettore Pietro Navarra.

Certo per vedere la Zona Falcata tornare a vivere con la dignità che la sua bellezza paesaggistica e artistica merita, ci vorrà ancora del tempo ma almeno si è usciti fuori dall'immobilismo di decenni.

L'assessore al Territorio e Ambiente Maurizio Croce rassicura sui tempi brevi dell'approvazione del Piano regolatore portuale che attende da un decennio di essere varato.

Lo scorso 23 giugno l'Autorità Portuale lo ha presentato alla Regione, comprensivo del rapporto ambientale e, secondo gli impegni sottoscritti, entro 60 giorni dovrebbe essere approvato.

Sempre secondo le previsioni del Patto per la Falce il Comune dovrà rinunciare a tutti i contenziosi in atto pendenti sulle aree entro 15 giorni dalla presentazione del piano portuale.

L'assessore ai Lavori pubblici Sergio De Cola assicura che ogni controversia con l'Autorità portuale inerente quelle aree cesserà, contropartita questa ad una Vas che prospetta una drastica riduzione degli indici di cubatura originariamente previsti dal Prg, così come chiesto dal sindaco Renato Ac corinti.

Con la fine della diatriba su alcune delimitazioni si potrà fare qualche passo avanti nelle bonifiche delle aree che è forse la fase più complessa da affrontare, preliminare alla programmazione di tutti quegli interventi che dovranno riqualificare la Zona Falcata.

Con la piena titolarità l'Autorità portuale potrà procedere con il piano di caratterizzazione, propedeutico ai progetti di bonifica e di disinquinamento dei terreni e il presidente Antonino De Simone ha assicurato la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie.

In questo step è prevista anche la collaborazione dell'Università mentre la Regione invierà gli studi in suo possesso. Dopo le indagini sul terreno si dovrà stabilire come ripulire tutta l'area dalle sostanze

## - segue

---

tossiche e le modalità di intervento sono legate secondo Croce alla destinazione dei vari siti; "è diversa la modalità di disinquinamento se in un' area è previsto un giardino pubblico o se si deve costruire un albergo.

C' è già un appalto per la bonifica delle zone tra la lanterna del Montorsoli e la Real Cittadella, -dice Croce puntiamo sui fondi della programmazione europea 2014-20, e sulla sinergia con la Soprintendenza". Le risorse necessarie per ripulire la vasta area dai veleni che sono presenti nel sottosuolo sono ingenti e questo forse sarà lo scoglio più difficile da superare. Intanto si sta procedendo sugli ecomostri e il Comune con la collaborazione dell' Authority e della curatela fallimentare della Smeb a metà giugno ha avviato la demolizione dei serbatoi dell' ex stazione di degassifica che dovrebbe essere ultimata entro due mesi; "Nei prossimi dieci giorni saranno avviati anche i lavori per la demolizione dell' ex inceneritore di San Raineri, - ha detto l' assessore Croce -, il contratto con l' impresa è stato stipulato e il Cga ha posto fine a tutti i ricorsi".

Un contenzioso non ancora risolto è quello con la società che gestiva i depositi costieri di carburante dell' Eurobunker, che insieme alla stazione di degassifica e a tutti gli insediamenti industriali consentiti nei decenni scorsi hanno devastato la Zona Falcata. "Ritengono di avere ancora la concessione - ribadisce l' assessore Croce - ma la loro attività è ferma da 15 anni e non può essere riattivata perché l' oleodotto è stato interrotto e non esiste più un collegamento con il molo Norimberga.

Ma aldilà dagli aspetti tecnici, ci sono quelli amministrativi e nel nuovo Piano regolatore portuale non è previsto alcun deposito costiero". Il rappresentante del governo regionale ha quindi promesso che in concomitanza con il varo dello strumento urbanistico del porto, sarà firmata un' ordinanza di sgombero.

A differenza del Wwf e di altre associazioni ecologiste

## Legambiente scende in campo per il nuovo porto di Tremestieri

*«Basta con l'accanimento burocratico da parte della Regione siciliana»*

Mentre una parte dell'ambientalismo messinese e siciliano (a cominciare dal Wwf e dall'associazione Man) si è sempre schierata apertamente, con esposti e denunce, contro il nuovo porto di Tremestieri, Legambiente Sicilia prende invece una netta posizione per la realizzazione, nel più breve tempo possibile, di un'opera considerata strategica per il futuro di Messina. Nel corso dell'Assemblea dei soci, svoltasi alla presenza del vicepresidente nazionale Edoardo Zanchini, è stato approvato un documento riguardante «le pretestuose manovre procedurali» che hanno bloccato l'avvio del cantiere. «Il nuovo porto sostiene Legambiente è necessario innanzitutto per motivi di emergenza dovuta al traffico gommatto di attraversamento urbano. Ed infatti, l'appalto nasce per rispondere ad una situazione di grave crisi mediante l'ordinanza del presidente del Consiglio dei ministri del 2007. Il progetto definitivo è stato consegnato il 17 aprile 2015, già adeguato al parere favorevole alla compatibilità ambientale reso dalla Commissione Via. Inoltre, è stata espletata dalla Stazione appaltante la conferenza di servizi indetta al fine di conseguire tutti i pareri istruttori, conclusa il 18 dicembre 2015. Ma la Regione ha sollevato diversi problemi, come il fatto che si riserva di erogare la sua parte di cofinanziamento solo dopo che il rimanente dell'intera somma sia reso disponibile dal ministero per le Infrastrutture. Inoltre la Commissione regionale dei Lavori pubblici, lo scorso 15 giugno, ha sollevato una questione di validazione del progetto definitivo post gara, chiedendo che sia sottoposto al parere sia della Commissione regionale che del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Motivando questa tardiva richiesta con il fatto che la procedura sarebbe passata dal regime speciale a quello ordinario, in sostanza perché i poteri speciali scaduti non sono stati rinnovati. Legambiente parla di «accanimento burocratico tendente non soltanto a ritardare l'iter dell'opera, ma anche a vanificare la gara d'appalto, producendo un danno economico all'impresa aggiudicataria, nonché un danno ambientale incalcolabile alla città di Messina. Senza contare che il progetto prevede la piattaforma logistica intermodale, che è un'attrezzatura di primaria importanza per la strategia del futuro sviluppo sostenibile dell'intera Area metropolitana».

IL DOCUMENTO APPROVATO DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI

## Guai a perdere i finanziamenti!

Nel documento Legambiente sottolinea gli aspetti paradossali della vicenda: «Ci troviamo con un' impresa aggiudicataria della procedura aperta per l' affidamento della "progettazione e realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale", la Nuova Coedmar di Chioggia, ditta di eccellenza specializzata in opere portuali, che ha provveduto a consegnare il progetto definitivo in data 17 aprile 2015, già adeguato al parere favorevole alla compatibilità ambientale reso dalla Commissione Via, e che non può iniziare i lavori». Al momento si teme che la prima tranche del finanziamento ministeriale (7 milioni di euro) possa andare in fumo se i lavori non saranno avviati entro il mese di ottobre 2016. «Gli organi tecnico - giuridici e amministrativi dell' assessorato alle Infrastrutture e Mobilità stanno compromettendo vitali diritti e necessità della città di Messina, che non possono essere messi a repentaglio da forme di aggravio delle procedure, né da possibili manovre sotterranee e miopi giochi di potere».

# Capodistria, sciopero contro la privatizzazione del porto

Genova - Bloccato il trasporto di merci in Slovenia per tre giorni. Il governo risponde con un piano di investimenti da 290 milioni di euro.



Genova - **E' già costato almeno due milioni di euro di mancati introiti alle ferrovie locali lo sciopero contro la privatizzazione del porto di Capodistria che ha bloccato il trasporto di merci in Slovenia per tre giorni.** Nel week-end almeno due navi hanno evitato Capodistria e sono approdate nel porto di Trieste, mentre i treni merci sloveni non hanno potuto circolare liberamente. Ieri i dipendenti dello scalo sono tornati al lavoro per un turno di otto ore, ma la contestazione ai programmi del governo resta aperta. Sotto tiro c'è il progetto di creare un'Autorità portuale dello scalo, a cui sarà demandato il compito di assegnare concessioni a operatori privati, sul modello di quanto avviene nella maggior parte dei paesi europei. Finora il modello sloveno è stato unico a livello europeo. La gestione dello scalo è assegnata a una società pubblica, Luka Koper, che opera in autonomia. **Il modello aveva raccolto consensi grazie al successo della gestione in termini di traffici, tanto da rendere in pochi anni il porto di Capodistria un insidioso concorrente per il vicino porto di Trieste.** La decisione di cambiare modello non ha convinto lavoratori e sindacati, che affermano che lo scalo perderà valore con la privatizzazione.

## - segue

---

Attualmente Luka Koper gestisce diversi terminal suddivisi per specializzazione merceologica: container, ro-ro, general cargo, legname, reefer, rinfuse secche, silo per cereali, bestiame, rinfuse liquide, crociere. Ieri il governo di Lubiana, fortemente critico con i lavoratori in sciopero, ha risposto presentando il programma di sviluppo del porto per il periodo 2016-2020. **Il programma prevede investimenti per 290 milioni di euro in infrastrutture, che comprendono l'ampliamento del terminal container (che potrà accogliere fino a due megaportacontainer da 350 e 400 metri) e un terminal ro-ro.** Per quanto riguarda i container, la banchina verrà estesa di 100 metri verso ponente (5,2 milioni di euro di spesa prevista) e il fondale portato a 15 metri (8,5 milioni di euro). Verso levante verranno attrezzati ulteriori 150 metri di banchina nell'area del terminal ro-ro (34,4 milioni di euro), mentre un'altra banchina verrà attrezzata per il general cargo (23 milioni). Circa 160 milioni di euro verranno utilizzati per le casse di colmata dove raccogliere i sedimenti prodotti col dragaggio, 20 milioni per la modernizzazione della rete stradale interna allo scalo e degli ingressi, 15 milioni per la rete ferroviaria interna.

Nei giorni scorsi, nel pieno dello sciopero, il primo ministro sloveno, Miro Cerar, aveva sollecitato i dirigenti di Luka Koper a ripristinare l'operatività portuale, dicendo che non avrebbe accettato ultimatum dai lavoratori e che non li avrebbe lasciati «gestire società pubbliche né danneggiare il paese». **La protesta continuerà anche oggi, con l'obiettivo di avere un incontro con il primo ministro Cerar e di ottenere le dimissioni del ministro per le Infrastrutture, Peter Gašperšič, e del segretario di Stato alle Finanze, Metod Dragonja.** Finora hanno ottenuto soltanto le dimissioni di Marko Jazbec, presidente della società pubblica che azionista di maggioranza di Luka Koper. Lo sciopero, sfuggito di mano ai sindacati, è stato cominciato spontaneamente dai portuali venerdì scorso, poche ore prima di un'assemblea degli azionisti di Luka Koper. Nel primo trimestre del 2016 il porto di Capodistria ha registrato 12 milioni di euro di utili netti. Si tratta di un aumento del 15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il ricavato delle vendite è aumentato del 14% nello stesso periodo, raggiungendo un totale di 51 milioni, mentre il totale dei trasbordi è aumentato dell'11%.

nautica

## Il mega yacht "Ocean Pearl" fa scalo nel porto di Arbatax

ARBATAX Anche nello scalo ogliastrino si ricominciano a vedere yacht di gran lusso. Ieri è stata la volta, per poche ore, dell' Ocean Pearl, un mega yacht di lusso di 41 metri, costruito dai Cantieri Navali Rodriguez di Sarzana e progettata dal celebre architetto londinese Norman Foster. Lo yacht, un vero gigante del mare di colore grigio scuro, presenta delle forme sinuose, che a molti rammentano quelle di uno squalo, è stato notato da tanti turisti e locali mentre faceva carburante a lato di cala genovesi, all' inizio della testata del molo di levante. Il 13 marzo 2010 venne presentato al porticciolo Mirabello della Spezia. Ocean Pearl (lunga 41 metri, larga 8,40, la stazza lorda è di 346 tonnellate e bandiera dell' United Kingdom) è costata 14 milioni di euro ed è riservata ad otto armatori milionari che con un investimento di un milione e 870mila euro acquistarono il diritto ad usarla per una trentina di giorni all' anno. Tanto vetro, per sentirsi tutt' uno con il mare; con cinque suite per un massimo di dodici ospiti, seguiti da un equipaggio fisso di sette persone. (l.cu.)

# Il Secolo XIX

---

L'OBBLIGO È ENTRATO IN VIGORE IL 1° LUGLIO

## Container, la pesatura non blocca i porti

*AGenova già in funzione 32 strutture, alla Spezia 14. Monti: «Abbiamo scongiurato la paralisi»*

GENOVA. L'obbligo è scattato lo scorso primo luglio. Una piccola rivoluzione nel settore della logistica, e dei porti, italiani compresi. La novità è stata inserita dalla convenzione internazionale "Solus" che ha introdotto il vincolo, da parte degli operatori di tutto il mondo, di pesare ogni singolo contenitore prima che questo venga caricato a bordo di una nave.

La nuova norma ha di fatto annullato le autocertificazioni e costretto porti, terminal e retroporti, strutture pubbliche e private, a dotarsi di pese specifiche per i container. Secondo Pasqualino Monti, numero uno dello scalo di Civitavecchia e presidente di Assoport, questi primi giorni «sono andati piuttosto bene, anche se è ancora presto per cantare vittoria». «Nessun porto italiano - ha aggiunto - ha registrato particolari problemi, ma soprattutto non c'è stato il temuto blocco dell'intero sistema logistico nazionale».

Ma quante sono oggi le strutture nel nostro Paese che autotrasportatori e operatori possono utilizzare? Circa 150 in tutta Italia, con Genova in testa alla classifica.

Nord Italia A Genova, il più importante scalo italiano, le pese sono 32 di cui 16 in ambito portuale (tra queste cinque al Vte, un'altra sempre nell'area di Voltri presso Bruzzone, una al terminal San Giorgio, due al terminal Spinelli e due presso la Compagnia Pietro Chiesa ma utilizzate anche dal Sech). Alla Spezia sono invece 14 (quattro al varco Lsct, due all'interno dello stesso terminal, due nel terminal Tarros, sei nel retro porto di Santo Stefano Magra). Sempre in Liguria, a Savona, le pese sono in totale tre. In Nord Adriatico vince Venezia con 27 pese (compresa l'area di Porto Marghera), mentre Trieste si ferma a quota 15. Per quanto riguarda l'Emilia Romagna invece, Ravenna attualmente può contare su sei pese.

Centro Italia Marina di Carrara, in Toscana, ha sette strutture per la pesatura dei container, mentre a Livorno, all'Interporto Vespucci, sarà operativo 24 ore su 24 un punto di pesatura certificato e direttamente collegato al Tpcs (Tuscan Port Community System). Lo scalo di Ancona può contare invece su cinque strutture: di cui due all'interno dell'area portuale.

Sud Italia Nel porto di Napoli si trovano al momento quattro pese, tutte all'interno dello scalo.

A Salerno invece il numero si ferma a due. A Brindisi le pese sono in totale quattro, tre a Taranto e lo stesso numero a Bari. Nello scalo calabrese di Gioia Tauro sono presenti quattro pese.

Isole In Sicilia l'unica pesa è quella di Augusta, gestita da un privat, mentre Palermo sta installando, in porto, un sistema di pesa statica a ponte. A Cagliari infine, sono oggi presenti quattro pese.

LOGISTICA

## Pesatura container ok a Livorno Normativa in vigore anche in Toscana

Il porto è pronto. Quello che doveva essere fatto per adeguare lo scalo labronico all'entrata in vigore della normativa internazionale Solas è stato fatto. Il primo luglio scorso è infatti scattato l'obbligo di pesare ogni singolo container prima dell'imbarco sulle navi e la comunità portuale è subito corsa ai ripari: all'Interporto Vespucci, sarà operativo 24 ore su 24 un punto di pesatura certificato e direttamente collegato al Tpcs (Tuscan Port Community System), ovvero al quel sistema telematico ideato dalla Port Community che favorisce l'interscambio dei dati tra agenti marittimi, spedizionieri, terminal e dogane, garantendo il controllo del percorso procedurale e fisico della merce, dal momento in cui parte sino al punto di arrivo o di imbarco. La pesa è stata installata nei pressi dello svincolo ovest dell'Interporto, in corrispondenza del accordo con la strada di grande comunicazione FI-Pi-Li, e consente all'autotrasportatore di turno di avere in appena cinque minuti il peso lordo verificato del contenitore (Vgm, Verified Gross Mass).

Simultaneamente il camion arriva all'interporto, il conducente rilascia alcuni dati come la tara della motrice e del semirimorchio e il codice del contenitore. E in pochissimi minuti ottiene il Vgm. A quel punto, le informazioni, che sono veicolate attraverso il Tpcs, vengono



Container in porto a Livorno

no trasmesse allo spedizioniere, che completa la pratica inviando il tutto alla compagnia marittima, al caricatore e al terminalista. Per aiutare a velocizzare la procedura di pesatura è stato anche instruito del personale interno all'interporto, che sarà a disposizione di chi ne faccia richiesta tutti i giorni feriali, dalle 6 (H) alle 18 (H), mentre il sabato farà orario ridotto dalle 6 (H) alle 12 (H) (la domenica non c'è personale, ma il sistema è comunque automatizzato e funzionante). La tariffa a pesata è di 25 euro (Iva compresa) e può essere

pagata con il bancomat o con carte di credito. È prevista inoltre la possibilità, per chi effettui più pesature al giorno, di stipulare convenzioni con fatturazione a fine mese. Convenzioni che possono prevedere anche un codice identificativo cliente o un badge che viene rilasciato immediatamente.

«Il percorso virtuoso messo a punto a Livorno per la pesatura certificata dei container ci consente di ottemperare nel modo migliore possibile alle nuove prescrizioni di legge», ha detto l'amministratore delegato dell'Interporto, Bino Fulceri, «a partire dalla prossima settimana installeremo una seconda pesa che migliorerà la qualità del servizio». «La collaborazione attivata con l'Interporto Vespucci per la pesatura dei container, le sinergie con la Capitaneria di Porto e gli spedizionieri, sono la riprova che Livorno, quando vuole, può essere una vera comunità», ha detto il commissario Gallanti, che con riferimento all'Interporto ha aggiunto: «L'ho sempre pensato, il Vespucci ha tutte le potenzialità per diventare un polmone logistico dello scalo labronico: i fasti comodi da poco attivati, i controlli doganali e, da ultimo, i servizi di pesatura dei container, sono attività ad alto valore aggiunto che fanno del nostro interporto un retroporto efficiente».

VIA ALLE REGOLE UE

## Container, nessuno stop

Alla fine l' iniziativa degli operatori, che si sono attrezzati con le pese, ha consentito di evitare il blocco dei container in export dopo l' entrata in vigore (venerdì scorso) della nuova legge internazionale sull' obbligo di pesatura dei contenitori.

In Italia si sono registrati rallentamenti e disagi non banali dovuti soprattutto alla trasmissione dei dati sulla pesatura, ma il sistema sembra, in linea di massima, aver funzionato. Anche se, spiega Marco Conforti, presidente di **Assiterminal**, «si è scelta la soluzione più costosa per il sistema, ad esempio per gli autotrasportatori». Il riferimento è alla decisione, imposta dal comando delle Capitanerie, di utilizzare esclusivamente pese a raso certificate come strumenti di pesatura. In ogni caso, un primo censimento fatto a livello governativo ha individuato, prima dell' entrata in vigore della norma, circa 150 pese a livello italiano di servizio ai porti. A favore del sistema ha anche giocato il fatto che le industrie hanno dimostrato di poter pesare all' origine i prodotti caricati sui camion molto più di quanto si fosse ipotizzato (la legge prevede che la pesatura sia compito del caricatore).

## Pesatura container: il porto di Livorno è pronto

*Il servizio costa 25 euro a pesata e può essere pagato tramite bancomat o carta di credito. Possibilità di convenzioni ad hoc per chi fa più pesature in un giorno.*

lunedì 01 luglio 2016 08:23

**I**l porto è pronto. Quello che doveva essere fatto per adeguare lo scalo labronico all'ontrata in vigore della normativa internazionale Solas è stato fatto. Il 1° luglio è infatti scattato l'obbligo di pesare ogni singolo container prima dell'imbarco sulle navi e la comunità portuale è subito corsa ai ripari: a partire da domani, all'Interporto



**Vespucci**, sarà operativo **24 ore su 24** un punto di pesatura certificato e direttamente collegato al TPCS (Tuscan Port Community System), ovvero a quel sistema telematico ideato dalla Port [redacted] che favorisce l'interscambio dei dati tra agenti marittimi, spedizionieri, terminal e dogane, garantendo il controllo del percorso procedurale e fisico della merce, dal momento in cui parte sino al punto di arrivo o di imbarco.

La pesa è stata installata nei pressi dello svincolo ovest dell'Interporto, in corrispondenza del raccordo con la strada di grande comunicazione FI-PI-LI, e consente all'autotrasportatore di turno di avere in appena cinque minuti il peso

lordo verificato del contenitore (VGM, Verified Gross Mass).

**Sintetizzando:** il camion arriva all'interporto, il conducente rilascia alcuni dati come la tara della motrice e del semimorchio e il codice del contenitore. E in pochissimi minuti ottiene il VGM. A quel punto, le informazioni, che sono veicolate attraverso il TPCS, vengono trasmesse allo spedizioniere, che completa la pratica inviando il tutto alla compagnia marittima, al carcatore e al terminalista.

Per aiutare a velocizzare la procedura di pesatura è stato anche istruito del personale interno all'Interporto, che sarà a disposizione di chi ne faccia richiesta tutti i giorni feriali, dalle 6.00 alle 18.00, mentre il sabato farà orario ridotto: dalle 6.00 alle 12.00 (la domenica non c'è personale, ma il sistema è comunque automatizzato e funzionante).

La tariffa a pesata è di **25 euro** (Iva compresa) e può essere pagata con il bancomat o con carte di credito. È prevista inoltre la possibilità, per chi effettui più pesature al giorno, di stipulare convenzioni con fatturazione a fine mese. Convenzioni che possono prevedere anche un codice identificativo cliente o un badge che viene rilasciato immediatamente.

## - segue

---

“Il percorso virtuoso messo a punto a Livorno per la pesatura certificata dei container ci consente di ottemperare nel modo migliore possibile alle nuove prescrizioni di legge – ha detto l’amministratore delegato dell’Interporto, **Bino Fulceri** –, a partire dalla prossima settimana installeremo una seconda pesa che migliorerà la qualità del servizio”.

“La collaborazione attivata con l’Interporto Vespucci per la pesatura dei container, le sinergie con la Capitaneria di Porto e gli spedizionieri, sono la riprova che Livorno, quando vuole, può essere una vera comunità», ha detto il commissario Gallanti, che con riferimento all’Interporto ha aggiunto: «l’ho sempre pensato: il **Vespucci** ha tutte le potenzialità per diventare un polmone logistico dello scalo labronico: i fast corridor da poco attivati, i controlli doganali e, da ultimo, i servizi di pesatura dei container, sono attività ad alto valore aggiunto che fanno del nostro interporto un retroporto efficiente”.