



Primo Piano:

- **Il derby dei porti per la Via della seta** (Affari & Finanza)

Dai Porti:

Venezia:

"...infrastrutture digitali ..."(L'Informatore Navale, Il Nautilus, Ansa, Messaggero Marittimo, Ferpress, Corriere Marittimo)

"...contributo per il GNL ..."(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Ponte Morandi, ricostruzione e sfollati..."
(Corriere Marittimo, Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima)

"...il porto soffre, cresce solo il terminal Vte ..."(Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Sicurezza riparte il Protocollo..." (La Gazzetta Marittima)

"...Dodicesima edizione di Porto Aperto ..."(Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Riorganizzazione del personale ..."(Civonline)

Salerno:

"...procedura per il dragaggio del porto..." (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Formazione Doganale per nuovo scanner..."
(Ferpress, Informazioni Marittime, Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Incontro sulla XVI Autorità di Sistema Portuale ..."
(Ilcittadinodimessina.it)

"...Ecoporto, tempo di osare ..."(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Terminal passeggeri, aggiudicata la gara d'appalto ..."
(Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Zone economiche speciali ..."(La Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il derby dei porti per la Via della seta

Pechino P roseguono alacramente gli investimenti delle corporation di Stato cinesi sulla "nuova via della seta", e diverse rotte sono già operative.

L' Italia in questo progetto ha un ruolo tutto speciale e non solo per motivi storici: l' attivismo di vari ministri, da Tria a Di Maio, evidenziato nelle missioni in Cina degli ultimi tempi, dimostra l' importanza che il nostro Paese attribuisce alle strategie economiche di Pechino, e c' è chi assicura che ciò è anche finalizzato alla ricerca di compratori per i nostri titoli. Questa ricerca di lavoro comune è però ora minacciata dall' imprevisto scontro che si è aperto fra i due porti adriatici di Trieste e Venezia e quello tirrenico di Genova. Una partita a tre in cui per ora sembra in vantaggio la città giuliana.

a pagina 20.

FILIPPO SANTELLI

Trieste-Venezia e Genova terzo incomodo il derby dei porti italiani per la Via della seta

LE ROTTE MARITTIME CHE COLLEGANO LA CINA E L'EUROPA TERMINANO IN CIMA ALL'ADRIATICO. LO SCALO GIULIANO SEMBRA IN VANTAGGIO MA GLI ALTRE DUE NON DEMORDONO. LE LITI TRA I CAMPANILI SONO PERÒ UN RISCHIO PERCHÉ MINANO IL NOSTRO POTERE

CONTRATTUALE CON PECHINO Pechino Sullanuova Via della seta, i treni e le navi di Xi Jinping viaggiano a pieno carico. E il governo gialloverde ha una gran fretta di saltarci sopra. «Il memorandum di intesa con la Cina è prossimo alla firma», aveva detto a inizio settembre il ministro dell'Economia Giovanni Tria durante la sua visita ufficiale in Cina. «Vorremmo firmarlo già a inizio novembre quando tornerò a Shanghai», ha specificato qualche giorno fa il vice premier Luigi Di Maio, nelle pause del primo di due viaggi ravvicinati a Oriente. Il governo di Lega e 5Stelle, alla forsennata ricerca di risorse per rispettare le sue promesse elettorali, vede nel Dragone un partner disposto a offrirle. E nel grande progetto infrastrutturale con cui Xi Jinping vuole proiettare la Cina nel mondo, a cui l'Italia sarebbe il primo Paese del G7 e il primo membro fondatore della Ue a aderire, la chiave per attivare un prezioso flusso di investimenti. Quali investimenti però ancora non è chiaro. E senza un piano complessivo il memorandum che ci apprestiamo a firmare rischia di rimanere un documento vuoto, o addirittura controproducente.

«Il fatto di essere il primo Paese di questa importanza a aderire ci aiuterà a ottenere termini migliori», dice il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci, grande conoscitore della Cina che in questi giorni sta negoziando i dettagli. Ammette però che il memorandum andrà poi riempito di contenuti concreti. Il punto su cui gli interessi di Italia e Cina convergono sono i porti. La Via della seta marittima disegnata da Pechino ha il Mediterraneo come punto di arrivo, rotta che rispetto a quella del Nord fa risparmiare cinque giorni di navigazione. E se è vero che i cinesi si sono già assicurati il controllo del Pireo dalla disastrosa Grecia, attraccare in Nord Italia eviterebbe alle merci il complesso attraversamento dei Balcani.

Qui però iniziano i problemi, perché negli ultimi mesi i porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico hanno ingaggiato un duello di campanili per assicurarsi i fondi del Dragone, senza che i governi, il precedente o l'attuale, abbiano indicato delle priorità.

Trieste, che si è mossa per prima, sembra in vantaggio: i cinesi costruirebbero e gestirebbero un nuovo

- segue

molo. Ma né Venezia né Genova si rassegnano alla sconfitta.

«Il nostro porto muove una quantità di merci sei volte maggiore rispetto a Trieste - dice l'assessore allo Sviluppo economico del capoluogo ligure Giancarlo Vinacci - ed è connesso all'importante corridoio europeo che porta a Rotterdam». Ai cinesi, spiega, sono stati mostrati i progetti per l'allargamento e per il cosiddetto "bruco", un tunnel ferroviario che porterebbe i container all'interporto di Mortara, oltre l'Appennino. Alle questioni tecniche però si intrecciano quelle politiche, legate ai colori delle giunte e ai delicati equilibri tra Lega e 5Stelle.

«Per pagare una cambiale all'elettorato 5Stelle il ministro dei Trasporti Toninelli ha bloccato i lavori del terzo valico appenninico, siamo al boicottaggio interno», spiega Alessia Amighini, responsabile Asia Center del think tank Ispi. In Liguria infatti il colosso cinese dei trasporti Cosco aveva già messo un piedino nel terminal di Vado, un test che senza il terzo valico rischia di fallire.

L'imprevedibilità del governo giallo-verde preoccupa non poco le autorità comuniste. A sentire le dichiarazioni di Geraci la partita parrebbe chiusa per Trieste, ma in Cina il suo capo Luigi Di Maio ha buttato nel calderone pure i porti del Sud.

E anche al di là dei moli le prospettive non sono più chiare. Ad ogni incontro con le autorità cinesi esce dalle cartelline il dossier Alitalia. Fiumicino, ecco l'esca italiana, potrebbe essere uno hub strategico per l'Africa, dove gli interessi cinesi sono fortissimi. Ma non è un mistero che Pechino abbia già rifiutato più volte. Così nella sua recente visita Di Maio si è limitato a parlare di un rafforzamento dei collegamenti tra la nuova Alitalia (pubblica?) e la Cina, una "via della seta aeronautica", citando invece Condotte, in amministrazione controllata, come possibile target di investimento.

L'ipotesi più concreta al momento sembra quella di Huawei, uno dei colossi cinesi più attivi lungo la Via della seta, che starebbe considerando l'Italia per un nuovo centro di ricerca dedicato al 5G. Candidate Milano e la stessa Genova.

Nel complesso, menù piuttosto scarno e confuso. Specie considerato che con la firma dell'Italia Pechino pianterebbe una bandierina nel cuore dell'Europa. Secondo Di Maio il governo sta chiedendo di più in cambio, come la revisione dell'accordo che ci impedisce di esportare in Cina le arance via aereo. Durante la sua visita a Chengdu, dove l'Italia era ospite d'onore della Fiera dell'Ovest, qualche imprenditore faceva notare che i problemi delle aziende italiane in loco sono ben altri, per esempio la difesa della proprietà intellettuale su cui non è stata proferita parola. «Il sottosegretario Geraci ipotizza dazi selettivi per difendere le nostre aziende esposte alla concorrenza sleale cinese, mi sembra molto velleitario», diceva il manager locale di un'importante azienda tricolore. «Queste battaglie andrebbero fatte a livello Europeo».

A Bruxelles e nelle principali cancellerie comunitarie, Berlino in primis, il timore per la penetrazione cinese in aziende e infrastrutture chiave è molto cresciuto. Pochi giorni fa, di ritorno dalla Cina, il presidente francese Macron ha dichiarato che la Via della seta non può essere una strada a senso unico e la Commissione ha appena lanciato un piano infrastrutturale alternativo. Una firma dell'Italia sul memorandum creerebbe non pochi mal di pancia. «Proprio in Europa - ricorda Ivan Scalfarotto del Pd, che da sottosegretario dei governi Renzi e Gentiloni è stato dieci volte in Cina, avviando le trattative per il memorandum - siamo stati molto duri nei nostri "no", battendoci perché a Pechino non fosse riconosciuto lo status di economia di mercato e per introdurre un filtro agli investimenti extra-Ue nell'Unione».

Ma con l'Europa il governo gialloverde è ai ferri cortissimi, e l'avvicinamento alla Cina è coerente con la strategia: «Sono sempre gli stessi Paesi del Nord che si lamentano degli investimenti cinesi», replica Geraci. «Non ho mai sentito la Grecia o il Portogallo lamentarsi».

Accostamenti poco rassicuranti, visto che Atene appare oggi prostrata di fronte a Pechino. Certo l'Italia ha ben altre dimensioni, ma le priorità poco chiare sulla Via della seta non fanno ben sperare sulla capacità di estrarne il massimo vantaggio: «La firma del memorandum con la Cina è un'ottima notizia - conclude Amighini - ma senza aver prima definito cosa vogliamo fare rischia di dare poco in termini di progettualità e generare dei dissapori con altri partner». Un foglio bianco, su cui per ora solo la Cina sa cosa scrivere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA A lato, un'immagine del porto di Trieste.

Lo scalo giuliano si è mosso per primo: c'è un'ipotesi in fase avanzata di definizione con i cinesi per affidare loro la costruzione e la gestione di un nuovo molo TRIESTE.

FILIPPO SANTELLI

"Attenti a una gara al ribasso con i cinesi"

PER IL PRESIDENTE DELL' AUTORITÀ VENEZIANA MUSOLINO IL NODO CHIAVE È LA RECIPROCIÀ, ALTRIMENTI SI RISCHIA UNA COLONIZZAZIONE: "DOBBIAMO AVERE UN PROGETTO CHE ABBA L' OBIETTIVO DI ATTIVARE FLUSSI IN ENTRAMBE LE DIREZIONI. E IL VALORE AGGIUNTO DI UNO SCALO NON PUÒ LIMITARSI AL SOLO TRASPORTO" Pechino «L' Italia non ha bisogno di chiedere l' elemosina alla Cina». Basta qualche secondo per capire che Pino Musolino è un passionario. E anche ora che il governo gialloverde è a un passo dal firmare con Pechino il memorandum di intesa sulla Via della seta, il presidente del Porto di Venezia, 40 anni, continua a dire la sua con decisione. «Questo progetto cinese si dovrebbe approcciare con una visione di sistema e maggiore reciprocità.

Il punto non è avere un molo in più dove le merci attraccano e partono verso la Germania, ma trattenere sul nostro territorio quanto più valore aggiunto possibile».

«La Via della seta non basta enunciarla, va messa in pratica uscendo dalla visione stereotipata, patetica, che ne abbiamo in Italia.

Questa non è una linea di tram, ma un

progetto che risponde a precise esigenze cinesi, geopolitiche, di connettività e ancor più di assorbimento della capacità industriale interna, quindi di stabilità politica. Noi la approcciamo con la paura che se non firmiamo siamo fuori».

E invece?

«Invece bisognerebbe iniziare a capire che ci sono tante Vie della seta, che questo progetto può creare dei flussi in entrambe le direzioni, a condizioni di maggiore reciprocità».

Lo ha detto anche il presidente francese Macron che "One Belt One Road" non può essere una strada a senso unico. Il nostro governo è troppo piegato agli interessi cinesi?

«Non è solo una critica al governo, ma un discorso di sistema Paese: Confindustria non ha una posizione, Confcommercio non c' è, l' Europa tace. Dal punto di vista dei porti per esempio ci sono diverse tipologie di prodotti su cui ragionare, mica solo i container, le cosiddette merci varie, i prodotti energetici su cui potremmo essere competitivi con il Nord Europa perché posizionati meglio. Non solo: il valore aggiunto non si riduce al trasporto, bisognerebbe tenere in Italia, attorno alle aree portuali,

- segue

anche quello della semilavorazione e dello smistamento. Di tutto questo neppure si è cominciato a parlare».

E intanto il Memorandum pare prossimo alla firma.

«Dai cinesi bisognava già presentarsi con una lista di cose desiderate, invece sui porti c'è troppo e poco, ogni scalo vuole un pezzo».

Non è che lei frigge perché Trieste e Genova sono i due scali candidati a ricevere investimenti cinesi e invece Venezia è rimasta fuori?

«Non esistono solo i cinesi di Cosco, ci sono Msc o Maersk. E gli investimenti non li decidono mica i governi, si fanno sulla base delle convenienze logistiche.

A Trieste i prodotti attraccano e poi vanno verso la Germania, Venezia ha alle spalle la regione produttiva più dinamica d'Italia. La metà del container che arrivano a Trieste sono di passaggio, di questi la metà va a Venezia. Nessuno deve escludere l'altro, anche perché c'è complementarità e sinergia tra i due scali, ma ci sono delle cose che Trieste non può fare, perché non ha il Nordest alle spalle».

A preoccupare i cinesi è proprio questa litigiosità tra municipi, in assenza di un piano complessivo.

«Trieste farà le sue infrastrutture, Genova le sue, ma poi bisogna andare oltre alla pura logica dell'infrastruttura e costruire una sintesi di sistema, anche in Europa. I cinesi investono dove c'è un ritorno, punto. Ma noi non siamo il Tajikistan, che ha bisogno dei soldi cinesi per costruire, diventando debitori e cedendo asset strategici. L'Italia non deve elemosinare ».

Vista la situazione dei conti pubblici e il costo delle promesse elettorali gialloverdi, il rischio di svendersi c'è?

«Guardi a quello che è successo in Sri Lanka, dove un porto lungo la Via della seta è finito in mani cinesi perché il governo non poteva ripagare i debiti: se non governi il Dragone, il dragone ti governa » .
(f.sa.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA Sotto, il presidente dell'Autorità del porto di Venezia Pino Musolino.

LA VIA DELLA SETA NON È UN' OPPORTUNITÀ PER L' ITALIA?

INFRASTRUTTURE DIGITALI AL SERVIZIO DELLA COMUNITÀ PORTUALE VENEZIANA

Dati meteo, supporti alla navigazione e dispositivi portatili per i piloti e gli operatori portuali di Venezia e di Chioggia. Le sperimentazioni partono questa settimana.

Venezia, 5 ottobre 2018 – La sicurezza nella manovra e l'accessibilità nautica di uno scalo portuale non discendono solo dalle infrastrutture e dalle condizioni fisiche di un porto ma sono influenzate anche, e sempre di più, dai flussi di dati e di informazioni digitali che, soprattutto se visualizzati su supporti portatili, possono fornire a tutti gli attori della comunità portuale maggiore profondità di analisi per la programmazione delle attività e un ausilio alla navigazione.

A questo proposito, l'Autorità di Sistema Portuale, grazie alla stretta collaborazione con la Capitaneria di Porto di Venezia e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nazionale, ha deciso di accelerare sul fronte dell'**Intelligent Transport System**, avviando **questa settimana una sperimentazione che consentirà a tutta la comunità portuale di disporre di informazioni aggiuntive in tempo reale su condizioni meteo-marine e di innovativi ausili alla navigazione.**

I dati relativi alle informazioni meteo sono ricavati dalle rilevazioni dei **sensori dell'AdSP**, installati lungo i canali di Grande Navigazione, e sono **integrati con i dati provenienti da altri soggetti** (il PIOPP, con il quale è stato siglato uno specifico accordo di collaborazione, ma anche il Comune di Venezia che offre le proprie rilevazioni in "open data").

Più in particolare, una volta raccolti ed elaborati, **i dati e le rilevazioni su vento, correnti, moto ondoso che riguardano tutta la Laguna, le bocche di porto ed entrambi gli scali di Venezia e Chioggia, verranno sintetizzati dall'AdSP e resi immediatamente disponibili a tutta la comunità portuale tramite la piattaforma web iLOGIS** (interfaccia digitale per tutti gli operatori del Porto di Venezia gestita dall'Adsp). Parallelamente **i dati saranno inviati in tempo reale al Comando Generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione a tutte le navi, i comandanti e i piloti presenti nell'Alto Adriatico** attraverso il protocollo standard AIS, rendendoli leggibili anche alla strumentazione di bordo.

Importante tassello della nuova sperimentazione è l'**attivazione di "ATON virtuali"**, acronimo di "Aids TO Navigation", supporti digitali alla navigazione che **evidenzieranno sulle strumentazioni di bordo la rotta ideale da seguire per accedere al porto**. Il supporto "ATON virtuale" – che a differenza di ogni altro segnalamento marittimo (come può essere una boa o un segnalamento luminoso) è sempre visibile – è la sintesi di una ricerca effettuata, su commissione dell'AdSP, dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope sulla base di migliaia di tracciati di navigazione registrati negli ultimi anni all'interno della Laguna. Il progetto "ATON virtuali" sarà sottoposto a sperimentazione diretta a partire da ottobre. In questa fase si raccoglieranno i riscontri da parte dei piloti per migliorare e affinare il servizio, che è da intendersi sia come **un ausilio alla sicurezza nella navigazione**, sia come **un supporto all'operatività degli scali di Venezia e di Chioggia in condizioni meteo-marine che, fino ad oggi, potevano determinare incertezze sul fronte dell'accessibilità nautica.**

- segue

A completare il quadro, si avvierà la **sperimentazione dei dispositivi PPU (Pilot Portable Units)**, costituiti da un kit formato da un'applicazione e relativo tablet e da un'antenna **GPS portatile dotata di accelerometri e giroscopi**. Tali dispositivi verranno testati dai piloti, che potranno geolocalizzare perfettamente la nave e i relativi movimenti grazie all'antenna portatile, guidandola con l'ausilio di un'applicazione mobile che sfrutta una cartografia aggiornata del porto e che rileva tutte le informazioni meteorologiche e le indicazioni di rotta già descritte. **L'utilizzo delle PPU permetterà anche alle navi dotate di strumentazione obsoleta di sfruttare le innovazioni tecnologiche introdotte.**

Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dichiara:

“La sfida per la competitività di un porto si gioca prima di tutto sul mantenimento e sul miglioramento dell'accessibilità acquea – e a questo proposito non posso non ricordare l'urgente problema del conferimento dei sedimenti dragati dal fondo dei canali –, nel ventunesimo secolo, però, le infrastrutture fisiche vanno necessariamente affiancate e potenziate dalle infrastrutture digitali. Per questo, intendiamo accelerare sul fronte information technology, mettendo a disposizione di tutta la comunità portuale una quantità sempre maggiore di informazioni utili al decision making, che siano di facile lettura e che permettano di **efficientare l'attività, ottimizzando arrivi e partenze delle navi**. L'operazione mira a **eguagliare le innovazioni introdotte nei migliori porti del Nord Europa e del mondo**.”

Conoscere esattamente quanti sono i metri di visibilità in Laguna in una giornata di nebbia, visualizzare la posizione di una nave in tempo reale rispetto alla rotta ideale, disporre su supporti portatili di una cartografia dettagliata e aggiornatissima, sono solo alcuni degli elementi che permetteranno a comandanti e piloti – oltre che ad agenti, terminalisti e armatori – di **prendere decisioni più ponderate e razionali nella loro attività quotidiana**”.

INFRASTRUTTURE DIGITALI AL SERVIZIO DELLA COMUNITÀ PORTUALE VENEZIANA

VENEZIA – La sicurezza nella manovra e l'accessibilità nautica di uno scalo portuale non discendono solo dalle infrastrutture e dalle condizioni fisiche di un porto ma sono influenzate anche, e sempre di più, dai flussi di dati e di informazioni digitali che, soprattutto se visualizzati su supporti portatili, possono fornire a tutti gli attori della comunità portuale maggiore profondità di analisi per la programmazione delle attività e un ausilio alla navigazione.

A questo proposito, l'Autorità di Sistema Portuale, grazie alla stretta collaborazione con la Capitaneria di Porto di Venezia e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nazionale, ha deciso di accelerare sul fronte dell'Intelligent Transport System, avviando questa settimana una sperimentazione che consentirà a tutta la comunità portuale di disporre di informazioni aggiuntive in tempo reale su condizioni meteo-marine e di innovativi ausili alla navigazione.

I dati relativi alle informazioni meteo sono ricavati dalle rilevazioni dei sensori dell'AdSP, installati lungo i canali di Grande Navigazione, e sono integrati con i dati provenienti da altri soggetti (il PIOPP, con il quale è stato siglato uno specifico accordo di collaborazione, ma anche il Comune di Venezia che offre le proprie rilevazioni in "open data").

Più in particolare, una volta raccolti ed elaborati, i dati e le rilevazioni su vento, correnti, moto ondoso che riguardano tutta la Laguna, le bocche di porto ed entrambi gli scali di Venezia e Chioggia, verranno sintetizzati dall'AdSP e resi immediatamente disponibili a tutta la comunità portuale tramite la piattaforma web iLOGIS (interfaccia digitale per tutti gli operatori del Porto di Venezia gestita dall'Adsp). Parallelamente i dati saranno inviati in tempo reale al Comando Generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione a tutte le navi, i comandanti e i piloti presenti nell'Alto Adriatico attraverso il protocollo standard AIS, rendendoli leggibili anche alla strumentazione di bordo.

Importante tassello della nuova sperimentazione è l'attivazione di "ATON virtuali", acronimo di "Aids TO Navigation", supporti digitali alla navigazione che evidenzieranno sulle strumentazioni di bordo la rotta ideale da seguire per accedere al porto. Il supporto "ATON virtuale" – che a differenza di ogni altro segnalamento marittimo (come può essere una boa o un segnalamento luminoso) è sempre visibile – è la sintesi di una ricerca effettuata, su commissione dell'AdSP, dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope sulla base di migliaia di tracciati di navigazione registrati negli ultimi anni all'interno della Laguna. Il progetto "ATON virtuali" sarà sottoposto a sperimentazione diretta a partire da ottobre. In questa fase si raccoglieranno i riscontri da parte dei piloti per migliorare e affinare il servizio, che è da intendersi sia come un ausilio alla sicurezza nella navigazione, sia come un supporto all'operatività degli scali di Venezia e di Chioggia in condizioni meteo-marine che, fino ad oggi, potevano determinare incertezze sul fronte dell'accessibilità nautica.

A completare il quadro, si avvierà la sperimentazione dei dispositivi PPU (Pilot Portable Units), costituiti da un kit formato da un'applicazione e relativo tablet e da un'antenna GPS portatile dotata di accelerometri e giroscopi. Tali dispositivi verranno testati dai piloti, che potranno geolocalizzare perfettamente la nave e i relativi movimenti grazie all'antenna portatile, guidandola con l'ausilio di un'applicazione mobile che sfrutta una cartografia aggiornata del porto e che rileva tutte le informazioni meteorologiche e le indicazioni di rotta già descritte. L'utilizzo delle PPU permetterà anche alle navi dotate di strumentazione obsoleta di sfruttare le innovazioni tecnologiche introdotte.

Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dichiara: "La sfida per la competitività di un porto si gioca prima di tutto sul mantenimento e sul miglioramento dell'accessibilità acquea – e a questo proposito non posso non ricordare l'urgente problema del conferimento dei sedimenti dragati dal fondo dei canali –, nel ventunesimo secolo, però, le infrastrutture fisiche vanno necessariamente affiancate e potenziate dalle infrastrutture digitali. Per questo, intendiamo accelerare sul fronte information technology, mettendo a disposizione di tutta la comunità portuale una quantità sempre maggiore di informazioni utili al decision making, che siano di facile lettura e che permettano di efficientare l'attività, ottimizzando arrivi e partenze delle navi. L'operazione mira a eguagliare le innovazioni introdotte nei migliori porti del Nord Europa e del mondo. Conoscere esattamente quanti sono i metri di visibilità in Laguna in una giornata di nebbia, visualizzare la posizione di una nave in tempo reale rispetto alla rotta ideale, disporre su supporti portatili di una cartografia dettagliata e aggiornatissima, sono solo alcuni degli elementi che permetteranno a comandanti e piloti – oltre che ad agenti, terminalisti e armatori – di prendere decisioni più ponderate e razionali nella loro attività quotidiana".

Venezia: infrastrutture digitali al servizio della comunità portuale

Meteo, supporti alla navigazione e dispositivi portatili per piloti ed operatori

VENEZIA – La sicurezza nella manovra e l'accessibilità nautica di uno scalo portuale non discendono solo dalle infrastrutture e dalle condizioni fisiche di un porto, ma sono influenzate anche, e sempre di più, dai flussi di dati e di informazioni digitali che, soprattutto se visualizzati su supporti portatili, possono fornire a tutti gli attori della comunità portuale maggiore profondità di analisi per la programmazione delle attività e un ausilio alla navigazione.

A questo proposito, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, grazie alla stretta collaborazione con la Capitaneria di porto di Venezia e con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto nazionale, ha deciso di accelerare sul fronte dell'Intelligent Transport System, avviando questa settimana una sperimentazione che consentirà a tutta la comunità portuale di disporre di informazioni aggiuntive in tempo reale su condizioni meteo-marine e di innovativi ausili alla navigazione.

I dati relativi alle informazioni meteo sono ricavati dalle rilevazioni dei sensori dell'AdSp, installati lungo i canali di Grande Navigazione, e sono integrati con i dati provenienti da altri soggetti (il PIOPP, con il quale è stato siglato uno specifico accordo di collaborazione, ma anche il Comune di Venezia che offre le proprie rilevazioni in "open data").

Più in particolare, una volta raccolti ed elaborati, i dati e le rilevazioni su vento, correnti, moto ondoso che riguardano tutta la Laguna, le bocche di porto ed entrambi gli scali di Venezia e Chioggia, verranno sintetizzati dall'AdSp e resi immediatamente disponibili a tutta la comunità portuale tramite la piattaforma web iLOGIS (interfaccia digitale per tutti gli operatori del porto di Venezia gestita dall'AdSp). Parallelamente i dati saranno inviati in tempo reale al Comando generale delle Capitanerie di porto a Roma per la diffusione a tutte le navi, i comandanti e i piloti presenti nell'Alto Adriatico attraverso il protocollo standard AIS, rendendoli leggibili anche alla strumentazione di bordo.

L'AdSp guidata da Pino Musolino, sottolinea poi come l'importante tassello della nuova sperimentazione sia l'attivazione di "ATON virtuali", acronimo di "Aids TO Navigation", supporti digitali alla navigazione che evidenzieranno sulle strumentazioni di bordo la rotta ideale da seguire per accedere al porto. Il supporto "ATON virtuale" – che a differenza di ogni altro segnalamento marittimo (come può essere una boa o un segnalamento luminoso) è sempre visibile – è la sintesi di una ricerca effettuata, su commissione dell'AdSp, dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope sulla base di migliaia di tracciati di navigazione registrati negli ultimi anni all'interno della Laguna. Il progetto "ATON virtuali" sarà sottoposto a sperimentazione diretta a partire da ottobre. In questa fase si raccoglieranno i riscontri da parte dei piloti per migliorare e affinare il servizio, che è da intendersi sia come un ausilio alla sicurezza nella navigazione, sia come un supporto all'operatività degli scali di Venezia e di Chioggia in condizioni meteo-marine che, fino ad oggi, potevano determinare incertezze sul fronte dell'accessibilità nautica.

A completare il quadro, si avvierà la sperimentazione dei dispositivi PPU (Pilot Portable Units), costituiti da un kit formato da un'applicazione e relativo tablet e da un'antenna Gps portatile dotata di accelerometri e giroscopi. Tali dispositivi verranno testati dai piloti, che potranno geolocalizzare perfettamente la nave e i relativi movimenti grazie all'antenna portatile, guidandola con l'ausilio di un'applicazione mobile che sfrutta una cartografia aggiornata del porto e che rileva tutte le informazioni meteorologiche e le indicazioni di rotta già descritte. L'utilizzo delle PPU permetterà anche alle navi dotate di strumentazione obsoleta di sfruttare le innovazioni tecnologiche introdotte.

Secondo Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, "La sfida per la competitività di un porto si gioca prima di tutto sul mantenimento e sul miglioramento dell'accessibilità acquea – e a questo proposito non posso non ricordare l'urgente problema del conferimento dei sedimenti dragati dal fondo dei canali –, nel ventunesimo secolo, però, le infrastrutture fisiche vanno necessariamente affiancate e potenziate dalle infrastrutture digitali. Per questo, intendiamo accelerare sul fronte information technology, mettendo a disposizione di tutta la comunità portuale una quantità sempre maggiore di informazioni utili al decision making, che siano di facile lettura e che permettano di efficientare l'attività, ottimizzando arrivi e partenze delle navi".

- segue

"L'operazione mira a eguagliare le innovazioni introdotte nei migliori porti del Nord Europa e del mondo. Conoscere esattamente quanti sono i metri di visibilità in Laguna in una giornata di nebbia, visualizzare la posizione di una nave in tempo reale rispetto alla rotta ideale, disporre su supporti portatili di una cartografia dettagliata e aggiornatissima, sono solo alcuni degli elementi che permetteranno a comandanti e piloti – oltre che ad agenti, terminalisti e armatori – di prendere decisioni più ponderate e razionali nella loro attività quotidiana", ha concluso il presidente.

Infrastrutture digitali al servizio della comunità portuale veneziana. Al via la sperimentazione

(FERPRESS) – Venezia, 5 OTT La sicurezza nella manovra e l'accessibilità nautica di uno scalo portuale non discendono solo dalle infrastrutture e dalle condizioni fisiche di un porto ma sono influenzate anche, e sempre di più, dai flussi di dati e di informazioni digitali che, soprattutto se visualizzati su supporti portatili, possono fornire a tutti gli attori della comunità portuale maggiore profondità di analisi per la programmazione delle attività e un ausilio alla navigazione.

A questo proposito, l'Autorità di Sistema Portuale, grazie alla stretta collaborazione con la Capitaneria di Porto di Venezia e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nazionale, ha deciso di accelerare sul fronte dell'Intelligent Transport System, avviando questa settimana una sperimentazione che consentirà a tutta la comunità portuale di disporre di informazioni aggiuntive in tempo reale su condizioni meteo-marine e di innovativi ausili alla navigazione.

I dati relativi alle informazioni meteo sono ricavati dalle rilevazioni dei sensori dell'AdSP, installati lungo i canali di Grande Navigazione, e sono integrati con i dati provenienti da altri soggetti (il PIOPP, con il quale è stato siglato uno specifico accordo di collaborazione, ma anche il Comune di Venezia che offre le proprie rilevazioni in "open data").

Più in particolare, una volta raccolti ed elaborati, i dati e le rilevazioni su vento, correnti, moto ondoso che riguardano tutta la Laguna, le bocche di porto ed entrambi gli scali di Venezia e Chioggia, verranno sintetizzati dall'AdSP e resi immediatamente disponibili a tutta la comunità portuale tramite la piattaforma web iLOGIS (interfaccia digitale per tutti gli operatori del Porto di Venezia gestita dall'Adsp). Parallelamente i dati saranno inviati in tempo reale al Comando Generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione a tutte le navi, i comandanti e i piloti presenti nell'Alto Adriatico attraverso il protocollo standard AIS, rendendoli leggibili anche alla strumentazione di bordo.

Importante tassello della nuova sperimentazione è l'attivazione di "ATON virtuali", acronimo di "Aids TO Navigation", supporti digitali alla navigazione che evidenzieranno sulle strumentazioni di bordo la rotta ideale da seguire per accedere al porto. Il supporto "ATON virtuale" – che a differenza di ogni altro segnalamento marittimo (come può essere una boa o un segnalamento luminoso) è sempre visibile – è la sintesi di una ricerca effettuata, su commissione dell'AdSP, dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope sulla base di migliaia di tracciati di navigazione registrati negli ultimi anni all'interno della Laguna. Il progetto "ATON virtuali" sarà sottoposto a sperimentazione diretta a partire da ottobre. In questa fase si raccoglieranno i riscontri da parte dei piloti per migliorare e affinare il servizio, che è da intendersi sia come un ausilio alla sicurezza nella navigazione, sia come un supporto all'operatività degli scali di Venezia e di Chioggia in condizioni meteo-marine che, fino ad oggi, potevano determinare incertezze sul fronte dell'accessibilità nautica.

A completare il quadro, si avvierà la sperimentazione dei dispositivi PPU (Pilot Portable Units), costituiti da un kit formato da un'applicazione e relativo tablet e da un'antenna GPS portatile dotata di accelerometri e giroscopi. Tali dispositivi verranno testati dai piloti, che potranno geolocalizzare perfettamente la nave e i relativi movimenti grazie all'antenna portatile, guidandola con l'ausilio di un'applicazione mobile che sfrutta una cartografia aggiornata del porto e che rileva tutte le informazioni meteorologiche e le indicazioni di rotta già descritte. L'utilizzo delle PPU permetterà anche alle navi dotate di strumentazione obsoleta di sfruttare le innovazioni tecnologiche introdotte.

Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dichiara:

“La sfida per la competitività di un porto si gioca prima di tutto sul mantenimento e sul miglioramento dell'accessibilità acquea – e a questo proposito non posso non ricordare l'urgente problema del conferimento dei sedimenti dragati dal fondo dei canali –, nel ventunesimo secolo, però, le infrastrutture fisiche vanno necessariamente affiancate e potenziate dalle infrastrutture digitali. Per questo, intendiamo accelerare sul fronte information technology, mettendo a disposizione di tutta la comunità portuale una quantità sempre maggiore di informazioni utili al decision making, che siano di facile lettura e che permettano di efficientare l'attività, ottimizzando arrivi e partenze delle navi. L'operazione mira a

- segue

eguagliare le innovazioni introdotte nei migliori porti del Nord Europa e del mondo. Conoscere esattamente quanti sono i metri di visibilità in Laguna in una giornata di nebbia, visualizzare la posizione di una nave in tempo reale rispetto alla rotta ideale, disporre su supporti portatili di una cartografia dettagliata e aggiornatissima, sono solo alcuni degli elementi che permetteranno a comandanti e piloti – oltre che ad agenti, terminalisti e armatori – di prendere decisioni più ponderate e razionali nella loro attività quotidiana”.

Porti: Venezia sperimenta ausili digitali alla navigazione

Dati Laguna disponibili su piattaforma web con uso tablet

(ANSA) - VENEZIA, 5 OTT - L'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Adriatico, in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Venezia e con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ha avviato una sperimentazione che consentirà a tutta la comunità portuale di disporre di informazioni aggiuntive in tempo reale su condizioni meteo-marine e di innovativi ausili alla navigazione, secondo le linee dell'Intelligent Transport System.

I dati relativi alle informazioni meteo sono ricavati dalle rilevazioni dei sensori dell'Authority installati lungo i canali di Grande Navigazione, e sono integrati con i dati provenienti da altri soggetti, tra cui il Comune di Venezia che offre le proprie rilevazioni in "open data".

I dati e le rilevazioni su vento, correnti, moto ondoso che riguardano tutta la Laguna, le bocche di porto ed entrambi gli scali di Venezia e Chioggia verranno sintetizzati dall'AdSP e resi immediatamente disponibili a tutta la comunità portuale tramite la piattaforma web "iLOGIS". Parallelamente i dati saranno inviati in tempo reale al Comando Generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione a tutte le navi, i comandanti e i piloti presenti nell'Alto Adriatico attraverso il protocollo standard AIS, rendendoli leggibili anche alla strumentazione di bordo.

La sperimentazione consiste nell'attivazione di "ATON virtuali", acronimo di "Aids TO Navigation", supporti digitali alla navigazione che evidenzieranno sulle strumentazioni di bordo la rotta ideale da seguire per accedere al porto. "ATON virtuale" è la sintesi di una ricerca effettuata, su commissione dell'AdSP, dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope sulla base di migliaia di tracciati di navigazione registrati negli ultimi anni all'interno della Laguna, che sarà sottoposto a sperimentazione diretta da ottobre. In questa fase si raccoglieranno i riscontri da parte dei piloti per migliorare e affinare il servizio, sia come ausilio alla sicurezza nella navigazione, sia come un supporto all'operatività degli scali di Venezia e di Chioggia in condizioni meteo-marine che, fino ad oggi, potevano determinare incertezze sul fronte dell'accessibilità nautica.

A completare il quadro, si avvierà la sperimentazione dei dispositivi PPU (Pilot Portable Units), costituiti da un kit formato da un'applicazione e tablet e da un'antenna GPS portatile dotata di accelerometri e giroscopi, che potranno geolocalizzare perfettamente la nave e i relativi movimenti.

Venezia, le informazioni digitali sempre più al servizio della navigazione

VENEZIA - La sicurezza nella manovra e l'accessibilità nautica di uno scalo portuale non discendono solo dalle infrastrutture e dalle condizioni fisiche di un porto ma sono influenzate anche, e sempre di più, dai flussi di dati e di **informazioni digitali** che, soprattutto se visualizzati su supporti portatili, possono fornire a tutti gli attori della comunità portuale **maggiore profondità di analisi per la programmazione delle attività e un ausilio alla navigazione**.

L'Autorità di Sistema Portuale, con la Capitaneria di Porto di Venezia e con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto nazionale, ha deciso di accelerare sul fronte dell'**Intelligent Transport System**, avviando questa settimana una sperimentazione che consentirà a tutta la comunità portuale di disporre di informazioni aggiuntive in tempo reale su condizioni meteo-marine e di innovativi ausili alla navigazione.

I dati relativi alle informazioni meteo sono ricavati dalle rilevazioni dei sensori dell'AdSP, installati lungo i canali di Grande Navigazione, e sono integrati con i dati provenienti da altri soggetti (il PIOPP, con il quale è stato siglato uno specifico accordo di collaborazione, ma anche il Comune di Venezia che offre le proprie rilevazioni in "open data"). Più in particolare, una volta raccolti ed elaborati, i dati e le rilevazioni su vento, correnti, moto ondoso che riguardano tutta la Laguna, le bocche di porto ed entrambi gli scali di Venezia e Chioggia, verranno sintetizzati dall'AdSP e resi immediatamente disponibili a tutta la comunità portuale tramite la piattaforma web iLOGIS (interfaccia digitale per tutti gli operatori del Porto di Venezia gestita dall'Adsp). Parallelamente i dati saranno inviati in tempo reale al Comando Generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione a tutte le navi, i comandanti e i piloti presenti nell'Alto Adriatico attraverso il protocollo standard AIS, rendendoli leggibili anche alla strumentazione di bordo.

Importante tassello della nuova sperimentazione è l'attivazione di **"ATON virtuali"**, acronimo di **"Aids TO Navigation"**, supporti digitali alla navigazione che evidenzieranno sulle strumentazioni di bordo la rotta ideale da seguire per accedere al porto. Il supporto **"ATON virtuale"** – che a differenza di ogni altro segnalamento marittimo (come può essere una boa o un segnalamento luminoso) è sempre visibile – è la sintesi di una ricerca effettuata, su commissione dell'AdSP, dall'Università degli Studi di Napoli Parthenope sulla base di migliaia di tracciati di navigazione registrati negli ultimi anni all'interno della Laguna. Il progetto **"ATON virtuali"** sarà sottoposto a sperimentazione diretta a partire da ottobre. In questa fase si raccoglieranno i riscontri da parte dei piloti per migliorare e affinare il servizio, che è da intendersi sia come un ausilio alla sicurezza nella navigazione, sia come un supporto all'operatività degli scali di Venezia e di Chioggia in condizioni meteo-marine che, fino ad oggi, potevano determinare incertezze sul fronte dell'accessibilità nautica.

A completare il quadro, si avvierà la sperimentazione dei dispositivi PPU (Pilot Portable Units), costituiti da un kit formato da un'applicazione e relativo tablet e da un'antenna GPS portatile dotata di accelerometri e giroscopi. Tali dispositivi verranno testati dai piloti, che potranno geolocalizzare perfettamente la nave e i relativi movimenti grazie all'antenna portatile, guidandola con l'ausilio di un'applicazione mobile che sfrutta una cartografia aggiornata del porto e che rileva tutte le informazioni meteorologiche e le indicazioni di rotta già descritte. L'utilizzo delle PPU permetterà anche alle navi dotate di strumentazione obsoleta di sfruttare le innovazioni tecnologiche introdotte.

Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dichiara:

*"La sfida per la competitività di un porto si gioca prima di tutto sul mantenimento e sul miglioramento dell'accessibilità acquea – e a questo proposito non posso non ricordare l'urgente problema del conferimento dei sedimenti dragati dal fondo dei canali –, nel ventunesimo secolo, però, le infrastrutture fisiche vanno necessariamente affiancate e potenziate dalle infrastrutture digitali. Per questo, intendiamo accelerare sul fronte **information technology**, mettendo a disposizione di tutta la comunità portuale una quantità sempre maggiore di informazioni utili al decision making, che siano di facile lettura e che*

-segue

permettano di efficientare l'attività, ottimizzando arrivi e partenze delle navi. L'operazione mira a eguagliare le innovazioni introdotte nei migliori porti del Nord Europa e del mondo. **Conoscere esattamente quanti sono i metri di visibilità in Laguna in una giornata di nebbia**, visualizzare la posizione di una nave in tempo reale rispetto alla rotta ideale, disporre su supporti portatili di una cartografia dettagliata e aggiornatissima, sono solo alcuni degli elementi che permetteranno a comandanti e piloti – oltre che ad agenti, terminalisti e armatori – di prendere decisioni più ponderate e razionali nella loro attività quotidiana”.

Al porto di Venezia contributo per il GNL

VENEZIA – La Commissione Europea ha annunciato il co-finanziamento di 12,1 milioni di euro del progetto “Venice LNG facility” per la realizzazione nel porto di Venezia di un terminal di gas naturale liquefatto, presentato lo scorso aprile dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dalla società Venice LNG, nell’ambito del Programma CEF – Connecting Europe Facility. Il contributo europeo stanziato andrà a sommarsi con quello di 6,4 milioni già ottenuto con un precedente bando, raggiungendo così la cifra di 18,5 milioni di euro di capitale finanziato.

Il progetto della società Venice LNG, sostenuto dal porto di Venezia, prevede la realizzazione di un terminal costiero di GNL nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32.000 m³ e sarà in grado di gestire sino a 900 mila mc/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

“Nel sostenere il progetto del terminal GNL, il porto di Venezia ha scelto di anticipare gli obblighi di legge e d’intercettare le evoluzioni del mercato, accelerando sul greening delle attività portuali – dichiara Pino Musolino, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale -. Il progetto di Venice LNG risponde all’esigenza sempre più pressante di ridurre le emissioni dei trasporti, in particolare di quelli più pesanti e dei trasporti navali, ambiti che, com’è noto, sono di difficile elettrificazione. Il settore crocieristico è tra i più attenti a questo cambio di passo, tanto che nei prossimi anni dovrebbero arrivare a Venezia le prime navi alimentate a GNL e i primi ferry dual-fuel, e il nostro scalo si candida a divenire l’hub di rifornimento adriatico per queste flotte”.

Gian Luigi Triboldi, presidente Venice LNG, dichiara: “L’approvazione del co-finanziamento ci conferma che, come imprenditori, siamo sulla strada giusta. Abbiamo intrapreso questo percorso perché vogliamo continuare a investire nel settore dello stoccaggio di carburanti, ma vogliamo farlo imboccando la strada dello sviluppo sostenibile. Oggi il gas metano liquido è il combustibile più pulito, in grado di

-segue

accompagnarci nella delicata fase della transizione energetica, e il co-finanziamento certifica che il nostro progetto è in linea con la strategia per la riduzione degli inquinanti promossa dall'Unione Europea. Proseguiremo il nostro impegno per arrivare alla fine di questo percorso muovendoci in piena sintonia con le istituzioni coinvolte e continuando il dialogo con la comunità locale, così come abbiamo cominciato a fare ancora prima di avviare le procedure autorizzative."

I porti appartenenti alla rete di trasporto trans-europea TEN-T dovranno dotarsi entro il 2025 di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto GNL. Uno studio commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale di Venezia stima che l'evoluzione dei volumi di consumo porterà lo scalo veneziano ad avere nel 2030 una domanda di 873mila t/anno di GNL per utilizzi stradali (73%), marittimi (19,7%) e portuali/locali (7,3%).

Ponte Genova, Botta: "Per ricostruire in fretta e bene, no all'esclusione di Autostrade"

GENOVA - Giampaolo Botta, direttore generale degli spedizionieri genovesi (Spediporto) interviene dal suo profilo Facebook, parlando della ricostruzione del ponte Morandi e soprattutto del soggetto a cui questa sarà affidata. **"TANTI LO PENSANO POCHI LO DICONO. - Scrive Botta - "Se vogliamo ricostruire in fretta e bene il nuovo Ponte non si può escludere totalmente l'attuale concessionario. Colpiamolo nel portafogli, risarcimenti milionari alle famiglie delle vittime, risarcimenti a famiglie di sfollati, artigiani, negozianti, al PORTO, chiediamo in massa le dimissioni dei vertici (chissà che gli azionisti non ci stiano già pensando). La magistratura scriverà le sue condanne e farà giustizia, ora Genova ha bisogno di certezza sul suo futuro ed i genovesi devono contare su date ed impegni certi. Ricordiamo l'operazione Costa Concordia. Chi doveva pagare ha pagato, la giustizia ha fatto il suo corso con puntualità ed intransigenza, chi ha sbagliato ha rimosso ogni traccia dei suoi errori risarcendo tutto quello che era possibile e rispettando tempi e condizioni. Purtroppo le vittime non potranno mai essere risarcite ed i superstiti pienamente ripagati di tanta sofferenza, ma dobbiamo essere persone razionali e determinate. Non c'è altra strada."**

Il Decreto Genova dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, ha 60 giorni per essere convertito in legge dal Parlamento. Sarà questo un tempo sufficiente per arrivare a modifiche ed accordi che, ad oggi, appaiono ancora molto complessi?

Marco Bucci, sindaco di Genova e **neo commissario per la ricostruzione**, intervistato dai giornalisti sulla questione ricostruzione, giovedì appena diffusa la notizia della sua nomina, si era chiuso dietro un: *"Non scrivete cose che non ho detto"* Sottolineando poi, subito dopo: *"abbiamo lavorato su alcune variazioni da fare al decreto, tre o quattro che sono veramente importanti"* - *"Ci saranno più risorse il viceministro Rixi sta lavorando molto anche su questo discorso."*

La questione fondamentale è quella economica, si aprono due strade, quelle previste dal Decreto: **Autostrade per l'Italia** potrebbe versare tutto il denaro necessario per demolire e ricostruire (entro 30 giorni dalla richiesta del commissario)- oppure se questo non si verificasse e Autostrade ricorresse in Tribunale, lo Stato deve intervenire finanziando per intero la ricostruzione. Ma come sottolineato dal neo commissario Bucci : **"con 30 milioni all'anno non si fa un ponte"** .

La settimana decisiva per accelerare sulla ricostruzione

Rixi: «Unità d'intenti e priorità per modificare il decreto» Il sindaco: «No al blocco ai lavori per le aziende italiane»

Francesca Forleo Emanuele Rossi /GENOVA
Adesso c'è un commissario.

Ma per dare davvero il via alla ricostruzione sono ancora tanti gli ostacoli da superare.

Quella che comincia domani sarà una settimana decisiva per cominciare a capire se l'orizzonte per l'inizio dei lavori su Ponte Morandi sarà di pochi mesi o molto più lungo.

Gran parte della partita è legata al percorso parlamentare. Il decreto "emergenze" è stato incardinato alla Camera per arrivare rapidamente alla discussione. Bucci ha fretta: senza le nuove regole, la ricerca delle aziende per fare i lavori rischia di partire già azzoppata.

RAFFICA DI AUDIZIONI E già da domani partono le prime audizioni alla commissione ambiente e trasporti.

Proprio con il commissario straordinario di governo, Marco Bucci. Prima di lui, anche Società Autostrade e la Diocesi di Genova. In seguito, tra martedì e mercoledì, i deputati ascolteranno le istanze di Camera di commercio, Confindustria Genova, Confartigianato, Ance Genova; Cgil Cisl e Uil di Genova e Liguria, Culmv, Trasportounito Genova e del presidente del porto, Paolo Emilio Signorini. Una raffica di audizioni in

mezzo alle Marco Bucci, sindaco di Genova quali ce ne saranno anche altre che con Genova non c'entrano ma con le altre emergenze toccate dal decreto sì.

Entro la fine della settimana, dovrebbe finire anche l'analisi degli emendamenti.

Prima dei passaggi in Parlamento, però, il commissario domani incontrerà la commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc e il ministro Danilo Toninelli, a Genova. Incontro cruciale per la partita economica: se il governo potrà agire senza considerare lo sfioramento del deficit in virtù dell'emergenza, anche il ministero dell'economia sarà più di manica larga.

LE STRATEGIE DELLA POLITICA «Dobbiamo cercare di evitare duemila emendamenti. Questo è un testo che va portato in aula il 22 ottobre e bisogna concentrarsi sul ponte. Cercheremo di "blindare" le modifiche almeno come maggioranza», rivela Edoardo Rixi, che ha voluto il fedelissimo Flavio Di Muro come relatore. In casa Cinquestelle però i giochi non sono ancora fatti: «Ci vedremo con Toni Giovanni

- segue

Toti, governatore ligure non rinunciamo a chiedere certezze su Terzo valico e Gronda, ma in altre sedi. Ora dobbiamo fare il possibile per sbloccare il ponte, dare a Bucci tutti gli strumenti per fare partire i lavori, evitare ricorsi, garantire i risarcimenti agli sfollati e poi tra di noi lunedì per fare il punto», spiega un deputato genovese. E dall' opposizione arriveranno tantissime proposte migliorative e "provocazioni" su Terzo valico e Gronda. Insomma, la possibilità di un "fronte" ligure non si manifesterà su tutto.

LA SQUADRA DI BUCCI E LE PROTESTE Intanto, Bucci lavorerà alla sua squadra. «Mi piacerebbe che fossero tutti genovesi», ha detto ieri il sindaco. «Sto ricevendo decine di candidature e curricula. Ci servono ingegneri, amministrativi, legali». Probabile la delega all' assessore Pietro Piciocchi dei rapporti tra la struttura commissariale e la giunta.

Sulle modifiche da apportare al decreto, Bucci ha le idee chiare: «Evitare il blocco alle aziende italiane; garantire i risarcimenti agli sfollati; aumentare la leva finanziaria per pagare i lavori; trovare più soldi per il porto».

Intanto, però, Genova continua a fare i conti con il "muro" tra la Valpolcevera e il resto della città rappresentato dai pezzi del Morandi. E da domani, con le prime proteste dopo il crollo. In piazza, travia San Lorenzo, De Ferrari e la Prefettura ci saranno i cittadini della Valpolcevera.

Abitanti, commercianti, sfollati. Hanno chiesto di evitare bandiere di partiti e sindacati per «non mettere il cappello» alla protesta. E sabato ci sarà l' altra manifestazione: quella di "Riprendiamoci Genova" ed EmerGente per il rinascimento della città, con corteo da piazza della Vittoria a piazza De Ferrari.

- lati». Quest' ultimo punto è uno di quelli che dovranno essere inseriti nel decreto, ma il peso economico non è indifferente: «Autostrade si era impegnata a risarcimenti ben superiori ai valori di mercato, il Parlamento dovrà tenerne conto altrimenti avremo il paradosso che per punire Autostrade ci rimetterà due volte chi rischia di perdere la casa». Per quanto riguarda la "squadra" del commissario, Toti sa che dovrà cedere qualche tecnico di valore dalla Regione. Ma l' idea è di procedere insieme nella scelta dello staff. Sulle competenze dei due, invece, il governatore è convinto che lui e Bucci non si pesteranno i piedi: «Di fatto, nel decreto c' è scritto che lui deve occuparsi di demolizione e ricostruzione. Per tutto il incontro bilaterale in Prefettura con commissaria europea Violeta Bulc, ministro Danilo Toninelli, governatore Giovanni Toti e sindaco Marco Bucci Manifestazione del comitato "Oltre il ponte": cittadini della Valpolcevera Audizione alla Camera commissario di governo Marco Bucci Manifestazione a Roma sindacati edili per Terzo Valico Audizioni alla Camera di categorie, sindacati e presidente **Autorità portuale** Audizione alla Camera del governatore Giovanni Toti e capo della Protezione civile Borrelli **IL DECRETO DA CAMBIARE** Istituisce la figura del Commissario straordinario per la demolizione e ricostruzione del viadotto sul Polcevera. Lo individua il premier Conte sentita la Regione. Al punto sei prevede che entro trenta giorni dalla nomina, il commissario si faccia consegnare da Autostrade per l' Italia tutti i soldi stimati necessari per la ricostruzione. Al punto sette, invece, la norma con i paletti che non piace a Bucci: «il commissario straordinario affida progettazione, demolizioni, conferimenti in discarica, espropriazioni e ricostruzione del sistema viario ad una società che non abbia alcuna partecipazione, diretta o indiretta, in società concessionarie di strade a pedaggio, ovvero sia da queste ultime controllata o, comunque, ad esse collegate». Una norma antiPavimental (la società controllata di Aspi) ma che di fatto esclude gran parte dei big del settore in Italia.

resto, sono competente io come commissario all' emergenza. Ma è chiaro che poi per l' attuazione mi avvalgo delle strutture del Comune. Quindi faccio riferimento sempre a Bucci». Insomma, l' intreccio è nei fatti, se non nei testi. E anche la lista delle richieste che i due porteranno a Roma è stata condivisa: «Le priorità sono quelle che ha detto Bucci. E poi c' è la grande partita della cassa integrazione in deroga per le aziende che hanno subito i danni indiretti del crollo: «Noil» abbiamo chiesto. E deve essere nel decreto perché altrimenti non sarebbe completo». La partita comincia ora: l' attacco è sempre a una punta, ma a Toti va bene fare il regista. - E. ROS.

Assarmatori forte intesa con CNDCEC

GENOVA – Formazione e informazione per commercialisti specializzati nei settori dell'economia del mare, nell'ambito di una collaborazione fra Assarmatori e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti, che avrà come primo banco di prova il tavolo tecnico sulle agevolazioni fiscali per le imprese marittime genovesi nell'ambito del cosiddetto Decreto Genova.

Questi, in sintesi, obiettivi e finalità del protocollo d'intesa siglato fra l'Associazione armatoriale e il Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC); protocollo finalizzato a porre in essere forme di collaborazione relative allo sviluppo del Cluster Marittimo.

Tra le azioni da svolgere congiuntamente è prevista la programmazione e l'organizzazione di eventi formativi e informativi per i commercialisti specializzati nelle materie che riguardano le attività di impresa nell'ambito dell'economia del mare, nonché l'individuazione e l'analisi di specifiche problematiche tecnico professionali che riguardano il settore.

È in quest'ottica che si colloca la proposta di collaborazione al tavolo tecnico a cui parteciperanno rappresentanti designati dalle varie categorie e dagli Enti preposti e che, con l'imminente emanazione del decreto-legge recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova", sarà chiamato a occuparsi delle misure di facilitazione fiscale per le imprese genovesi e per la piena ripresa dei traffici portuali, prevedendo anche l'istituzione di una zona franca urbana e di una zona logistica semplificata per il porto e il retroporto.

Il Secolo XIX

Il ministero dei Trasporti prova ad allargare i contributi destinati al porto e alle imprese la Ragioneria dello Stato fissa però i primi paletti. Resta da sciogliere il nodo dei concessionari

Il governo cambia ancora testo per gli sfollati 20 milioni Ma è battaglia sulle coperture

Federico Capurso Emanuele Rossi /GENOVA

Il decreto per Genova è fermo a Roma da quasi due mesi. Nella testa dei Cinquestelle, quelle «limature maniacali» del testo andate avanti per settimane sarebbero dovute essere la chiave per un rapido passaggio in Parlamento. E invece il decreto, scritto così, non è andato bene a nessuno. Per questo dovrà ancora una volta cambiare pelle: più risorse, meno paletti sugli appalti, via alcune restrizioni per i risarcimenti alle aziende, maggiori poteri al commissario, cassa integrazione in deroga.

Dal governo assicurano che sarà sufficiente una settimana per presentare tutti gli emendamenti della maggioranza. L'obiettivo è blindare il passaggio in aula e l'operazione, questa volta, è stata sottratta ai Cinquestelle e affidata al deputato leghista Flavio Di Muro, braccio destro del vice ministro dei Trasporti Edoardo Rixi, che sarà relatore del testo. I tempi per varare il decreto, però, pro mettono di allungarsi ancora, «almeno fino ai primi giorni di novembre», secondo i calcoli di Rixi. Anche perché le modifiche saranno corpose, a partire dal tema «appalti». Se è certa la volontà ferrea di escludere dalla ricostruzione la società Autostrade, arriveranno modifiche

per evitare di tagliare fuori anche tutte quelle aziende che gravitano, con partecipazioni dirette o indirette, attorno alle società concessionarie autostradali.

Si tratta, quindi, di eliminare qualche restrizione ai poteri del commissario per la ricostruzione, Marco Bucci, nella scelta delle aziende cui affidare i lavori.

Diverso il discorso che riguarda la deroga completa sugli appalti chiesta dallo stesso Bucci, perché le regole sono europee e se ne dovrà parlare con Bruxelles.

Le difficoltà, però, nascono anche in seno ai ministeri. Da parte del Mit c'è «totale apertura alla richiesta di maggiori risorse finanziarie». Il problema è convincere chi, tra la ragioneria dello Stato e il ministero dell'Economia, tiene invece i cordoni della borsa ben stretti. Anche per questo Rixi avrà oggi un confronto con i tecnici del dicastero coinvolti dal decreto. Tra gli argomenti più delicati sul tavolo delle trattative, la questione legata ai risarcimenti agli sfollati che il governo dovrà anticipare per conto di

- segue

Autostrade e su cui sono state fornite rassicura Edoardo Rixi, vice ministro ANSA zioni. Una partita che secondo i calcoli della Regione vale oltre 20 milioni di euro. Arriverà poi la richiesta di togliere il regime "de minimis" sugli aiuti all' autotrasporto e, per il porto di Genova, la modifica della percentuale di Iva da trattenere. Tutti i porti italiani trattengono l' 1 per cento dell' Iva sulle attività portuali; per Genova si è chiesto di alzare la percentuale al 3 e di eliminare la soglia massima di 30 milioni dieu ro imposta dal decreto. Nelle casse della città dovrebbero quindi arrivare 40 milioni aggiuntivi, scongiurando il rischio che quei milioni in più - come ipotizzato dalla ragioneria dello Stato - vengano tolti agli altri porti italiani. Risorse ulteriori verranno chieste anche per i risar In un' intervista al Secolo XIX il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli ha detto che il ministero anticiperà i risarcimenti. cimenti a quelle aziende della «zona franca urbana» che hanno subito un danno dal crollo del ponte. Allo stato attuale avrebbe diritto soltanto chi dimostra mancati ricavi pari al 25 per cento del fatturato, ma si pensa di creare degli scaglioni inferiori al 10 e al 15 per cento. Non verranno affrontati i temi della Gronda, né del Terzo Valico: «Sono temi che esulano dalla questione di ponte Morandi - spiega Rixi - ma la discussione ci sarà e ne parleremo nell' ambito della legge di Stabilità». Le opposizioni, però, Pd e Forza Italia in primis, non mancheranno di sollevare il tema delle grandi infrastrutture, nervo scoperto dell' alleanza giallo verde già messa alla prova da questo decreto.

-

Bulc: le risorse dell' Ue per sostenere Genova Oggi il vertice cruciale

La commissaria europea in città con Toninelli. In centro il primo corteo di protesta E a Roma parte l' iter di conversione del decreto: sarà ascoltata anche Autostrade

Il ponte, la piazza e il palazzo.

Oggi il ministro Danilo Toninelli e il commissario alla ricostruzione Marco Bucci dovranno affrontare tutti e tre.

Il Ponte è il Morandi: si deve ancora trovare la via per demolirlo e ricostruirlo in fretta.

La piazza è quella della prima manifestazione di protesta dei genovesi dal 14 agosto: questa mattina sfileranno tra il palazzo della Regione e quello della Prefettura. Il palazzo è quello di Bruxelles, della Commissione Ue, ma anche quello di Montecitorio, dove parte oggi pomeriggio l' iter in commissione per la conversione in legge del "decreto Genova", che tutti vogliono cambiare, compreso il ministro dei trasporti, che ha confermato nell' intervista al Secolo XIX l' apertura su alcune delle modifiche chieste dagli enti locali.

IL CONFRONTO CON L' UNIONE Prima, però, Toninelli e Bucci, con il governatore (e commissario all' emergenza) Giovanni Toti, avranno un vertice cruciale con la commissaria europea ai trasporti, Violeta Bulc. Il ruolo dell' Europa è visto come un possibile freno alla strategia di ricostruzione (ad esempio sono le regole europee ad impedire l' affidamento diretto a un soggetto a controllo statale come Fincantieri) ma la Bulc vuole ribaltare la

prospettiva e proporre l' utilizzo di risorse che l' Italia, storicamente, fatica a spendere. Soldi come quelli dei "Por " (programma operativo regionale) che possono andare a finanziare la ricostruzione del quartiere. Oppure l' opportunità di ricorrere alla Bei (banca europea degli investimenti) per finanziare il nuovo viadotto.

Nominato dal premier Conte Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto sul Polcevera
REAZIONI A TONINELLI I poteri del rappresentante del governo per la ricostruzione del ponte autostradale a Genova Può operare in deroga ad ogni norma extrapenale Può nominare 2 sub - commissari Può disporre di una struttura di 20 persone Resta in carica per 12 mesi (fino al 4 ottobre 2019) rinnovabili fino a 3 anni nelli non hanno lasciato indifferente il mondo politico e gli attacchi più forti arrivano da Forza Italia: «Toninelli dopo quasi 60 giorni dal crollo del Ponte Morandi ci dice che il decreto non va bene. Lo ha scritto lui, ci ha messo 45 giorni ed ora, dopo che glielo abbiamo detto in

- segue

tutte le lingue, si accorge che non ci sono abbastanza soldi per la ricostruzione e per le imprese. Assurdo e ridicolo», è il commento di Giorgio Mulè, portavoce dei parlamentari di FI. Mentre un altro big forzista, Osvaldo Napoli, se la prende con il ministro per le critiche rivolte a Giovanni Toti: «Impari a fare il ministro, lui che stava in vacanza dopo il crollo di Genova. Toti ha imparato presto ebene a fare il governatore». Il presidente della Liguria, invece, sceglie il silenzio e non commenta: troppe polemiche nei giorni scorsi per riattizzare il fuoco alla vigilia di una settimana decisiva.

IL PARLAMENTO E LA PIAZZA Già, perché proprio oggi comincia l' iter del "decreto Genova" nelle aule parlamentari. Per quattro giorni i deputati membri delle commissioni ambiente e trasporti ascolteranno una sfilza di genovesi che chiedono modifiche sensibili al testo: oggi toccherà alla Diocesi di Genova e al commissario Marco Bucci.

Ma a parlare sarà anche Società Autostrade. Nei prossimi giorni invece toccherà ai sindacati Cgil, Cisl e Uil di Genova e Liguria, all' **Autorità portuale**, alla Camera di commercio, alle categorie, ai rappresentanti dell' autotrasporto e, mercoledì, al governatore -commissario Toti.

La voce della Valpolcevera, invece, si sentirà oggi in piazza: il corteo che parte dalle 9 davanti a Palazzo San Giorgio, organizzato da abitanti della vallata e sfollati, è la prima protesta di piazza dal crollo del ponte. Arriva dal quartiere più colpito dai suoi effetti. E sarà rumorosa perché gli abitanti della vallata si sentono "in gabbia".

- E. ROS.

Il porto soffre A settembre cresce solo il terminal Vte

Il crollo di agosto aveva messo in allarme la comunità portuale. Perché i 100 mila teu segnati nel mese di agosto, in piena emergenza per il ponte Morandi, significavano una perdita del 25% dei volumi per il più grande terminal contenitori del porto di Genova. Il dato però era legato soprattutto ad un riposizionamento delle compagnie e come previsto, già a settembre, il Vte ha recuperato. Nei trenta giorni appena passati, il terminal ha movimentato 140 mila container, con un aumento rispetto ad agosto del 37%.

Il numero è positivo, potrebbe compensare nel dato totale del porto di Genova, i container persi invece dai terminal dell' area di Sampierdarena. Rispetto al settembre dell' anno scorso, il Vte ha però registrato un calo del 3,5%. In totale, il traffico nei primi nove mesi dell' anno per le banchine di Pra'-Voltri sono arrivate a movimentare 1,21 milioni di teu, in crescita dell' 1,9% rispetto all' anno scorso. Rimane così intatta la cavalcata compiuta nella prima parte dell' anno e il numero dei primi nove mesi non viene eroso né per motivi commerciali né per i problemi dovuti al crollo del ponte.

Diverso il discorso per i terminal della zona portuale di Sampierdarena. I risultati definitivi

di settembre devono ancora essere conteggiati, ma gli operatori si aspettano un calo consistente dei traffici. Meno merce sulle navi per colpa del crollo del Ponte, ma i valori potranno essere compensati dalla riapertura della linea ferroviaria. A quanto risulta al Secolo XIX/TheMediTelegraph, il terminal Sech registra volumi in calo per il 20%. Lo stesso peso negativo lo subirà Spinelli che prevede un decremento dello stesso valore. Quelle banchine rischiano di essere colpite pesantemente dalle difficoltà logistiche.

Intanto armatori, agenti marittimi, spedizionieri e terminalisti, hanno siglato un accordo con lo scopo di ridurre le lungaggini burocratiche. Un' altra mossa per la ripresa del porto.

-

Sicurezza riparte il Protocollo

LIVORNO – Se la montagna non va a Maometto, Maometto viene alla montagna. E così Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana, ha presieduto a Palazzo Rosciano un vertice allargato sulla sicurezza dei lavoratori in porto e dei luoghi di lavoro. È un cavallo di battaglia di Rossi, insieme alle spinte – o spintoni: ma l'effetto dei quali al momento è abbastanza deludente – sui tempi per la Darsena Europa e per il rilancio dell'interporto Vespucci. Ne scriviamo anche su questo giornale.

Il protocollo sulla sicurezza è stato firmato da tutti: a cominciare dall'ammiraglio Tarzia ai rappresentanti delle imprese, degli enti pubblici preposti, delle altre istituzioni. La sicurezza – ha detto Rossi nella successiva conferenza stampa (disertata anche per l'abissale ritardo registrato sull'appuntamento: quasi 40 minuti) – è anche un fattore di competitività, ma non si può giocare la stessa competitività sulla pelle dei lavoratori. Qualche dura frecciata, in indiretto riferimento anche all'ultimo incidente mortale sui costieri del porto: "Non posso ignorare che quando queste disgrazie succedono, una certa responsabilità anche dei vertici non si può escludere". Come bilanciamento all'accusa, Rossi ha ricordato che le disgrazie sul lavoro sono, oggettivamente, impossibili da eliminare per una lunga serie di concause. E il protocollo serve appunto a incidere su queste, senza dimenticare che i porti – e quello di Livorno in particolare – per alcuni traffici oggettivamente pericolosi coinvolgono anche aree urbane ai margini della cinta doganale. Della serie: la sicurezza è un elemento sociale che va oltre la semplice tutela dei lavoratori in banchina. Sugli oneri che il Protocollo contempla, rimangono alcune zone d'ombra e a quanto pare il sindacato interno a Palazzo Rosciano ne ha riferito. L'impegno, almeno formale, però c'è di tutti. Nella seconda edizione del Protocollo dunque si dovrebbe aver fatto un passo avanti.

Dodicesima edizione di Porto Aperto

Giovedì prossimo l'AdSp incontra le scuole

LIVORNO – Scalda i motori la dodicesima edizione di Porto Aperto, il progetto di apertura del porto alla città che giovedì prossimo, dalle 17 alle 19, verrà illustrato agli insegnanti delle scuole presso il Livorno Port Center della Fortezza Vecchia (consigliata la prenotazione telefonando allo 0586/8943563 o spedendo una email a didattica@itinera.info o a portcenter.li@portaltotirreno.it) L'edizione 2018-2019 ha come elemento caratterizzante quello delle visite a tutti i porti ricadenti sotto la circoscrizione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Non solo Livorno, dunque, ma anche Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia Isola. L'obiettivo è creare un percorso strutturato che, a partire dal laboratorio multimediale del Port Center, consenta agli studenti di scoprire e approfondire la complessa realtà di un sistema portuale che abbraccia due isole e sei scali portuali.

Il programma prevede inoltre iniziative culturali in Fortezza Vecchia; visite alla struttura didattica espositiva del Livorno Port Center e al magazzino ex Fs adiacente il terminal crociere del porto, struttura che ospita oggi il navicello "Pilade"; la motovedetta "Marzocco"; il gozzo Teresa e l'otto jole Moby Dick.

Durante l'anno l'Autorità di Sistema portuale organizzerà infine una serie di trasmissioni televisive in collaborazione con Telegranducato: talk show nel corso dei quali verranno mostrati, alla presenza di operatori del settore marittimo-portuale e di studenti di scuole primarie e secondarie, contributi video che raccontano la storia e le attività del porto.

Per l'organizzazione delle iniziative del progetto, l'AdSp si avvale della collaborazione della Cooperativa Itinera di Livorno che coordina le prenotazioni da lunedì a venerdì, dalle 9 alle 13 (tel 0586/894563; e-mail: didattica@itinera.info)

Riorganizzazione del personale: bufera a Molo Vespucci

Filt Cgil e Uiltrasporti contestano la decisione dei vertici dell'Authority

CIVITAVECCHIA - È stata contestata sotto molti aspetti la riorganizzazione del personale dell'Autorità di Sistema Portuale presentata nei giorni scorsi dal presidente Francesco Maria di Majo ai sindacati. Sindacati che, oggi, si rivolgono direttamente al vertice dell'ente, criticando modalità e contenuti del progetto illustrato. A partire dalla mancata informazione e condivisione della riorganizzazione con le rappresentanze sindacali, così come sottolineato dalla Filt Cgil con Alessandro Borgioni ed Angelo Manicone che chiedono di essere convocati per discutere dei diversi aspetti, non rendendo esecutiva la riorganizzazione. La terza, tra l'altro, in poco meno di un anno. (agg. 05/10 ore 7.56) segue

SCETTICA LA FILT. «La riorganizzazione aziendale - spiegano - è un'attività che implica il cambiamento delle strutture, dei ruoli e degli investimenti di un'azienda, che non può in alcun modo penalizzare le competenze acquisite negli anni dai dipendenti, come invece sembra fare questa riorganizzazione». Di difficile comprensione sono i problemi «strutturali ed organizzativi» alla base della decisione e «l'analisi che ha portato - hanno aggiunto - a questo ulteriore rimescolamento del personale». La Filt si dice scettica sull'azzeramento delle segreterie tecniche di area, lo smembramento di alcuni uffici, la riduzione delle unità operative in altri uffici di particolare rilievo, la soppressione «incomprensibile e senza motivazione» dell'ufficio stampa. (agg. 05/10 ore 8.20)

L'OPINIONE DI UILTRASPORTI. Sulla stessa linea anche la Uiltrasporti, che parla di un «comportamento antisindacale, danno erariale e mala gestio», ricordando come «la riorganizzazione deve contenere una clausola sul mantenimento del livello professionale, retributivo, contributivo e dei diritti acquisiti e non accogliendo la proposta di riorganizzazione che così come formulata rischia di essere interpretata come punitiva». (agg. 05/10 ore 8.50)

Avanza la procedura per il dragaggio nel porto di Salerno

Salerno, 6 ottobre 2018 – Il 4 ottobre scorso, il Ministero dell'Ambiente ha trasmesso l'autorizzazione al dragaggio del porto di Salerno, a seguito del parere favorevole della Commissione per le Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) al monitoraggio effettuato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per dare esecuzione alle prescrizioni precedentemente avanzate a luglio del 2017.

L'adempimento in tempi rapidi alle numerose prescrizioni formulate dalla Commissione VIA è stato possibile grazie alla collaborazione con la Stazione Anton Dohrn, che ha lavorato con la supervisione di ARPAC.

Intanto, nei prossimi giorni, l'Adsp del Mar Tirreno Centrale sottoscriverà la convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la erogazione dei fondi necessari per la realizzazione dell'opera. Si potrà così procedere alla operazione propedeutica della prospezione degli ordigni bellici ed alla indizione della gara per la esecuzione dei dragaggi.

L'Adsp intende ringraziare la Regione Campania ed il Comune di Salerno per la collaborazione istituzionale che ha reso possibile il raggiungimento di questo risultato, dopo una battaglia amministrativa e burocratica che è durata complessivamente cinque anni.

Ricordiamo che si tratta di una opera estremamente rilevante per la competitività dello scalo: riguarda una quantità di sabbie pari a 3 milioni di metri cubi, per un costo di 38 milioni di euro, con il risultato di portare il fondale del porto ad una profondità di 14,50 metri.

Se non interverranno ulteriori ostacoli burocratici, sempre in agguato in un Paese con regole barocche, incompatibili con la velocità dei cambiamenti nello scenario competitivo, si potranno cominciare i dragaggi del porto di Salerno nell'autunno del 2019. La prima fase dei lavori, che comprende l'escavo per l'ormeggio delle grandi navi da crociera, sarà completata entro la primavera 2020; la conclusione dei lavori è attesa per i primi mesi del 2021.

AP Gioia Tauro: corsi di formazione per avvio scanner ispettivo mobile multimediale

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 5 OTT – Dopo aver ricevuto il Nulla Osta della Prefettura di Reggio Calabria, parte la fase formativa per 20 unità di personale doganale per l'utilizzo dello scanner mobile non invasivo, acquistato dall'Autorità portuale di Gioia Tauro per garantire una maggiore incisività e celerità nell'attività di vigilanza e controllo delle merci in transito nel porto di Gioia Tauro.

Il Sistema di ispezione scanner mobile a raggi X e detector raggi gamma sarà gestito dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che, a maggio scorso, ha sottoscritto il protocollo d'intesa con l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in cui sono state cristallizzate le disposizioni di comodato d'uso gratuito, in quanto, all'interno degli spazi doganali, la vigilanza e il controllo delle merci viene esercitata in via esclusiva dall'Agenzia delle Dogane.

Lo scalo calabrese di transhipment, collegato con circa 120 porti nel mondo, viene così dotato di uno scanner ispettivo non invasivo, modello NUCTECH MD1213DE, che garantisce performances di elevata tecnologia per controllare le merci, che giungeranno nei piazzali del porto di Gioia Tauro, in modo più efficace e celere.

Nel dotare lo scalo di questo scanner multimediale di ultima generazione, l'Autorità portuale di Gioia Tauro si è posta l'obiettivo di incrementare la sicurezza delle movimentazioni container in porto, velocizzandone, nel contempo, la fluidità del transito che acquisisce così ulteriore velocità.

Grazie, infatti, alla sua elevatissima capacità di controllo, che ispeziona strutturalmente, ma non in modo invasivo, qualunque tipologia di merce all'interno del container, sarà possibile rispondere all'esigenza di sicurezza richiesta allo scalo, dove vengono movimentate merci che connettono circa 120 porti nel mondo.

Allo stesso tempo, si potrà garantire una crescita del livello di competitività del porto di Gioia Tauro che potrà così garantire l'accelerazione dei flussi operativi interni allo scalo, condizione, quest'ultima, sempre più ricercata dal mercato che è in costante evoluzione nella richiesta di sempre maggiore celerità.

Gioia Tauro, al via formazione Dogane per nuovo scanner

20 persone si occuperanno della gestione del nuovo sistema a raggi X che velocizzerà le operazioni di controllo

Dopo aver ricevuto il nulla osta della prefettura di Reggio Calabria, parte la fase formativa per 20 persone della Dogana per l'utilizzo dello scanner mobile a raggi X non invasivo, acquistato dall'Autorità portuale di Gioia Tauro (ancora commissariata) per «garantire una maggiore incisività e celerità nell'attività di vigilanza e controllo delle merci», afferma l'autorità.

Lo scanner sarà utile per incrementare la sicurezza delle movimentazioni container in porto, velocizzando la fluidità del transito. Sarà gestito dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che, a maggio scorso, ha sottoscritto un protocollo d'intesa con il porto, guidato dal commissario Andrea Agostinelli, in cui sono state cristallizzate le disposizioni di comodato d'uso gratuito in quanto, all'interno degli spazi doganali, la vigilanza e il controllo delle merci viene esercitata in via esclusiva dall'Agenzia delle Dogane.

Lo scalo calabrese di transhipment, collegato con circa 120 porti nel mondo, viene così dotato di uno scanner ispettivo non invasivo (modello NUCTECH MD1213DE), che garantisce performances di elevata tecnologia per controllare le merci che giungeranno nei piazzali del porto di Gioia Tauro, in modo più efficace e celere.

Corsi di formazione per lo scanner mobile

GIOIA TAURO Ricevuto il nulla osta della Prefettura, parte la fase formativa per 20 unità di personale doganale per l' utilizzo del nuovo scanner mobile non invasivo, acquistato dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per garantire una maggiore incisività e celerità nell' attività di vigilanza e controllo delle merci in transito nel porto.

Il sistema di ispezione a raggi X e detector raggi gamma sarà dunque gestito dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che, a maggio scorso, ha sottoscritto un apposito protocollo d' intesa con l' ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in cui sono state cristallizzate le disposizioni di comodato d' uso gratuito.

Lo scalo calabrese di transhipment, collegato con circa 120 porti nel mondo, viene così dotato di uno scanner multimediale di ultima generazione che garantirà performances di elevata tecnologia per controllare in modo più efficace e celere le merci che giungeranno nei piazzali.

L' Authority si è posta infatti l' obiettivo di incrementare la sicurezza delle movimentazioni container velocizzando, nel contempo, la fluidità del transito. Grazie all' elevatissima capacità di controllo di questa

nuova strumentazione - in grado di ispezionare strutturalmente qualunque tipologia di merce all' interno del container - sarà possibile rispondere alle esigenze di sicurezza richieste e garantire una crescita del livello di competitività del porto di Gioia Tauro, che potrà così assicurare l' accelerazione dei flussi operativi interni.

(d.l.

) Consentirà di controllare tutti i tipi di container in maniera non invasiva.

Al centro del dibattito un tema di grande attualità e di particolare rilevanza per la città

Rotary Club Stretto di Messina: proficuo incontro sulla XVI Autorità di sistema portuale

L'annuncio del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulla nascita dell'Autorità Portuale dello Stretto, che comprenda Messina e Milazzo sulla sponda siciliana e Reggio Calabria e Villa San Giovanni su quella calabrese, ha riportato al centro del dibattito un tema di grande attualità e di particolare rilevanza per la città. «L'idea è di approfondire l'argomento dell'autorità portuale, ma anche stimolare i promotori, il ministro e il capogruppo del Movimento 5Stelle, il messinese Francesco D'Uva, a passare dalle parole ai fatti, perché un annuncio non può bastare. Speriamo di suscitare interesse e azioni concrete», ha dichiarato il presidente del Rotary Club Stretto di Messina, Giuseppe Termini, che, in collaborazione con il Rotary Club Milazzo del presidente Gianfranco Caruso, ha organizzato il convegno "XVI Autorità di sistema portuale: problematiche e alternative". Un incontro dibattito moderato dal socio Giovanni Mollica, secondo cui i porti italiani pagano un netto divario con quelli europei, e in particolare i porti del sud sono stati penalizzati da un «modello di sviluppo a trazione settentrionale». «Il governo ha preso questa iniziativa per cambiare qualcosa rispetto al passato, ma mancano ancora i risultati», ha chiarito Antonino De Simone, dal 2012, prima, presidente, ora commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina. Una situazione, quella del commissariamento, che vivono sia Gioia Tauro che Messina perché «la politica delle due regioni non si è messa d'accordo, è mancata la collaborazione che doveva essere scontata», ha spiegato il relatore, critico nei confronti della precedente normativa: «Doveva razionalizzare ed evitare gli sprechi e invece sono aumentati. Plaudo all'iniziativa di questa legislatura», ha aggiunto De Simone, che ha rivendicato il ruolo di Messina che, per movimentazione e crocierismo, è uno dei migliori porti in Italia e in Europa. L'ipotesi di un'autorità portuale Gioia Tauro-Messina ha sempre suscitato tante critiche e anche l'amministrazione del sindaco Cateno De Luca ha fermamente espresso il proprio parere negativo: «Messina ha una propria unicità e autonomia che rischiava di perdere a favore di Gioia Tauro e l'unione si sarebbe rivelata una scelta errata per la diversa natura dei porti», ha affermato Dafne Musolino, assessore comunale alle politiche del mare e beni demaniali marittimi. «È un accorpamento da evitare, solo Gioia Tauro ne trarrebbe

- segue

vantaggio economico perché assorbirebbe Messina che ha casse floride e un conto in attivo che utilizzerebbe per le proprie difficoltà», ha spiegato l'assessore motivando il no a un' unica autorità portuale. Particolarmente critico anche il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, che ha sempre sostenuto l' autonomia dei porti siciliani. Una proposta di unione senza criteri chiari: «L' accorpamento era un pronto soccorso per Gioia Tauro che aveva difficoltà finanziarie e ci siamo difesi per non pagare i debiti altrui. C' è un annuncio del governo, ma - ha continuato il primo cittadino - come nella prima versione della legge, manca una visione strategica. Chi ha la responsabilità di governo dica in che direzione devono andare il paese e i nostri porti». La questione dell' autorità portuale e del ruolo di Messina - come evidenziato dal commissario De Simone - è già sul tavolo del presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, ma la serata rotariana è stata l' occasione per affrontare un altro aspetto fondamentale della città dello Stretto, i collegamenti marittimi con la sponda calabrese: «Dobbiamo condurre una battaglia seria attorno a un tavolo di acceso confronto», ha dichiarato l' assessore comunale Musolino, che ha ricordato la posizione e l' obiettivo principale dell' amministrazione: «Siamo a favore del ponte sullo Stretto e siamo convinti che sia un' opera da realizzarsi, fattibile e della quale la Sicilia ha bisogno. Il tempo del diniego è superato. Il programma del sindaco è chiaro - ha aggiunto - ci batteremo per il ponte, ma prima devono essere assicurate le infrastrutture e la logistica». Infine, conclusioni affidate all' on. Matilde Siracusano, deputata messinese alla Camera, che nei mesi scorsi ha proposto l' istituzione della XVI Autorità Portuale dello Stretto: «è una realtà molto articolata e complessa, serve un confronto continuo e grande apertura per trovare la soluzione migliore. All' annuncio del ministro Toninelli - ha sottolineato la parlamentare - non è seguito un atto concreto. L' Autorità Portuale ha bisogno di una visione di insieme e mi auguro che ci sia un confronto reale con una visione lungimirante». Nella foto: Siracusano, Formica, De Simone, Termini, Musolino, Caruso.

Ecoporto, tempo di osare

Investimento di 150 milioni. La parola passa al Consiglio

Milazzo «L'Amministrazione di Milazzo ha dimostrato lungimiranza, ora confidiamo anche nel supporto del consiglio comunale».

Il presidente del Cisvam, Francesco Signoriello, esprime soddisfazione per la decisione del sindaco Formica e del suo esecutivo di inserire la proposta di realizzazione dell' ecoporto galleggiante **crocieristico** hub nel Piano delle aree demaniali che adesso dovrà essere approvato pure dalle forze politiche presenti in aula consiliare. E auspica che i tempi possano essere brevi per consentire di avviare la realizzazione di un' opera che - afferma lo stesso esponente del Cisvam - contribuirà a fare di Milazzo un punto di riferimento del Mediterraneo per il traffico diportistico, i grandi yachts e le **navi da crociera**».

«La logica del progetto Cisvam - prosegue Signoriello, che nelle prossime settimane sarà nuovamente a Milazzo - infatti, è quella di dare una visione futuristica alla città, supportata dall' area finanza del "Progetto World", inserendola in un processo d' internazionalizzazione turistica, culturale, scientifica, economica e sportiva. Una infrastruttura internazionale come l' ecoporto permetterà di operare quella trasformazione smart dell' area urbana, che rappresenta l' ambiente di vita della città, facendola diventare laboratorio di innovazione economica, ambientale e sociale».

Il presidente detta anche i tempi.

Dopo l' approvazione della delibera relativa al Pudm, in attesa della pronuncia (decisiva) del consiglio comunale, aprirà nei prossimi giorni la seconda fase che vedrà Cisvam a fianco dell' Amministrazione comunale per illustrare in modo dettagliato ai cittadini e agli imprenditori l' opera non solo dal punto di vista progettuale ma anche della fattibilità vera e propria. «Le risorse finanziarie - questo non mi stancherò mai di ripeterlo, prosegue Signoriello - sono disponibili nella misura necessaria a far sì che l' ecoporto galleggiante possa realizzarsi. La licenza per l' utilizzo del brevetto andrà alla costituenda Ati che, capofila il Cisvam, s' intende costituire per curare tutte le fasi (dalla progettazione alla realizzazione, sino alla gestione) dell' infrastruttura. Quindi la fase 3 dedicata alla costituzione dell' Ati (Associazione temporanea d' imprese) dove la presenza degli imprenditori dell' area di Milazzo è fondamentale e la fase 4 che è quella operativa di costruzione dell' ecoporto galleggiante. Qui i tempi possono essere veramente brevi e sono stimabili, dalla costituzione dell' Ati, in massimo due anni».

- segue

Il progetto ecoporto (costo previsto circa 150 milioni di euro) prevede la realizzazione di una grande diga galleggiante da molo Marullo sino a Vaccarella a circa 600 metri dalla terraferma con una larghezza di circa 60 metri. Nella parte esterna della diga sarebbe previsto l' attracco di navi da crociera di grandi dimensioni, mentre all' interno verrebbero sistemati moduli per creare un porticciolo turistico da 600/800 posti barca oltre ad ulteriori spazi per mega yacht. All' interno dell' ecoporto poi sono previste strutture a servizio del turista.

Alle perplessità sulla copertura dei costi, il responsabile del Cisvam risponde deciso: «La World Area Finance dispone già di numerose fonti di finanziamento anche attraverso fondi di investimenti internazionali, ma anche la "World Area Holding Srl" ha iniziato a contattare imprenditori locali e non, inviando loro una prima richiesta d' interesse a far parte della costituenda Ati per la realizzazione dell' opera».

r.m.

Terminal passeggeri, aggiudicata la gara d' appalto

In 180 giorni l' opera dovrà essere realizzata nell' area di attracco degli aliscafi

Giacomo Di Girolamo Aggiudicato alla «A.G.R. srl» di Valderice l' appalto per realizzare il terminal passeggeri nell' area di attracco degli aliscafi al porto di Trapani.

L' impresa valdericina ha praticato un ribasso pari al 35,920% su un importo a base di gara di 950.631, 62 euro avendo, quindi, la meglio su altre undici aziende: «Passarello Società Unipersonale srl», «Impresa Costruzioni Colombita srl», «B.O.N.O. Costruzioni srl», «Impresa Cassisi Ignazio Fabrizio», «D' Alberti Giuseppe», «2 G Costruzioni srl», «Operes srl», «Biondo srl», ATI «B.M. Costruzioni srl» e «TAS Tecnologici Allestimenti Sistemi srl», «Progetto Contract srl» ed «Oceania Restauri srl».

La somma che dovrebbe percepire, quindi, sarà di 609.164,74 euro.

Il sistema di gara che era stato scelto dall' **Autorità** di Sistema della Sicilia Occidentale (la cui sede a Trapani è al primo piano della Stazione Marittima) era quello della procedura negoziata con il sistema del minor prezzo. Le imprese invitate, estratte per sorteggio dall' albo fornitori, erano state 18, ma hanno risposto solo in dodici.

Il terminal dovrà essere realizzato in 180 giorni dalla consegna dei lavori sulla base di un progetto redatto dagli architetti Antonello Giglio (già assessore comunale in una delle giunte dell' ex sindaco di Trapani Vito Damiano) e Anna Igea Garretto e dall' ingegnere Enrico Petralia, che era stato presentato alla fine di gennaio al Comune di Trapani dal presidente dell' **Autorità Portuale** di Sistema della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti.

L' opera è ritenuta di importanza fondamentale per migliorare le condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco nel porto nella zona di attracco degli aliscafi per le isole minori. Con il nuovo terminal si intende dare, nella prossima stagione turistica, un innalzamento della qualità dei servizi nel settore del trasporto passeggeri, ma anche un' immagine più professionale della gestione del porto. La struttura, ospitando zone di attesa climatizzate, un info point, un' unica biglietteria per tutte le compagnie che operano da Trapani verso le isole, e un bar caffetteria si connoterà come una piazza coperta trasparente, un vero e proprio diaframma tra la città e il mare: le ampie superfici vetrate garantiranno la massima continuità percettiva e paesaggistica mentre una palma caratterizzerà una piccola corte, per un omaggio, come la pavimentazione in pietra locale, alla tradizione mediterranea. (*G D I*)

Zes: un'opportunità che la città non può permettersi di perdere

Gli interventi dei presidenti delle due autorità portuali dell'isola

Ci sarà pure Gela con la sua area industriale e il suo sistema portuale in una delle due Zes che la cabina di regia della Regione delimiterà di qui a fine mese? È una partita importantissima per lo sviluppo quella che si sta giocando in questi giorni a Palermo perché Zes significa vantaggi fiscali e possibilità concrete di attrarre investimenti. Ecco perché, a giochi ancora non fatti, serve la mobilitazione e la massima attenzione delle rappresentanze politiche del territorio. La superficie massima da destinare alle due Zes siciliane che faranno capo a Palermo e Catania è di 56 km quadrati ma non necessariamente le aree devono essere contigue.

Non ci sarà posto per tutte le città siciliane che ambiscono di essere inserite.

Di Zes si sono occupati la precedente amministrazione, il consiglio comunale ed ora anche il commissario Rosario Arena che ne ha parlato con il presidente Musumeci caldeggiando l'inserimento di Gela.

Prima ancora che il governo emanasse le linee guida per le Zes poiché era noto che ogni Zes dovesse avere uno sbocco portuale, Gela mosse i suoi passi puntando sulla sua posizione strategica nel Mediterraneo. Nel

luglio del 2016 il Comune siglò l'accordo di adesione all'area logistica integrata del quadrante della Sicilia Sud-Orientale per avviare un processo di integrazione alla logistica italiana, connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e le piattaforme logistiche (interporti), in linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma.

È fondamentale per Gela essere inserita in una delle due Zes perché così potrebbe attrarre capitali di investitori esteri attratti dall'annullamento delle tasse di ancoraggio, la detassazione delle accise sui carburanti sui mezzi portuali specie a metano e la detassazione dei tributi sul costo del lavoro e nell'area Asi si applicherebbe la stessa normativa dei magazzini doganali.

Ma cosa occorre oggi affinché Gela possa essere inserita in una Zes?

«Affinché la Regione possa riconoscere l'inserimento delle aree industriali della città di Gela, nella Zona economica speciale preferibilmente della Sicilia Orientale, il Presidente Musumeci dovrà dare seguito all'istanza di inserimento nella nuova Autorità di Sistema Portuale Augusta-Catania, come richiesto dalla Giunta con atto n. 194, nel maggio 2016, completando gli intrecci di quella tela, che in questi tre

- segue

anni l'amministrazione comunale ha tessuto, con l'intento di realizzare sinergie di sistema tra il porto di Gela ed i porti di Augusta e Catania. Solo dopo, la Regione potrà formulare la proposta di istituzione della Zes» - spiega l'ex vicesindaco Siciliano.

La presenza di Gela non è malvista dal presidente delle due Autorità portuali della Sicilia occidentale e orientale. «La cabina di regia istituita dalla Regione con la guida del prof. Berlinguer - dice Pasquale Monti, presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale - sta lavorando bene e sta mettendo la massima attenzione nelle scelte delle aree da inserire. Io credo che Gela per le sue caratteristiche industriali e portuali abbia le caratteristiche per rientrare nei criteri della Zes. È chiaro che ogni zona per essere inserita deve avere forti valenze strategiche e io credo che il territorio gelese le abbia. Poi la decisione ultima spetta al governo regionale che dovrà fare la migliore sintesi possibile tra i vari territori potenzialmente rientranti nei criteri della Zes».

«In Sicilia bisogna fare presto e bene - commenta l'avv. Marco Annunziata - presidente dell'Autorità portuale della Sicilia orientale - gli investitori guardano alla Sicilia per la sua posizione e prima dei vantaggi fiscali chiedono tempi certi per il loro investimento.

La cabina di regia istituita dal presidente della Regione sta lavorando con attenzione alle Zes. Personalmente credo che Gela per le sue attività e le sue potenzialità, per il fatto che è zona costiera, possa rientrare facilmente in una delle due Zes. È una scelta delicata quella che la Regione sta per fare perché deve scegliere le aree a più alta attrazione di investimenti sul mare senza dimenticare quelle interne che garantiscono futura espansione».

“Omicidio” navale di Venezia?

VENEZIA – Non solo imbarazzo e preoccupazione, ma una denuncia pubblica di follia governativa. L'Associazione agenti marittimi del Veneto, presieduta da Alessandro Santi, scende in campo insieme con la Federazione nazionale, Federagenti, dopo le dichiarazioni pubblicate sui 'social' dal Ministro alla Cultura Bonisoli e avallate dal Ministro alle Infrastrutture Toninelli, sul tema delle Grandi navi a Venezia e della gestione del porto lagunare. “Siamo di fronte a una condanna a morte del porto, di una delle attività economiche principali di Venezia e del Veneto, ma anche della ragione d'essere, storica e attuale, della città”.

“La storia di Venezia dovrebbe insegnare – prosegue Santi – quanto sia inscindibile il legame tra il porto e la città; ma questo insegnamento non è neppure percepito: due ministri dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana, scegliendo la strada dei facili proclami di propaganda, affidandosi a messaggi su piattaforme social, e ponendosi a fianco di chi vuole condannare Venezia all'immobilismo, frutto maturo di una totale mancanza di una politica efficace sulla residenzialità con la conseguente necrotizzazione del suo tessuto sociale”.

“Gli operatori marittimi non possono assistere passivamente a un omicidio in diretta: una scure calata dall'alto che rischia di tagliare in modo netto un settore economico fondamentale come quello delle attività portuali, azzerando un comparto che – secondo autorevoli e non contestabili studi pubblicati – costituisce più del 20% della ricchezza generata nell'area metropolitana (1,1 Miliardi di euro, ottava città italiana)”.

“Da anni – ricorda Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – gli agenti marittimi sono impegnati in prima linea, con studi, ricerche, analisi, sempre condivisi con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti in questo settore, dimostrando ampiamente la compatibilità delle attività portuali e di una filiera di lavoro e reddito irrinunciabile con la salvaguardia e la tutela non soltanto di Venezia e della sua laguna. Oggi ci troviamo di fronte, sostenute da ministri sui social, e ribadisco sui social, a una

- segue

ipotesi folle di decrescita...felice. Progetti e innovazioni concrete finalizzati a garantire una prospettiva di sviluppo e non di declino al futuro della città, ma anche studi redatti in sei anni da parte delle autorità locali competenti....tutto inutile, tutto vano; ad avere il sopravvento è solo un'ipotesi di pura propaganda: quella della morte di Venezia".

Secondo gli agenti marittimi una scelta drastica come quella ventilata dai Ministri, porta come intrinseca conseguenza, l'acuirsi del fenomeno di 'museizzazione' di Venezia, soffocando di fatto le attività alternative alla monocultura turistica. E ciò quando ormai anche nel mondo che guarda a Venezia, è ben chiaro che la tutela della bellezza di questa città unica dovrebbe basarsi sulla gestione e soluzione dei reali problemi della città, che non sono, come non lo sono mai state, le navi.

"Ci siamo sempre resi disponibili – conclude Santi – al confronto e al dialogo e continueremo a farlo, se questo significa garantire un futuro alla nostra città. Ma di fronte ad affermazioni come queste non possiamo che esprimere il nostro totale disaccordo e preannunciare una ponderata ma ferma opposizione, a tutela delle attività produttive, dei lavoratori e delle loro famiglie e anche della nostra storia e eredità comune".

MARINA MILITARE: ANCHE NAVE VESPUCCI ALLA 50^a EDIZIONE DELLA BARCOLANA

TRIESTE – Nave scuola Amerigo Vespucci da lunedì 8 ottobre sarà in porto a Trieste e affiancherà lo stand informativo della Marina Militare durante tutta la settimana dedicata alla Barcolana, la regata internazionale che si svolge tradizionalmente nel golfo di Trieste, arrivata quest'anno alla 50^a edizione. Ripartita da Napoli, dove ha preso parte alla Naples Shipping Week 2018, nave Vespucci rimarrà nel capoluogo giuliano fino al 15 ottobre e potrà essere visitata dalla cittadinanza, partecipando attivamente alla manifestazione velica e ospitando a bordo diversi eventi.

Venerdì 12 ottobre sarà una giornata ricca di avvenimenti a bordo: si comincerà con la presentazione della manifestazione "Vienna sul lago", grande evento di solidarietà e cultura. L'evento si articola in diverse attività quali conferenze, concerti promozionali e benefici e visite a luoghi culturali, terminando in una originale serata di gala presso la "Venaria Real" e alla quale partecipano i giovani Allievi dell'Accademia Navale. Seguirà la presentazione del calendario della Marina Militare 2019 (edito dalla Rodorigo Editore) dal titolo "Palombari ed Incursori nella Marina", che mostra immagini eccezionali e uniche scattate dal fotografo Massimo Sestini.

Sempre il 12 ottobre l'Università degli Studi di Trieste e l'Associazione Elettrotecnica Italiana, sezione Friuli Venezia Giulia, svolgeranno un workshop sul tema "Navigare dal Blue al Green – studio e tecnologia per una navigazione sostenibile"; mentre l'ammiraglio Romano Sauro, nipote della medaglia d'oro al valor militare Nazario Sauro, presenterà il progetto "Sauro 100 – un viaggio in barca a vela e 100 porti per 100 anni di storia". Ma sarà lo sport velico a far da padrone negli appuntamenti che scandiranno la settimana di sosta della nave a Trieste con l'uscita in mare il giorno 11 a bordo del Vespucci con gli atleti e le promesse del settore giovanile, insieme ai volontari della società velica di Barcola e Grignano e la presentazione della Settimana Velica Internazionale 2019 organizzata dall'Accademia Navale e Città di Livorno, prevista nella mattina del 13 ottobre, alla quale parteciperà l'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo comandante dell'Accademia Navale.

Lunedì 8 ottobre, alle ore 11.00, dopo l'arrivo in porto, il Comandante, capitano di vascello Stefano Costantino, terrà una conferenza stampa a bordo durante la quale presenterà lo storico veliero e le attività che lo hanno visto protagonista durante questo periodo, tra cui spicca il progetto di formazione "alternanza scuola-lavoro" a favore di un gruppo di giovani soci di ANMI, STA-I e LNI imbarcati a Napoli, e attualmente a bordo.

Barcolana 50: lunedì la Vespucci a Trieste

La nave scuola Amerigo Vespucci da domani sarà in porto a Trieste e affiancherà lo stand informativo della Marina Militare durante tutta la settimana dedicata alla Barcolana 50, la regata internazionale che si svolge tradizionalmente nel golfo di Trieste. Ripartita da Napoli, dove ha preso parte alla Naples Shipping Week 2018, la Vespucci rimarrà nel capoluogo giuliano fino al 15 ottobre e potrà essere visitata, partecipando alla manifestazione velica e ospitando diversi eventi.

Il Corridoio Reno-Alpi per il rilancio di Genova nel Mediterraneo

Dal 10.10.2018 09:00 al 10.10.2018 13:30

Palazzo Ducale – Salone del Maggior Consiglio

Genova, 5 ottobre 2018 – Il 45° Convegno Internazionale delle Comunicazioni “Colombiano”

Riprende la tradizione, interrotta nel 1997, del Convegno Internazionale delle Comunicazioni, sul tema centrale del corridoio ferroviario Reno-Alpi che collega i porti del Mare del Nord, Rotterdam e Anversa, con il porto mediterraneo di Genova.

I principali progetti coinvolti sono le gallerie di base in Svizzera, Gottardo e Ceneri e il Terzo Valico dei Giovi. Genova rappresenta il terminale sud del Corridoio e il punto di transito ideale della Via della Seta.

Il convegno è organizzato dal Comune di Genova, in collaborazione con IIC, Rotary Distretto 2032, con il supporto di CARIGE, CIFI, Propeller Club, Ordine Ingegneri, Ordine Architetti e Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani.

Se ci sei batti un colpo

FIRENZE – Lo scrivo a cuor sereno, perché nessuno dei miei quattro lettori potrà mai accusarmi di piaggeria nei confronti del governatore della Toscana. Anzi, semmai l'ho sculacciato più d'una volta, per quanto possano contare le mie critiche. Però questa volta, se sono veri i resoconti che ho raccolto dell'ultima riunione della commissione voluta da Rossi sullo stato degli atti per la Darsena Europa – quella di cui si parla qui a fianco – non mi resta che esprimere la più amara solidarietà. Perché anche su questo tema, l'impressione di chi ha partecipato all'incontro è che si stia pestando l'acqua nel mortaio. Traduco più brutalmente: Rossi è incazzato nero perché non si va avanti. E non tanto perché non si va avanti come vorrebbe e come aveva promesso lui, ma – sembra – non si va avanti e basta. Le gare più volte annunciate ancora non ci sarebbero, le caratterizzazioni delle aree devono venire, la progettazione delle opere dello Stato sono come l'Araba Fenice – che non si sa se ci sia e dove sia – e i tante volte ventilati interessanti di grandi gruppi terminalisti per il project-financing sono anch'essi poco concreti. Senza considerare altri punti: come il continuo rinvio di scelte fondamentali come la nuova viabilità di accesso alle darsene e di attraversamento del canale dei navicelli, sulle quali ad oggi si disserta graziosamente su un "progetto Bonistalli" ma non si cava un ragno dal buco sul piano degli atti.

Può darsi che le nostre fonti siano intrise di colpevole pessimismo. Può darsi anche che ci sia del pessimismo interessato (anche se non ne capirei le finalità). Ma senza voler attribuire responsabilità, o peggio ancora colpe, da Firenze è arrivato un messaggio che preoccupa molto. Preoccupa tanto più che anche a livello di governo non sembra affatto scontato che il finanziamento pubblico più volte promesso venga confermato, in una Finanziaria che per le opere pubbliche si preannuncia di lacrime e di sangue. E intanto a Vado Ligure si fanno già le prove di quello che sarà il terminale marittimo della "Silk Road" cinese; che rischia di diventare la pietra tombale dei sogni labronici. Spero di sbagliare, me lo auguro con tutto il cuore. Ma i silenzi imbarazzati del cluster portuale non aiutano l'ottimismo. Della serie: se ci sei, batti un colpo. E battilo ben forte.

Antonio Fulvi

Livorno, in arrivo al terminal Lorenzini la più grande gru semovente d'Europa

LIVORNO – Arriverà entro la fine dell'anno a Livorno, al **Terminal Lorenzini**, la più grande gru semovente portuale del Mediterraneo e D'Europa. Si tratta del nuovo investimento, oltre 4 milioni di euro, di **Lorenzini & C.**, la gru modello G HMK 8412-64 nella versione HT (con torre più alta di 10 metri) prodotta da Konecranes Gottwald che si adatta perfettamente alle caratteristiche Multipurpose del Terminal, essendo stata progettata per lavorare su containers, benne e carichi generici con gancio.

*"Abbiamo fatto questo investimento per affrontare le sfide per il futuro." - ha commentato **Enio Lorenzini**, presidente della società - "L'azienda ha un nuovo strumento per svilupparsi ancora di più e fornire il miglior servizio ai nostri Clienti"*

La notizia viene data dalla società stessa che dichiara di *"continuare il proprio consolidamento come terminal Multipurpose del porto di Livorno. Dopo l'impegno profuso durante l'ultimo anno che ha coinvolto il terminal nei lavori di allargamento del Canale di accesso del Marzocco per accogliere le prime navi Post Panamax ad entrare nel porto cittadino. Date le sue grandi dimensioni, la gru verrà consegnata completamente montata per ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni e verrà assemblata in un porto del Mare del Nord"*. Questo nuovo acquisto permetterà al **Terminal Lorenzini & C** di poter lavorare su navi di dimensioni fino a New Panamax. innalzando quindi il limite operativo delle navi.

Il corpo principale della Gru è alto 58 metri, il braccio della macchina è lungo 64 metri e la cabina dell'operatore è collocata a 43 metri per assicurare la massima visibilità possibile a bordo nave. Il modello è ibrido diesel-elettrico, e garantisce importanti riduzioni delle emissioni grazie a dispositivi per il risparmio energetico. La G HMK 8412 è inoltre progettata per applicazioni di tele service, supporto ideale per la gestione di operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e per seguire interventi tecnici, caratteristica dell'industria 4.0.

Francesco Lorenzini, amministratore delegato del terminal, ha sottolineato: *"Il nostro parco mezzi di macchine Konecranes Gottwald ha contribuito alla rapida crescita del nostro terminal e non è stato difficile rivolgersi nuovamente a Konecranes. Questa nuova gru per le sue caratteristiche ci permetterà di sviluppare ulteriormente sia il traffico containerizzato che quello convenzionale, sottolineando che questo nuovo investimento è solo una parte dell'importante piano di investimenti che l'azienda ha deciso di fare."*

Daniele Grifoni, amministratore delegato del terminal, ha aggiunto: *"Siamo certi che l'architettura del Terminal, con questo nuovo investimento, avrà una decisa propulsione verso un ancor maggiore concretezza operativa e miglior linearità nella gestione delle fasi di imbarco e di sbarco."*

Collegamento Abruzzo-Croazia

Riunione sul bando per l'affidamento dei servizi

PESCARA – Il presidente vicario Giovanni Lolli ha convocato una riunione urgente per cercare soluzioni e superare velocemente le criticità emerse nel bando per "l'affidamento dei servizi di trasporto marittimo tra l'Abruzzo e la Croazia, per il triennio 2019-2021".

A partecipare all'incontro anche rappresentanti dei comuni e della regione Abruzzo, dell'Autorità di Sistema portuale e marittima e della Camera di commercio.

Durante l'incontro sono state esaminate le possibili problematiche ed interferenze che non hanno consentito la partecipazione di operatori alla gara (nonostante due di loro avessero richiesto e svolto il sopralluogo di rito) e che possono ostacolare la perfetta funzionalità nella gestione del servizio di trasporto marittimo che la regione Abruzzo vuole attivare con la Croazia con un investimento di 2 milioni 400mila euro comprendente anche la promo-commercializzazione del "Brand Abruzzo" a bordo e a terra nei mercati di riferimento.

Con un cronoprogramma stringente è stato dato mandato all'Autorità di Sistema portuale di redigere una scheda tecnica, riguardante i porti di Pescara e Ortona, con la quale si individuano le strutture ed i percorsi che le persone e le autovetture devono percorrere ai fini dello sbarco e imbarco, in grado di poter assicurare tutti i servizi di controllo che la normativa richiede.

Una valutazione assistita anche dalla competenza delle due Autorità marittime e che l'Autorità di Sistema portuale porterà all'attenzione della regione Abruzzo al fine di riattivare il bando per l'individuazione dell'operatore cui aggiudicare il servizio.

Unanime consenso alla celere prosecuzione dell'iniziativa è stata espressa da tutti i partecipanti alla riunione ritenendo la riattivazione del collegamento marittimo tra l'Abruzzo e la Croazia un necessario tassello alla evoluzione dell'economia regionale abruzzese, in un quadro d'insieme nella governance delle portualità ricadenti nell'Autorità di Sistema portuale del medio Adriatico.

Nola: Cis e interporto partono per la Cina

Presentato il progetto "Fashion dream incubator"

NOLA – Il Cis (il maggiore sistema di distribuzione commerciale B2b d'Europa) e l'interporto di Nola ripartono alla conquista dei mercati asiatici e si preparano a "volare" in Cina alla ricerca di nuovi sbocchi commerciali.

L'iniziativa rientra in un più ampio "Piano di internazionalizzazione" che si svilupperà nel corso del 2019, con la collaborazione dell'Ice (Istituto commercio estero).

In particolare, in Cina si aprono nuove opportunità di business grazie ad una partnership con la società cinese Zhejiang Tiansi fashion industry management co ltd.

Per dare concretezza all'iniziativa, è stato presentato il progetto "Fashion dream incubator" (Fdi), dedicato alle aziende distributrici di un proprio marchio, nei settori moda e tessile casa. Il prossimo passo previsto sarà una missione di una delegazione di imprenditori che andrà in Cina a fine Novembre, alla quale hanno già aderito numerose aziende.

Il progetto verrà presentato anche alle istituzioni campane il prossimo 13 Novembre a Napoli, con un evento denominato "Fashion dream on one belt one road-Napoli 2018" che vedrà la partecipazione di una delegazione di imprenditori cinesi e vertici politici della municipalità di Shaoxing.

Si tratta di un progetto dedicato alla moda italiana ed europea finalizzato a promuovere le aziende sul mercato B2b cinese. Un'opportunità di sbocco che prevede una partnership con la possibilità di entrare in diretto contatto con distributori, department store, catene di negozi cinesi attraverso la disponibilità gratuita di spazi espositivi, uffici e un servizio di supporto commerciale di un partner locale specializzato.

Nel corso dell'incontro, al quale hanno partecipato il presidente del Cis, Ferdinando Grimaldi, il presidente dell'interporto campano, Giuseppe Maiello, l'amministratore delegato di Cis/Ic, Claudio Ricci, e il presidente di sistema moda unione degli industriali, Carlo Casillo, oltre ai rappresentanti cinesi, sono stati approfonditi, con la società promotrice cinese, tutti i dettagli del progetto, le modalità di partecipazione ed è stato lanciato l'evento espositivo a Shaoxing (a ridosso di Hangzhou e vicino a Ningbo), che si terrà dal 29 Novembre al 3 Dicembre 2018.

"Ancora una volta -ha dichiarato Ferdinando Grimaldi- Cis e interporto ricevono un riconoscimento internazionale quale agglomerato di aziende, nel quale distribuzione commerciale e logistica sono perfettamente integrati. Un posto, forse unico al mondo, dove la grande offerta del prodotto, specie "italian style", si coniuga perfettamente con servizi di qualità. Nell'ambito del Piano di rilancio del Cis, la società sta lavorando per individuare ancora altre opportunità di business».

Giuseppe Maiello ha sottolineato come l'incontro rappresenti "un forte segnale di continuità e dimostra che interporto e Cis continuano ad operare in strettissima sinergia tra loro, pur con la doverosa separazione ed autonomia gestionale. È la conferma che il valore delle centinaia di aziende che sono allocate nella nostra area si moltiplica in maniera esponenziale quando si procede insieme".

Corsica, collisione fra nave portacontainer e traghetto

Parigi - Sono partiti mezzi di soccorso da Livorno, Porto Aranci e Genova. Allarme ambientale.

Parigi - Un traghetto tunisino e una portacontainer cipriota, entrambi partiti dal **porto di Genova**, sono entrati in collisione nella mattina a nord-ovest della Corsica, causando una squarcio nello scafo di una delle navi e una perdita la cui natura «deve essere ancora confermata», ha annunciato la prefettura marittima. **Non sono stati segnalati feriti**. Sono partiti mezzi da **Livorno, Porto Aranci** e Genova.

Intorno alle 7.30 il traghetto tunisino **Cotunav Ulysse** si è scontrato con la nave portacontainer cipriota **Csl Virginia**, in rada a circa 28 chilometri a nord ovest di Capo Corso. Lo ha reso noto la prefettura marittima di Tolone. «Per il momento, il danno significativo dalla collisione ha portato a uno squarcio di diversi metri nello scafo di Csl Virginia, e una macchia è stata notata attorno a entrambe le navi, la cui natura deve ancora essere confermata». Vi è una «perdita di prodotto su diverse centinaia di metri» nelle **acque del Mediterraneo**, ha confermato la prefettura. «L'Abeille Flandre e un'altra nave di soccorso sono in arrivo, e nel giro di un'ora, una squadra di esperti dovrebbe essere presa a bordo», ha aggiunto in tarda mattinata. Nessuna delle due navi ha riportato **infortuni fra i marittimi a bordo**.

In seguito all'incidente, che ha provocato lo sversamento di carburante in mare, la centrale operativa della **Guardia costiera italiana** ha disposto l'invio nella zona di un Atr42 per l'attività di monitoraggio. Su direttiva del ministro dell'Ambiente italiano, inoltre, sono state inviate anche tre unità navali d'altura, si tratta di mezzi della Castalia adibiti al contenimento dello sversamento: la Nos Taurus di Livorno, la **Bonassola** di Genova e la **Koral** da Olbia.

Si indaga sulle cause

Al momento della collisione la portacontainer era vuota e non era in movimento. «È possibile che il traghetto procedesse a una velocità tale da rendere impossibile l'impatto», ha spiegato una fonte ai media francesi. La visibilità e le condizioni meteo, questa mattina, erano **ottime**.