ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

giovedì, 30 maggio 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
giovedì, 30 maggio 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

30/05/2019 **Corriere della Sera** 7
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Fatto Quotidiano** 8
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Foglio** 9
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Giornale** 10
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Giorno** 11
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Manifesto** 12
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Mattino** 13
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Messaggero** 14
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Resto del Carlino** 15
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Secolo XIX** 16
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Sole 24 Ore** 17
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Il Tempo** 18
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **Italia Oggi** 19
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **La Nazione** 20
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **La Repubblica** 21
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **La Stampa** 22
Prima pagina del 30/05/2019

30/05/2019 **MF** 23
Prima pagina del 30/05/2019

Trieste

30/05/2019 **Il Piccolo** Pagina 11 24
Parole O_stili per un web senza violenza

30/05/2019 **Il Piccolo** Pagina 20 25
I posteggi al Molo IV rincarano del 50 %

29/05/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE* 26
Convegno alla LIUC Business School

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

29/05/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
Il porto di Trieste alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera 27

29/05/2019 **ilsole24ore.com** *VITO LOPS*
Via della Seta, ecco le aziende quotate più sensibili al maxi progetto 28

Venezia

30/05/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *A. Zo.*
Caos sul futuro del Consorzio Sbloccati i soldi alle imprese 30

30/05/2019 **Corriere del Veneto (ed. Verona)** Pagina 3
«Mose, paga lo Stato» Caos sul futuro del Cvn Pagati i primi anticipi 31

30/05/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 20
Lo "Sblocca cantieri" azzera i debiti del Mose Un nuovo commissario 32

30/05/2019 **Il Gazzettino** Pagina 33 *ROBERTA BRUNETTI*
Mose, la Ragioneria di Stato frena: «I costi di gestione sono troppo alti» 33

30/05/2019 **Il Gazzettino** Pagina 33
Unesco, rinvio di un anno La delusione dei comitati 34

29/05/2019 **corriere.it** *MARTINA ZAMBON, MARCO BONET*
Autonomia, Pedemontana e Mose: l' offensiva della Lega dopo le elezioni 35

29/05/2019 **Venezia Today**
Consorzio Venezia Nuova, resta alta la preoccupazione per l' occupazione 37

30/05/2019 **Corriere della Sera** Pagina 37
F2i ora cerca i porti, doppio investimento: Marghera e Carrara 38

30/05/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 23
F2i, il fondo di Cassa Depositi pronto a sbarcare a Marghera 39

30/05/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 23
Venti ettari e una banchina molto attiva in concessione 40

Savona, Vado

30/05/2019 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 23
Mondomarine Via libera del Tar al ricorso di Rodriguez 41

30/05/2019 **Il Secolo XIX (ed. Imperia)** Pagina 23
Porto poco profondo la pulizia si complica 42

30/05/2019 **La Stampa (ed. Imperia)** Pagina 47 *LOREDANA DEMER*
Dragaggio fondali dello scalo 10 mila metri cubi da rimuovere 43

Genova, Voltri

30/05/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 13
Infrastrutture, troppi ritardi la Svizzera ora guarda a Nord 44

30/05/2019 **FreshPlaza**
Porto di Genova: PSA Genova Pra' e' il nuovo nome del terminal che movimenta il 60% dei container 46

29/05/2019 **The Medi Telegraph** *ALBERTO GHIARA*
Traffico container, 2019 peggio del previsto 47

29/05/2019 **The Medi Telegraph** *ALBERTO GHIARA*
Trasporto container... la soluzione è 42 48

La Spezia

30/05/2019 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 37
Grancasa, rischio chiusura: appello al Ministero 49

30/05/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 67
Progetto allo studio per riorganizzare le aree retroportuali 50

29/05/2019 **Citta della Spezia**
La Spezia rivede Calata Paita, crociere anche a Carrara 51

Ravenna

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 121
Dal Pireo a Trieste, avanti coi feeder 52

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 122
Merci, marzo porta un po' di ossigeno 53

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 123
Porto mediterraneo dei cereali 54

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 124
Nuove gru e logistica, il futuro della Sapir 55

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 125
Grilli e Rubboli confermati ai vertici dell' Ancip 56

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 126
Cna: «La burocrazia strangola anche il porto» 57

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 126
Vericert Ti Forma nuove competenze 58

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 127
Sbarco, imbarco e stoccaggio Le certezze di NA.DEP e Ifa 59

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 127
Più sicurezza con le nuove banchine anche per gli ormeggiatori 60

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 128
Creditpartner-Coface offre servizio di cauzioni doganali per le attività che richiedono garanzie 61

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 128
Il Premio Industria Felix 62

Marina di Carrara

30/05/2019 **Il Messaggero** Pagina 16
Il Porto di Carrara acquistato da F2i 63

30/05/2019 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 30
Porto spa, definito il passaggio a F2i Mancano solo i dettagli, Bogazzi lascia 64

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/05/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 11
Adriatic Sea Forum oggi e domani alla Mole 65

30/05/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 11
Giampieri sicuro: «Grande sviluppo» 66

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 61
Ecco il turismo via mare nell' Adriatico Gli stati generali oggi riuniti alla Mole 67

29/05/2019 **Guida Viaggi Portale**
Adriatic Sea Forum in agenda il 30 e 31 maggio 68

30/05/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 16
Aula hi-tech e anfiteatro in legno via alla rinascita del parco Marini 70

30/05/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 43
Premiato il robot degli studenti del Meucci, scienziati in erba 71

30/05/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 50 *MARIA GLORIA FRATTAGLI*
Via Mattei, ecco la mulattiera di lusso 72

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/05/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 55
«Niente garanzie»: gli addetti di Port Mobility scioperano 73

29/05/2019 **Informare**
In calo il traffico delle merci e dei passeggeri nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta 74

Napoli

30/05/2019 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 5 *Titti Beneduce*
Tangentopoli al porto, «Distruggi la relazione» 75

30/05/2019 **Il Mattino** Pagina 33 *Leandro Del Gaudio*
Porto, spunta il giallo del dossier distrutto per favorire TTT Lines 76

30/05/2019 **La Repubblica (ed. Napoli)** Pagina 9
Porto, il dirigente e quel documento da "far sparire" 78

29/05/2019 **Il Nautilus** *Scritto da Redazione*
Una governance collaborativa per la relazione porto-città. Si presentano i risultati del primo anno di studi della 'RETE promossa dall' AdSP Mar Tirreno Centrale 79

29/05/2019 **Informatore Navale** *PIETRO SPIRITO*
Una governance collaborativa per la relazione porto-città. 80

29/05/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI*
Una governance collaborativa per la relazione porto-città 81

Bari

30/05/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 38
L' Autorità portuale «Massime le garanzie per tutti i lavoratori» 82

30/05/2019 **Quotidiano di Puglia** Pagina 7
Zes, si completa l' iter d' approvazione «Il Governo pronto a firmare i decreti» 83

29/05/2019 **Puglia Live**
Bari - ZES. Oggi Borraccino a Roma per incontro con ministro Lezzi 84

Messina, Milazzo, Tremestieri

30/05/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 28
Piazzale Anas di viale Italia concessione da 220 mila euro 85

30/05/2019 **La Sicilia** Pagina 14
Zes in Sicilia cosa sono e dove sorgeranno Aree retroportuali 86

Catania

30/05/2019 **La Sicilia** Pagina 14
Gas naturale liquefatto impianto di distribuzione all'Interporto di Catania 87

30/05/2019 **La Sicilia** Pagina 50
Porto, i lavori per la Nuova Darsena assolto il direttore dei lavori 88

29/05/2019 **LiveSicilia**
La progettazione della Darsena Assolto il direttore dei lavori Viviano 89

Trapani

30/05/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 17
Pantelleria, c' è il bando Si mette in sicurezza il porto 90

29/05/2019 **TP24**
Trapani, Vassallo: Incomprensibile stop a concessione ex area CNT del porto 91

Corriere della Sera

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Fatto Quotidiano

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Manifesto

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Mattino

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Resto del Carlino

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Sole 24 Ore

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 30 maggio 2019 | € 1,20

S. Giovanna d'Arco
Anno LXXV - Numero 147

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbinamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 – A Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50– a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Il processo a Di Maio è subito farsa

Caos a 5 stelle Giggino si rimette al voto on line, che sul blog diventa «per confermarlo»
Pure Grillo lo blinda. Niente resa dei conti in assemblea: vince la paura di perdere la poltrona

Conte a rapporto da Mattarella: «Cauto ottimismo». Ma Salvini alza ancora il tiro

IL TEMPO di Oshø

Si terrà oggi sulla piattaforma Rousseau il voto per «confermare» Luigi Di Maio (nel frattempo blindato anche da Beppe Grillo in persona) nel ruolo di capo politico del Movimento cinque stelle. Niente resa dei conti nemmeno nell'assemblea degli eletti convocata in serata.

Carta → a pagina 3

Il leghista Morelli nell'Abitacolo

«Ci han votato per continuare a governare»

Bechis → alle pagine 8 e 9

Dramma a Ostia. Il giovane aveva apostrofato la 15enne con apprezzamenti e volgarità. Poi la spedizione punitiva

Uccide 19enne a coltellate per «vendicare» la figlia

Ucciso a Ostia per apprezzamenti e frasi volgari a una quindicenne. Il padre ha organizzato una spedizione punitiva sfociata in una maxi rissa nel corso della quale restano feriti due giovani, uno dei quali, un 19enne egiziano, è poi morto al San Camillo Forlanini. A ferirlo, secondo gli inquirenti, il padre della ragazzina poi arrestato dai carabinieri.

Meloni → a pagina 11

Le contestazioni di Bruxelles

È arrivata la lettera dell'Ue Tria al lavoro sulla risposta

Caleri → a pagina 6

Dramma a piazzale delle Province

Bimba di due anni muore soffocata dalla caramella

Buzzelli → a pagina 15

Il delitto di Macerata

«È lui il killer di Pamela» Ergastolo per Oseghale

Di Pietro → a pagina 13

Le simulazioni sui collegi

Se la Lega stacca la spina alle elezioni sarà cappotto

De Leo → a pagina 7

I rossoneri vogliono il tecnico della Lazio. Slitta l'incontro con Lotito

Diavolo tentatore: Milan su Inzaghi

Sirene milanesi per Simone Inzaghi. Dopo l'addio di Gennaro Gattuso, è proprio sul tecnico della Lazio che il Milan avrebbe messo gli occhi per la prossima stagione. Sembra dunque destinato a protrarsi lo stallo in casa biancoceleste: l'incontro chiarificatore tra Inzaghi e il presidente Lotito risulta infatti ulteriormente rinviato.

Rocca → a pagina 23

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nazione

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Oggi a € 2,00
con
LIVE

Giovedì
30 maggio 2019
Anno 44 - N°127

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

GLS
corriere espresso

▲ **Ieri** Migranti al largo della Libia. La foto di Massimo Sestini, scattata il 7 giugno 2014, è diventata un simbolo

▲ **Oggi** Amal, siriana, con la nipotina nella posizione che aveva sul barcone (è cerchiata nella foto a sinistra)

"Noi eravamo su quel barcone"

Cinque anni dopo uno scatto che ha fatto storia, il fotografo Massimo Sestini ritrova le facce di chi stava a bordo Come Hajar: "Così sul web mi sono riconosciuto"

di **Fabrizio Gatti**
● *a pagina 16*

Il Quirinale dà l'allarme

Il Colle, preoccupato per l'economia, chiede un governo che sappia decidere. Arrivata la lettera Ue che boccia i nostri conti Di Maio: il referendum sul suo ruolo oggi sulla piattaforma Rousseau. Ma Grillo e il leader leghista si sono già schierati con lui

Salvini attacca Lerner, Saviano e Fazio: con loro in Rai non c'è cambiamento

di **Claudio Tito**

Nelle prossime settimane e nei prossimi mesi all'Italia toccherà affrontare una serie di impegni e scadenze delicatissime. E il governo deve essere in condizione di trattarle nella pienezza dei suoi poteri. Dopo il voto di domenica scorsa, che sta provocando più di uno scossone all'esecutivo guidato da Giuseppe Conte e alla maggioranza gialloverde che lo sostiene, l'allarme è iniziato a risuonare anche al Quirinale. Il capo dello Stato, Sergio Mattarella, ieri ha incontrato il presidente del Consiglio.

● *a pagina 3*
i servizi ● *da pagina 2 a pagina 9*

MAGISTRATI SOTTO ACCUSA

Nomine e corruzione altri tre indagati

Toghe sporche, coinvolto un consigliere del Csm Nel mirino anche la lotta per la procura di Roma Palamara si difende: mai interferito sulle scelte

di **Maria Elena Vincenzi**
● *alle pagine 10 e 11*

Il commento

Se va in onda l'editto padano

di **Sergio Rizzo**

Per la Rai stiamo cercando di scegliere le persone migliori, sganciate da logiche di partito. Ci saranno belle persone»: così Matteo Salvini rispondeva in Senato il 25 luglio dello scorso anno a chi gli chiedeva lumi sulle nomine in Rai. Belle persone: abbiamo visto.

● *a pagina 9*

Il caso

I complici del manganello

di **Francesco Merlo**

La polizia che denunzia se stessa ci conforta, ma ancora non ci basta. E diciamo subito che è a noi, a *Repubblica*, che giovedì scorso a Genova alcuni poliziotti (ma cos'è Genova per voi?) hanno frantumato le dita, fratturato una costola e coperto il corpo di lividi.

● *a pagina 29*
servizi di **Lignana** ● *a pagina 15*

L'analisi

La finta ordalia dei 5S

di **Sebastiano Messina**

Dunque l'autocritica di Luigi Di Maio – il "capo politico" che in un anno è riuscito nella non facile impresa di dimezzare la forza del suo partito – sarà risolta in gran fretta con un plebiscito istantaneo, una votazione virtuale tra i quattro gatti che hanno accesso alla piattaforma Rousseau.

● *a pagina 28*

La vera storia del caos alla Roma

▲ **L'abbraccio** Francesco Totti e Daniele De Rossi

E De Rossi guidò la rivolta anti Totti

di **Carlo Bonini** *e* **Marco Mensurati**
● *alle pagine 38 e 39*

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27 /02/2004 - Roma.

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

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

NZ

Il Piccolo

Trieste

Parole O_stili per un web senza violenza

Torna l'evento che lotta contro l'odio in rete. Il progetto cresce: 80 mila studenti coinvolti in Italia e Manifesto per la scienza

ATTUALITÀ

La due giorni a Trieste

"Parole O_stili" per un web senza violenza

Torna l'evento che lotta contro l'odio in rete. Il progetto cresce: 80 mila studenti coinvolti in Italia e Manifesto per la scienza

Shanti Winiger: attenti ai social impariamo a usarli

È ora di cambiare. Stagione.

SJÄLLAND

C199

IKEA

Lilli GoriupTRIESTE. Per il terzo anno consecutivo, domani e sabato ritorna Parole O_Stili. Non solo esperti del web ma anche giornalisti, rappresentanti del mondo delle istituzioni e dello sport si riuniranno a Trieste, la città dove nel 2016 è nata l' associazione che ha lanciato il progetto mirato a sensibilizzare gli utenti della Rete contro la violenza delle parole. Per non dimenticare mai che le parole possono commuovere, unire, scaldano il cuore; oppure ferire, offendere, allontare.
Nella consapevolezza che «virtuale è reale». Il primo principio del Manifesto della comunicazione non ostile - che nel tempo è stato declinato in più chiavi, dallo sport alla politica - è infatti il tema scelto per l' edizione di quest' anno. Edizione che presenta due grandi novità: da un lato il Manifesto della comunicazione non ostile per la scienza; dall' altro Parole a Scuola Young, l' iniziativa dedicata ai più giovani.
Si parte domattina con il progetto messo a punto per le scuole. Più di cento "ambassador" entreranno in 38 istituti scolastici triestini coinvolgendo quasi cinquemila studenti.
Ci saranno fra gli altri il campione del calcio Billy Costacurta, la giornalista di Sky Sport Lia Capizzi, il direttore del Piccolo Enrico Grazioli, il presidente dell' Autorità Portuale Zeno D' Agostino, la senatrice Valeria Fedeli e numerosi rappresentanti di aziende triestine. Gli "ambassador" parleranno ai ragazzi di consapevolezza digitale e di violenza verbale. Ci sarà inoltre "Shanti Lives" (vedi intervista a lato, ndr), youtuber popolare fra i giovanissimi per i suoi video legati alla psicologia e alla cura di sé, nell' ambito del progetto "Vivi internet al meglio" realizzato in partnership con Google Italia e Telefono Azzurro.
Ma non solo Trieste: contemporaneamente, in tutta Italia, domani 80 mila studenti tratteranno il tema del «virtuale è reale» assieme ai loro insegnanti aderenti al progetto.
Sempre domani, alle 18.30 all' Antico caffè san Marco, sarà presentato il libro di Carlotta Cubeddu e Federico Taddia "Penso parlo posto. Breve guida alla comunicazione non ostile".
Sabato si entra nel vivo del momento congressuale, dalle 9 alle 17.30 alla Stazione marittima (partecipazione libera e gratuita; info e iscrizioni fino a esaurimento posti su paroleostili.it). Dopo la plenaria d' apertura si susseguiranno 15 diversi panel di approfondimento. Si parlerà, tra l' altro, di cyberbullismo, fake news, revenge porn, crisis management e violenza nel tifo sportivo. Ma l' evento sarà anche l' occasione per raccontare i traguardi raggiunti dall' associazione negli ultimi 12 mesi, tra cui due medaglie assegnate dal Presidente della Repubblica, il nuovo Manifesto della comunicazione non ostile per lo sport e il libretto illustrato per l' infanzia "Parole appuntite, parole piumate" edito da Panini. Ricco l' elenco degli ospiti, fra cui la giornalista Selvaggia Lucarelli, lo psichiatra Paolo Crepet, la chef stellata Cristina Bowerman, l' influencer Tommaso Zorzi.
In questo contesto sarà presentato il Manifesto della comunicazione non ostile per la scienza, firmato da più di cento luminari tra cui l' astronauta Umberto Guidoni e Mauro Giacca del King' s College di Londra. Realizzato in collaborazione con Sissa e Units, il Manifesto diverrà documento ufficiale di Esof 2020. «Per noi sarà una festa - commenta la cofondatrice di Parole O_Stili, Rosy Russo -. Pensare che 80 mila ragazzi lavoreranno all' unisono sul nostro manifesto fa venire la pelle d' oca. Mai ci saremmo immaginati un simile riscontro, che significa soprattutto seminare qualcosa di bello per futuro». Proprio ieri Russo e Parole_Ostili hanno ottenuto una menzione speciale nell' ambito del Premio Ischia Comunicatore dell' anno.
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

le tariffe

I posteggi al Molo IV rincarano del 50 %

Ttp: «Il Comune ci chiede il 477% in più rispetto all' Authority Dopo la sentenza del Tar impossibili i prezzi di 10 anni fa»

TRIESTE CRONACA

MOLO 4
Trieste Terminal Passeggeri

Dai meandri del pianeta ai piaceri della tavola Ecco "sua maestà" il sale

I posteggi al Molo IV rincarano del 50 %

Ttp: «Il Comune ci chiede il 477% in più rispetto all'Authority Dopo la sentenza del Tar impossibili i prezzi di 10 anni fa»

Fabio Dorigo«Parcheggio comodissimo ed economico. La tariffa per le lunghe soste è convenientissima. Dieci euro al giorno». La recensione su Tripadvisor del Parcheggio Molo IV, gestito da Trieste Terminal Passeggeri, è purtroppo datata. Da alcuni giorni le tariffe al parcheggio in Porto vecchio, dotato di 600 posti auto e aperto 24 ore su 24, sette giorni su sette, le tariffe sono "impazzite". Un aumento medio del 50%, avvenuto senza ovviamente alcuna forma di pubblicità. Il motivo?
Il gestore Ttp ha dovuto correre ai ripari dopo la causa persa al Tar con il Comune di Trieste relativa al canone di concessione dell' area. La tariffa oraria passa da un euro a un euro e mezzo (per le prime quattro ore). Quella di 12 ore sale da sei euro a 10 euro, quella da 24 ore da 10 euro a 15 euro. L' abbonamento mensile passa da 95 euro a 115 euro.
«In 10 anni Ttp non ha mai aumentato una tariffa né dei parcheggi, né delle sale degli eventi, né delle crociere. Nessuno ritocco. Nel frattempo i fornitori ci hanno aumentato i prezzi. Così i ricavi sono cresciuti solo nei volumi», spiega l' ad facente funzioni di Ttp Claudio Aldo Rigo, manager di Unicredit, che ha preso in mano l' azienda dopo le dimissioni di Franco Napp. In realtà la redditività di Ttp, che per anni ha tirato a campare sui soldi "facili" dei parcheggi, è stata messa pesantemente a rischio dal contenzioso con il Comune. «Sui parcheggi al Molo IV non si poteva non intervenire.
Su quell' area c' è stata una richiesta di aumento del Comune di Trieste del 477% - spiega Rigo -. Noi abbiamo fatto un ritocco, oneroso sicuramente, ma molto inferiore a quanto chiesto dal Comune. Abbiamo cercato di salvaguardare le tariffe lunghe a differenza di quello che fanno gli altri che aumentano in progressione le ore. Le 10 ore, per esempio, vengono 0,83 euro all' ora».
Un aumento, insomma, che viene "scaricato" sull' amministrazione comunale. È il prezzo che i cittadini dovranno pagare alla sdemanializzazione del Porto vecchio.
Il Comune di Trieste, infatti, ha vinto al Tar la partita relativa ai 340 stalli gestiti da Ttp al Molo IV (sui 600 complessivi) che pesano sul bilancio per circa 470 mila euro all' anno, cioè la differenza tra i quasi 590 mila euro richiesti come affitto dal Municipio e i 120 mila euro dell' ex concessione rilasciata dall' Autorità portuale nel 2008. Il Tar ha dato ragione al Comune che ha preso in carico gli 8.500 metri quadrati dell' area in questione dal 2017 in seguito alla sdemanializzazione. A complicare la vicenda ci sono anche gli arretrati. La sentenza del Tar obbliga Ttp a versare al Comune i canoni maturati dal 2017 a oggi che ammontano a quasi 1,2 milioni di euro. L' aumento delle tariffe arriva quindi in ritardo: «Noi contestiamo la richiesta del Comune che, ripeto, prevede un aumento del 477% rispetto a quello che praticava prima l' Autorità portuale», spiega Rigo. La scelta del 20 maggio per partire con gli aumenti, da questo punto di vista, risulta «molto tardiva» rispetto alla richiesta avanzata dal Comune.
«Noi speravamo che la ritirasse - spiega Rigo -. Ma non è successo. A questo punto non potevamo più esimerci dal mantenere le tariffe di 10 anni fa. È un aumento doloroso, mi rendo conto, ma rimante un ritocco rispetto a quello che ci è stato chiesto. Non avevamo scelta. Abbiamo salvaguardato le tariffe lunghe, che restano concorrenziali».
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Nautilus

Trieste

Convegno alla LIUC Business School

Perché investire in Italia nella logistica Le scelte di Luxottica, Stella Mc Cartney, 3M e Ikea 'Italia, hub logistico per

SCRITTO DA REDAZIONE

Italia, hub logistico per l'Europa? Ecco perché. Saranno i responsabili della supply chain di prestigiose aziende internazionali a spiegare perché ritengono conveniente e strategico fare logistica nel Belpaese, piattaforma distributiva per l'Europa e il Mediterraneo. Non è un caso se Luxottica mantiene salda la propria posizione su Treviso, Stella Mc Cartney da Londra è già approdata a Novara, l'americana 3M ha trasformato il magazzino a sud di Milano da domestico a internazionale e Ikea ha ampie prospettive per la distribuzione, a partire dalla control tower mondiale in Svizzera.Come e perché insediare il proprio comparto logistico in Italia, dunque. Ma anche decidere se essere più vicini ai clienti o ai fornitori. Come azienda globale, con oltre 50 boutique monomarca, quasi 1.000 rivenditori, vendite online in 100 Paesi e il 75% dei nostri fornitori localizzato in Italia, solamente la seconda opzione poteva essere quella da seguire, dice Michele Migliardi, Supply Chain e Logistic Director di Stella Mc Cartney, una delle più famose maison di moda di lusso nel mondo, dal 28 marzo 2018 unica proprietaria del proprio marchio e, quale azienda indipendente, con servizi come la logistica diventati fondamentali.Il convegno in programma mercoledì 29 maggio 2019 (inizio ore 14) alla LIUC Business School, organizzato dal Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management della LIUC Business School, in collaborazione con Columbus Logistics, insisterà sui segnali che spingono a pensare l'Italia come polo distributivo per l'Europa, con global player e multinazionali di vari settori industriali che hanno già scelto la nostra Penisola quale base logistica. Nel corso del convegno si terrà anche una tavola rotonda, moderata dalla giornalista Morena Pivetti, alla quale parteciperanno alcuni tra i più influenti protagonisti della scena nazionale oltre a testimonial dell'Italia logistica nel mondo, come Zeno D'Agostino, Presidente Autorità Porto di Trieste e Ivano Russo, direttore generale di Confetra.Dichiara Eric Veron, autore del libro Ho scelto l'Italia, presente alla tavola rotonda: L'Italia è strategica per gli investimenti logistici perché è un importante paese di consumi, di industria e di scambi commerciali. Questo implica bisogni importanti di nuove infrastrutture: per accompagnare lo sviluppo dell'ecommerce, dare supporto al sistema industriale e fluidificare gli scambi import/export con il resto dell'Europa e del mondo. Questi sono i tre motori di un settore in piena evoluzione e in forte crescita. E dunque tre motivi per investire.Fabrizio Dallari, Direttore del Centro sulla Logistica e Supply Chain Management della LIUC Business School rileva che: Nonostante l'Italia sia nota per i suoi fardelli amministrativi, la burocrazia, l'assenza di incentivi fiscali e i ritardi infrastrutturali, non sono pochi i casi di aziende con headquarter stranieri che vedono nell'Italia un mercato importante di sbocco e una piattaforma logistica da cui rilanciare i traffici in import ed export conseguenti alle scelte di delocalizzazione. Negli ultimi anni sono stati fatti passi da gigante continua Dallari è stata data una grande accelerazione su vari fronti: l'efficientamento delle dogane, la digitalizzazione delle imprese con gli investimenti resi possibili dal piano Industry 4.0, l'iniezione di giovani talenti in area logistica provenienti dal mondo universitario e non solo.Durante il convegno saranno presentati i risultati di una ricerca su scala internazionale effettuata dal Centro sulla Logistica e Supply Chain Management della LIUC Business School per individuare i fattori che spingono l'Italia ad essere l'hub logistico per l'Europa.

Il Nautilus

Trieste

Il porto di Trieste alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera

SCRITTO DA REDAZIONE

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico sarà presente alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera dal 4 al 6 maggio 2019 presso laHall B3, Booth 103/204 e all'interno dello stand di Assoporti.

ilsole24ore.com

Trieste

Via della Seta, ecco le aziende quotate più sensibili al maxi progetto

VITO LOPS

Via della Seta, ecco le aziende quotate più sensibili al maxi progetto

In un momento in cui Cina e Stati Uniti si confrontano in una delle guerre commerciali più aspre di sempre, con risvolti non sono economico-finanziari ma anche politici non indifferenti, la Cina (che al momento sta vincendo la guerra considerato anche l' effetto-cambio) è impegnata anche su un altro fronte - ben più costruttivo - destinato a cambiare nei prossimi decenni gli equilibri del commercio mondiale. La "Belt and road initiative" (Bri), progetto lanciato dalla Cina nel 2013 e che sta entrando nella sua fase di realizzazione, toccherà il 65% della popolazione globale, il 40% del Pil, il 38% del commercio. Prevede la costruzione di vie di trasporto su terra tra l' Oceano Pacifico e il Mar Baltico da un lato, e lo sviluppo di una Via della Seta che colleghi Cina, SudAsia, SudAfrica da un lato ed Europa dall' altro. LEGGI ANCHE / Via della Seta, la Cina prova a rassicurare sul rischio debito Il progetto coinvolge 119 Paesi - la Cina ha già siglato accordi di cooperazione con 105 di questi. Entro il 2050 dovranno essere realizzati ben 7.000 progetti infrastrutturali. La Cina ha già stanziato 600-800 miliardi di dollari ma si prevedono migliaia di miliardi di investimenti. LE NUOVE VIE DELLA SETA 22 marzo 2019 Italia-Cina, i contenuti del Memorandum e i 29 accordi per (almeno) sette miliardi di euro «La Cina è ovviamente focalizzata sulla possibilità di aumentare le proprie possibilità di libero scambio sia concludendo accordi che migliorando le condizioni in cui questi scambi possano avvenire - spiega Alida Carcano, partner Valeur Investment, che ha analizzato a tutto tondo il progetto e le prospettive anche in ottica finanziaria -. Le regioni toccate dalla Bri sono caratterizzate da una base di consumatori crescente e con reddito disponibile sempre maggiore. Questo spiega perchè le banche statali cinesi siano in prima linea nel finanziare i progetti, seguite da banche per lo sviluppo internazionale, banche infrastrutturali e fondi». GUARDA IL VIDEO / Via della seta, Xi: «Standard finanziari di qualità» L' Italia nella "Via della Seta" L' Italia, tra i Paesi del G7, si è già ben profilata per aderire ufficialmente alla "Belt and road". Durante la visita in Italia del presidente Xi Jinping, tra il 21 e il 23 marzo, sono stati firmati 29 accordi, 19 commerciali e 10 istituzionali, per un valore di 2,5 miliardi il cui effetto volano ne duplicherà il ritorno arrivando almeno a 5 miliardi. Il valore potenziale delle intese dovrebbe sfiorare i 20 miliardi. Gli accordi, al di là delle cifre, rappresentano anche l' occasione per introdurre i criteri e standard dell' Unione europea in temi di sostenibilità finanziaria, economica, ambientale. L' Italia potrebbe svolgere quel ruolo di cooperazione e allo stesso tempo di modellamento del progetto cinese, rendendolo più digeribile sul contesto occidentale. Nel miglior caso possibile l' Italia potrebbe aprire la strada a un ruolo anche manageriale dell' Ue e del mondo occidentale nell' ambito della Bri. L' Analisi Una firma che incrina i rapporti con l' Unione Scopri di più «Un fattore che potrebbe far comodo anche agli Stati Uniti nel lungo termine, ma la cui realizzazione non appare semplice - prosegue Carcano -. Gli ambiti di cooperazione previsti tra Italia e Cina riguardano settori come infrastrutture, energia, telecomunicazioni, aviazione civile, e-commerce. Sarebbero coinvolte, tra gli altri, società quotate quali Terna e Leonardo . Un ruolo importante sarebbe ricoperto dal porto di Trieste , con qualche possibilità anche per il porto di Genova . Allo studio anche joint venture tra società cinesi e italiane in paesi terzi come Egitto, Kazakistan e Azerbaijian». L' INTERVISTA / Tremonti: «La Via della Seta? Per la Cina è progetto geopolitico globale» I settori e le società coinvolti Resta però ovvio che i Paesi (e quindi i mercati finanziari) che maggiormente beneficeranno di questi mega progetti sono Cina, India, Corea, Indonesia, Singapore, Tailandia, Malesi e SudAfrica. «E i settori più interessanti manufatturiero industriale, ingegneria della comunicazioni, utilities, tecnologia - sottolinea l' esperta -. Escludiamo il finanziario perché sarà dominato pressoché esclusivamente da società bancarie ed assicurative cinesi. Ecco le società che a nostro avviso approfitteranno di questo immenso investimento sono numerose». China Mobile (Hong Kong) Compagnia di telecomunicazione di Hong Kong. Naspers (Sudafrica) Conglomerato nel settore delle telecomunicazioni e della tecnologia; investe in numerose società internet a livello internazionale. È basata in

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Sudafrica. Tencent (Hong Kong) Società attiva in numerosi settori legati a Internet, incluso telefonia mobile, pubblicità online, e-commerce. Keppel (Singapore) Gruppo fortemente diversificato: progetti marittimi offshore, infrastrutture, immobiliare, telecomunicazione, trasporti, energia, ingegneria. Siam cement (Thailandia) Manifatture cementiere, petrolchimico, carta, prodotti per l' edilizia. Airport of Thailand (Thailandia) Società che gestisce sia i due aeroporti principali di Bangkok che altri aeroporti minori, per lo più turistici, in Thailandia. Infosys (India, Ard quotato a New York) Consulenze informatiche, servizi legati al settore dello sviluppo di software, soluzioni per supply chain. Ha come clienti soprattutto imprese del settore finanziario, telecomunicazioni e manifatturiero. Samsung (Corea del Sud) Produce un ampio spettro di prodotti per l' elettronica, sia ad uso privato che aziendale, semiconduttori, computer, monitors, tv, elettrodomestici, telefoni cellulari. Tenaga Nasional (Malesia) È sostanzialmente una utility nel settore dell' energia; inoltre progetta e sviluppa opere di ingegneria legate al settore dell' energia (società indicate da Valeur investment, questo articolo non costituisce una sollecitazione all' investimento)

Corriere del Veneto

Venezia

Caos sul futuro del Consorzio Sbloccati i soldi alle imprese

Mose, l' emendamento al Senato. Ferrazzi e Pellicani: garanzie per i dipendenti

A. Zo.

Venezia&Mestre

Caos sul futuro del Consorzio Sbloccati i soldi alle imprese

Mose, l'emendamento al Senato. Ferrazzi e Pellicani: garanzie per i dipendenti

Il bando

Associazioni c'è la proroga Gruppi sportivi e anziani salvi

Il testo

La piscina di via Circonvallazione

Concessione in cambio del restyling

Venezia tra le Repubbliche marinare e la Sensa

Feste, rievocazioni storiche e regate. Domenica lo sposalizio con il mare, al pomeriggio il Palio

VENEZIA Alla fine, dopo tanti stop&go , il testo è arrivato ieri in aula al Senato, firmato dai relatori Agostino Santillo (M5s) e Antonella Faggi (Lega). Ma per il via libera definitivo manca ancora l' ok del ministero dell' Economia sulle coperture, come ammette anche il titolare delle Infastrutture Danilo Toninelli: «Il Mose è un' opera infinita che dovrebbe costare circa 80 milioni l' anno di manutenzione», sottolinea Toninelli. L' emendamento Mose al decreto «sblocca cantieri» ha iniziato il percorso parlamentare, ma le polemiche restano. Nel testo ci sono la nomina entro 30 giorni di un supercommissario e lo sblocco dei fondi di legge speciale (265 milioni), ma torna anche la «struttura pubblica» che si occuperà della gestione e manutenzione dell' opera, con i «suggerimenti» del governatore Luca Zaia e del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro: tra i membri ci saranno anche gli enti locali, ma precisando che tutti gli oneri sono a carico del bilancio dello Stato, mentre nella prima versione si parlava di una partecipazione economica del territorio e si ipotizzava una tassa di scopo sui turisti.

Sulla nuova bozza arrivano però gli strali del Pd, con i due parlamentari veneziani Andrea Ferrazzi e Nicola Pellicani. Ferrazzi, relatore di minoranza del decreto, annuncia già due subemendamenti: il primo riguarda la composizione della struttura, che oggi prevede quattro ministeri (Infrastrutture, Economia, Beni Culturali, Politiche agricole e turismo), Regione Veneto, Città metropolitana, Comune di Venezia e Autorità di sistema portuale. «Manca il ministero dell' Ambiente - dice Ferrazzi - che invece è fondamentale, visto che si parla anche di salvaguardia della laguna». L' altro punto oscuro è il futuro della «galassia Cvn», oltre 250 lavoratori non solo del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che stanno realizzando l' opera, ma anche delle collegate Thetis e Comar. Il testo dice infatti che «per evitare duplicazioni di competenze e oneri ingiustificati, dalla data di costituzione della struttura pubblica, cessa ogni competenza alla realizzazione e alla gestione del sistema Mose in capo ad altri organismi». Ma che cosa succede se il Cvn sarò sciolto? «Bisogna che sia scritto chiaramente che i posti di lavoro e soprattutto le competenze vanno salvaguardati», continua Ferrazzi. Tema che sta a cuore anche a Pellicani, che peraltro contesta anche altri due punti: «Sono contrario al supercommissario, che ci riporta ai tempi delle "cricche" berlusconiane - dice il deputato - Inoltre è gravissimo che non si riunisca il Comitatone e si decida di ripartire i fondi per decreto: Venezia non si può governare per decreto».

Ieri, inoltre, dopo l' accesa riunione di martedì, sono stati sbloccati alcuni anticipi su cantieri e progetti del nuovo stock di lavori da 308 milioni affidati prima di Natale alle piccole imprese. Per esempio il pool composto da Kostruttiva e altri, che ha avviato cantieri da 6 milioni per il mascheramento degli edifici del Lido, ha ricevuto 1,2 milioni, ovvero il 20 per cento, come stabilito dal contratto. «Un segnale positivo», dicono dalle imprese, per il quale però è stato necessario alzare un po' la voce. C' è stato poi un pesante scambio di accuse reciproche tra il provveditore Roberto Linetti e i commissari: nel mirino soprattutto il commissario tecnico Francesco Ossola, accusato di bloccare sul suo tavolo progetti e pagamenti.

Corriere del Veneto (ed. Verona)

Venezia

«Mose, paga lo Stato» Caos sul futuro del Cvn Pagati i primi anticipi

PRIMO PIANO

Salvini vede il premier Conte
«Sull'autonomia c'è sintonia»

Il leader della Lega ai parlamentari: si va avanti. Ma Giorgetti è una pagina bianca

Se il voto nasconde la paura del futuro

49,9

Nuovi attacchi da Sud
De Magistris: la riforma è un atto eversivo. Giannola (Svimez): una bomba a orologeria

A Mosca
Morto Calzavara tra i fondatori della Lega Veneta

Sblocca cantieri

«Mose, paga lo Stato» Caos sul futuro del Cvn Pagati i primi anticipi

VENEZIA Alla fine, dopo tanti stop&go , il testo è arrivato ieri in aula al Senato, firmato dai relatori Agostino Santillo (M5s) e Antonella Faggi (Lega). Ma per il via libera definitivo manca ancora l' ok del ministero dell' Economia sulle coperture, come ammette anche il titolare delle Infastrutture Danilo Toninelli: «Il Mose è un' opera infinita che dovrebbe costare circa 80 milioni l' anno di manutenzione», sottolinea Toninelli. L' emendamento Mose al decreto «sblocca cantieri» ha iniziato il percorso parlamentare, ma le polemiche restano. Nel testo ci sono la nomina entro 30 giorni di un supercommissario e lo sblocco dei fondi di legge speciale (265 milioni), ma torna anche la «struttura pubblica» che si occuperà della gestione e manutenzione dell' opera, con i «suggerimenti» del governatore Luca Zaia e del sindaco Luigi Brugnaro: tra i membri ci saranno anche gli enti locali, ma precisando che tutti gli oneri sono a carico del bilancio dello Stato, mentre nella prima versione si parlava di una partecipazione economica del territorio e si ipotizzava una tassa di scopo sui turisti.

Sulla nuova bozza arrivano però gli strali del Pd, con i due parlamentari veneziani Andrea Ferrazzi e Nicola Pellicani. Ferrazzi, relatore di minoranza del decreto, annuncia già due subemendamenti: il primo riguarda la composizione della struttura, che oggi prevede quattro ministeri (Infrastrutture, Economia, Beni Culturali, Politiche agricole e turismo), Regione Veneto, Città metropolitana, Comune di Venezia e Autorità di sistema portuale. «Manca il ministero dell' Ambiente - dice Ferrazzi - che invece è fondamentale, visto che si parla anche di salvaguardia della laguna».

L' altro punto oscuro è il futuro della «galassia Cvn», oltre 250 lavoratori non solo del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che stanno realizzando l' opera, ma anche delle collegate Thetis e Comar. Il testo dice infatti che con l' avvio della struttura «cessa ogni competenza in capo ad altri organismi». «Bisogna che sia scritto chiaramente che i posti di lavoro e soprattutto le competenze vanno salvaguardati», continua Ferrazzi. Tema che sta a cuore anche a Pellicani, che peraltro contesta il supercommissario: «Ci riporta ai tempi delle "cricche" berlusconiane», dice il deputato.

Ieri, inoltre, dopo la riunione accesa di martedì pomeriggio, sono stati sbloccati alcuni anticipi su cantieri e progetti del nuovo stock di lavori da 308 milioni affidati prima di Natale alle piccole imprese.

Per esempio Kostruttiva, che ha avviato cantieri da 6 milioni al Lido, ha ricevuto 1,2 milioni, ovvero il 20 per cento, come stabilito dal contratto.

«Un segnale positivo», dicono dalle imprese, per il quale però è stato necessario alzare un po' la voce. C' è stato un pesante scambio di accuse reciproche tra il provveditore Roberto Linetti e i commissari sulle colpe dei ritardi. (a. zo.)

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia, il pd è polemico

Lo "Sblocca cantieri" azzera i debiti del Mose Un nuovo commissario

Presentato in aula al Senato l' emendamento del Governo Ma nella nuova «struttura» si dimenticano dell' Ambiente

VENEZIA - LIDO - ISOLE

Lo "Sblocca cantieri" azzera i debiti del Mose Un nuovo commissario

Presentato in aula al Senato l'emendamento del Governo Ma nella nuova «struttura» si dimenticano dell'Ambiente

Viabilità modificata in via Cipro per i lavori

IN BREVE

Preside trovato morto «Un fatto sconcertante»

«Sede da ristrutturare per la Protezione civile»

Incontro oggi al Lido sulle bricole di plastica

Alberto Vitucci
VENEZIA. Un commissario per finire il Mose, una "Struttura" pubblica al posto del Consorzio Venezia Nuova per gestirlo con i soldi dello Stato. E i debiti pregressi accumulati dal Consorzio e dalle sue imprese cancellati con un colpo di spugna. È questo il contenuto dell' emendamento presentato ieri al Senato dal governo e dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli sul decreto "Sblocca cantieri" che potrebbe andare al voto nelle prossime ore.

Dopo le proteste è sparita la parte che prevedeva l' introduzione di una «tassa di scopo». Ma adesso spunta la «cancellazione del debito».

C' è scritto chiaro alla fine dell' articolo 6-ter: «Le passività economiche causate nelle fasi precedenti alla costituzione della Struttura pubblica e le eventuali passività pendenti alla medesima data ovvero sopravvenute, costituiscono oneri a carico dello Stato». La seconda sorpresa riguarda la composizione della nuova «Struttura», ne fanno parte i ministeri delle Infrastrutture, dell' Economia, della Ricerca scientifica e dell' agricoltura, oltre alla Regione, Comune, Porto e Città metropolitana. Ma sparisce il ministero per l' Ambiente, che un ruolo importante ha avuto fin dalle prime leggi Speciali su Venezia. Vengono infine «sbloccati» i fondi già stanziati due anni fa dal governo Gentiloni per la manutenzione destinati ai comuni della gronda, 265 milioni di euro.

E avviata la procedura per la nomina di un commissario.

Che dovrà «sveltire l' iter per arrivare alla conclusione dell' opera in accordo con il Provveditorato alle Opere pubbliche. Potrebbe trattarsi dello stesso Provveditore attuale, Roberto Linetti, che nella prima fase dovrebbe lavorare fianco a fianco con i due commissari dell' Anticorruzione, gli amministratori straordinari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Il decreto prevede lo scioglimento del Consorzio Venezia Nuova «entro trenta giorni». «Il governo del cambiamento si affida ancora una volta a commissari per finire le opere», sbotta il deputato veneziano del Pd Ñicola Pellicani, «dimentica forse che in un recente passato le strutture commissariali hanno prodotto cricche e corruzione».

Dura l' opposizione anche sulla questione dell' accentramento romano della gestione della salvaguardia. «Alla faccia dell' autonomia sbandierata dalla Lega», dice Pellicani, «anche per distribuire i fondi si ricorre al decreto del governo, senza convocare il Comitatone che deve dare gli indirizzi». «Grave» viene definita anche l' assenza del ministero per l' Ambiente dalla nuova Struttura. «Presenterò una proposta di modifica», dice il senatore dem Andrea Ferrazzi. Che chiede anche «garanzie» in favore dei dipendenti e delle professionalità del Cvn.

Dopo le polemiche degli ultimi mesi, il governo ci riprova. Con l' approvazione del decreto Sblocca cantieri che all' articolo 4 parla di Mose, potrebbe cambiare il panorama della salvaguardia. Governata con fondi dello Stato da una nuova «Struttura». I debiti e i «buchi» del passato di un' opera costata fin qui 5 miliardi di euro li coprirà lo Stato.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Gazzettino

Venezia

Mose, la Ragioneria di Stato frena: «I costi di gestione sono troppo alti»

Sul decreto sblocca-cantieri del Governo incombe l'altolà del ministero dell'Economia Iniziata la discussione in Senato: il testo accoglie i suggerimenti avanzati da Comune e Regione

ROBERTA BRUNETTI

Venezia

Mose, la Ragioneria di Stato frena: «I costi di gestione sono troppo alti»

▸Sul decreto "sblocca-cantieri" del Governo incombe l'altolà del ministero dell'Economia

▸Iniziata la discussione in Senato: il testo accoglie i suggerimenti avanzati da Comune e Regione

Unesco, rinvio di un anno La delusione dei comitati

Soldi sbloccati senza Comitatone, Pellicani insorge

Mercato di Rialto, raccolte 5mila firme Oltre al museo anche spazi per artigiani

LA GRANDE OPERA VENEZIA L' atteso emendamento sul Mose, alla fine, è stato depositato dal Governo, ma non ha ancora il via libera della Ragioneria di Stato. Gli altissimi costi di gestione della grande opera, infatti, stanno frenando il ministero dell' economia e delle finanze che non ha ancora dato il suo via libera. Un altro ostacolo per il futuro del Mose, che in questo emendamento incomincia ad essere delineato: con l' istituzione del commissario straordinario per il completamento dei lavori, con l' individuazione di una «struttura pubblica» per la sua futura gestione, con la precisazione che tutti gli oneri di gestione (passività comprese) saranno a carico dello Stato.

Tanti soldi, se si pensa che, stando alle attuali stime, l' intero sistema Mose costerà un centinaio di milioni l' anno. Ed ecco spiegati i dubbi della Ragioneria.

L' ITER E IL TESTO Ieri comunque l' emendamento è stato depositato al Senato, dove è iniziata la discussione dello sblocca cantieri, dai relatori per conto del Governo. Due paginette che ricalcano la versione circolata ieri, quella che aveva accolto i suggerimenti di Regione e Comune. Tramontata l' idea di una tassa di scopo per finanziare l' opera, il testo ribadisce in più punti come gli oneri siano tutti a carico dello Stato e introduce la figura del «commissario straordinario», da nominare entro 30 giorni dall' entrata in vigore dello sblocca cantieri, con decreto del presidente del Consiglio, su proposta del ministro delle infrastrutture, d' intesa con Regione, sentiti i ministri dell' economia, dei beni culturali e delle politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo, Città metropolitana e Comune. Anche per la successiva «struttura pubblica» che dovrà «sovraintendere all' affidamento e alla vigilanza delle attività gestorie e manutentive del sistema» c' è il coinvolgimento del livello locale: oltre ai quattro ministeri già citati, sarà composta da Regione, Città metropolitana, Comune e Autorità portuale.

I COMMENTI In vista del voto di oggi dell' aula e in attesa di capire se arriverà l' ok della Ragioneria, i primi commenti dei parlamentari veneziani evidenziano altri elementi critici. La senatrice pentastellata Orietta Vanin chiederà che tra i ministeri coinvolti sia inserito anche quello dell' ambiente: «La laguna è troppo delicata». Quanto al commissario, «siamo contenti che sia di nomina del presidente del Consiglio e ci auguriamo che non sia legato alla politica, ma un tecnico sopra le parti.

L' opera va finita e collaudata per verificare che funzioni. Basta con questo giochetto di lasciare le cose in stallo». Anche il senatore Pd, Andrea Ferrazzi, chiede il coinvolgimento del ministero dell' ambiente («presenterò un sub emendamento»), ribadisce la soddisfazione per la battaglia vinta sui costi e sulla struttura pubblica. «Ma resta l' ombra dell' occupazione. Che ne sarà del personale di Cvn, Comar e Thetis? Questa fase va disciplinata». É la preoccupazione anche del deputato Pd, Nicola Pellicani («L' occupazione va difesa»), critico anche sul commissario: «Stupisce che il Governo del cambiamento ricorra a figure che ricordano le cricche di berlusconiana memoria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Unesco, rinvio di un anno La delusione dei comitati

GRANDI NAVI VENEZIA La notizia secondo cui l' Unesco ha dato un parere favorevole di massima al progetto di Comune e Autorità portuale di spostare le grandi navi passeggeri a Marghera ha suscitato una serie di perplessità tra il mondo ambientalista e delle associazioni veneziane.
«Alcuni anni fa - dicono da Ambiente Venezia - una commissione Unesco era venuta qui a studiare il problema e aveva condiviso tutte le nostre perplessità sui progetti vecchi e nuovi per la laguna. Cosa è cambiato? Certamente la nostra lotta continuerà».
Anche il Gruppo 25 Aprile non nasconde la delusione per la fiducia che era stata accordata all' Unesco ed evidentemente non ripagata.
«È con un sorriso amaro - dicono - che accogliamo la decisione di concedere un ulteriore rinvio fino a febbraio 2020. Per quanto ammantata da burberi rimproveri, la decisione si traduce in tre anni di proroga rispetto a quel verdetto che avevamo accolto con favore nel 2016. Inoltre Il Comitato per il Patrimonio dell' Umanità, che si riunisce una volta l' anno e unico abilitato a inserire Venezia tra i siti in pericolo, si pronuncerà soltanto dopo le elezioni del 2020. Una decisione - concludono che sembra motivata solo dalla scelta politica di non disturbare il sindaco in carica».
Intanto, domani alle 17.30, la Scoletta dei Calegheri ospiterà il dibattito organizzato da Venezia Cambia Venezia, il dossier Unesco e una città allo sbando, che poi è il titolo di un libro scritto da Gianni Fabbri, Franco Migliorini e Giuseppe Tattara con il contributo di altre persone. Interverranno il presidente di Municipalità Giovanni Andrea Martini, lo scrittore Giovanni Montanaro e la docente Iuav Laura Fregolent.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia

Mose, la Ragioneria di Stato frena: «I costi di gestione sono troppo alti»

▸Sul decreto "sblocca-cantieri" del Governo incombe l'altolà del ministero dell'Economia

▸Iniziata la discussione in Senato: il testo accoglie i suggerimenti avanzati da Comune e Regione

Iter veloce per i primi 65 milioni di Legge speciale

Soldi sbloccati senza Comitatone, Pellicani insorge

Unesco, rinvio di un anno La delusione dei comitati

Mercato di Rialto, raccolte 5mila firme Oltre al museo anche spazi per artigiani

corriere.it

Venezia

riforme e opere

Autonomia, Pedemontana e Mose: l' offensiva della Lega dopo le elezioni

Sbloccato l' impasse sul primo tratto della superstrada: aprirà il 3 giugno

MARTINA ZAMBON, MARCO BONET

CORRIERE DELLA SERA
CORRIERE DEL VENETO / POLITICA

Autonomia, Pedemontana e Mose: l'offensiva della Lega dopo le elezioni

Sbloccato l'impasse sul primo tratto della superstrada: aprirà il 3 giugno

di Marco Bonet e Martina Zambon

VENEZIA Ora, magari sono soltanto coincidenze, anche se in politica le coincidenze accadono di rado. Sta di fatto che a meno di 48 ore dalla chiusura delle urne che hanno sancito lo strapotere della Lega e l' affanno del Movimento Cinque Stelle, ecco che piovono annunci su dossier d' ogni tipo, caratterizzati però dallo stesso comun denominatore: il favore dei leghisti e le perplessità, quando non la dichiarata ostilità, dei pentastellati. Magicamente, si sta sbloccando tutto. La Pedemontana, ad esempio. L' apertura del primo tratto della superstrada ha, finalmente, una data: lunedì 3 giugno. La notizia, scarna, è arrivata nel tardo pomeriggio di ieri e pare fosse tutto già pronto da tempo, dopo il lungo tira e molla con Aiscat sull' armonizzazione dei sistemi di pedaggio nei 6 chilometri fra Thiene e Breganze. Un tratto tribolato, fino alla fine. Ed è difficile dimenticare la bordata di pochi giorni fa del ministro all' Ambiente pentastellato Sergio Costa: «Dopo aver visto alcuni video-denuncia dei meetup locali su discariche di rifiuti lungo il tracciato ho inviato carabinieri del Noe e i forestali». Erano le ore in cui deflagrava l' inchiesta per danni ambientali aperta dalla procura di Vicenza e pareva potesse bloccarsi tutto di nuovo. E invece ieri la Struttura di progetto Pedemontana Veneta (braccio operativo della Regione) «ha comunicato al Concessionario SPV l' autorizzazione alla messa in esercizio della prima tratta tra la A31 e Breganze». Il concessionario emanerà l' ordinanza di apertura. I lavori sul tracciato della Pedemontana dall' alto (archivio) La Pedemontana Segreterie regionali e cerimoniale devono imbastire adesso un' organizzazione tutt' altro che semplice, in meno di una settimana. Di complicato, ad esempio, ci sono le procedure per l' accoglienza del ministro dell' Interno. «Il blocco non sta né in cielo né in terra - ha detto Matteo Salvini - lunedì sarò accanto a Zaia». Cortesia istituzionale vorrebbe che da Palazzo Balbi partisse anche un invito al ministro per le Infrastrutture ma si dubita che Danilo Toninelli alfiere dei «no» pentastellati, sorrida ai fotografi tagliando il nastro. Non è poi casuale la scelta dell' orario, perché gli ultimi «ritocchi» dovranno essere dati in mattinata, dalle modifiche alla segnaletica al blocco della Provinciale 111. Per il resto, il contatore di cantiere, parla di un avanzamento al 60%, espropri completati e, in tasca, anche l' autorizzazione ministeriale allo spostamento delle due stazioni di servizio lungo la A27. Resta, invece, sotto sequestro la Galleria di Malo. Altro fronte, il Mose. In una girandola di «togli e metti», nell' ormai famigerato emendamento al decreto «Sblocca cantieri» pare rientri l' ipotesi di una struttura pubblica che si occuperà della gestione della grande opera, che sembrava cassata solo pochi giorni fa. Il nuovo soggetto sarà formato da quattro ministeri, dalla Regione, dalla Città metropolitana, dal Comune di Venezia e dall' Autorità di sistema portuale. Rispetto alla prima versione di tre settimane fa, che aveva scatenato polemiche in Veneto perché prevedeva che gli enti locali contribuissero ai costi di manutenzione (ipotizzando pure una tassa di scopo), il ministero delle Infrastrutture avrebbe improvvisamente recepito le richieste del governatore Luca Zaia e del sindaco Luigi Brugnaro, specificando chiaramente che tutti gli oneri saranno «a carico del bilancio dello Stato». L' emendamento dovrebbe arrivare tra mercoledì e giovedì al Senato. Leggi anche: Europee, Zaia: «Avanti con le nostre alleanze in Regione. Olimpiadi, Pedemontana e Autonomia le priorità» Europee, in Veneto un elettore su due vota Lega. Gli industriali: ora Tav e autonomia Pedemontana, Zaia attacca il ministro Costa Pedemontana, Zaia furioso: «Il ministro Costa non ci tratti da lazzaroni» Autonomia del Veneto, Di Maio: non vogliamo fermarla ma va riscritta L' autonomia Infine, l' autonomia. Il fuoco di fila leghista si è aperto ai primi exit poll, prima ancora che i risultati fossero acquisiti. Il governatore Luca Zaia è stato chiaro («Ci attende una grande responsabilità, i cittadini non vanno delusi») arrivando a ribadire una volta di più che mai accetterà un incarico a Bruxelles perché «prima di

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ogni cosa, viene la riforma». Salvini l' ha inserita insieme alla flat tax, alla Tav, al decreto sicurezza bis, allo Sblocca Cantieri e alla riforma della giustizia tra le «sei condizioni inderogabili» per la sopravvivenza del governo. Si tratterebbe di un vero e proprio cronoprogramma: c' è tempo un mese, due al massimo, poi si aprirebbe la crisi così da riuscire a votare subito dopo l' estate. I Cinque Stelle, che hanno perso 1,6 milioni di voti al Sud ma restano pur sempre il primo partito in tutte le Regioni del Mezzogiorno ad eccezione dell' Abruzzo, sono sotto pressione. Viceversa, il ministro degli Affari regionali Erika Stefani ieri, durante l' ennesima audizione alla Bicamerale, è apparsa rilassata e sorridente come non la si vedeva da tempo. «Spero che, finita la campagna elettorale e messe da parte le scuse del conflitto per prendere i voti, si possa analizzare il tema dell' autonomia regionale con la serenità e l' equilibrio che sono necessari - ha detto -. Chi cerca di mettere la gente del Sud contro quella del Nord dicendo loro "attenti, perché vi vogliono fregare" compie un atto irresponsabile. L' Italia è una e lo sviluppo lo facciamo solo se andiamo avanti tutti insieme». Il primo Consiglio dei ministri post Europee potrebbe tenersi giovedì. Si vedrà se Salvini vorrà spingere sull' acceleratore o se invece preferirà concentrarsi sul decreto Sicurezza bis, per rinviare l' autonomia alla prossima settimana. 29 maggio 2019 (modifica il 29 maggio 2019 | 09:34)

Venezia Today

Venezia

Consorzio Venezia Nuova, resta alta la preoccupazione per l' occupazione

Martedì si sono incontrate organizzazioni e rappresentanze sindacali, amministratori straordinari, Thetis e Comar. «Verso un unico organismo di gestione e manutenzione del Mose»

VENEZIATODAY Attualità

love has no labels

Attualità

Consorzio Venezia Nuova, resta alta la preoccupazione per l'occupazione

Martedì si sono incontrate organizzazioni e rappresentanze sindacali, amministratori straordinari, Thetis e Comar. «Verso un unico organismo di gestione e manutenzione del Mose»

La redazione

I più letti di oggi

Una struttura unica per la gestione e manutenzione del Mose. Ma quale sarà il destino delle società e dei dipendenti che, fino a questo momento, hanno ruotato attorno al sistema, cioè Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar, e i lavoratori? Ne hanno discusso martedì, a un tavolo interaziendale, i sindacati Cgil, Cisl e Uil, le Rsu, le società e gli amministratori straordinari. Obiettivo: fare chiarezza sul commissario unico introdotto poco tempo fa dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Nel decreto sblocca cantieri un emendamento ne ha previsto infatti la nomina per la supervisione della fase di completamento, collaudo e avviamento del Mose. Il successivo riferimento del ministro a una tassa di scopo per finanziare l' operazione ha poi scatenato il rifiuto di Comune e Regione: «Non pagheranno nè i turisti, né, tantomeno, i cittadini». Il 20 giugno tutti gli attori tornano al tavolo. La struttura «Prevista anche la costituzione di un' apposita struttura pubblica - scrive il ministero delle Infrastrutture e Trasporti in una nota - , con partecipazione e capitale sociale di ministero delle Finanze, dei Trasporti, ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali e del Turismo, ministero dei Beni Culturali, Regione Veneto, Città metropolitana di Venezia, Comune di Venezia e Autorità di sistema portuale, che dovrà coordinare l' esecuzione e l' affidamento delle attività di gestione e manutenzione del sistema Mose». L' opposizione In linea con i «no» anche l' opposizione. «Una nuova, generica e confusa tassa di scopo finalizzata al finanziamento della gestione del Mose - la nota di Nicola Pellicani del Pd -, il governo ci sta prendendo in giro. Chiedere un contributo straordinario in nome della specialità di Venezia è un conto, altra cosa è fare di Venezia una città a pagamento. Sono stati capaci di far lievitare le spese di palazzo Chigi per la presenza di due vicepresidenti del Consiglio e non riescono a far di meglio che tassare ulteriormente i turisti. Chiederemo che il governo riveda questa copertura». Preoccupazione Martedì, nella sede del Consorzio Venezia Nuova, si è fatto riferimento alla nuova struttura non solo come gestore del Mose, ma anche come soggetto per il monitoraggio, la salvaguardia e la tutela della laguna di Venezia. A fronte di questa presentazione i sindacati hanno manifestato la forte preoccupazione per i livelli occupazionali del Consorzio, di Thetis e Comar, e la necessità di valorizzare le professionalità esistenti, riqualificandole se necessario per metterle in grado di inserirsi nel nuovo assetto. Le sigle hanno fatto sapere che ci saranno delle assemblee nei luoghi di lavoro per decidere come procedere.

Corriere della Sera

Venezia

Infrastrutture

F2i ora cerca i porti, doppio investimento: Marghera e Carrara

ECONOMIA

Infrastrutture

F2i ora cerca i porti, doppio investimento: Marghera e Carrara

L'acquisto dal fondo Charterhouse

Parmigiano reggiano, ai francesi di Lactalis la Nuova Castelli

I STORIE

Il Fondo

Il gruppo

Il Cane a sei zampe

Eni, Vella lascia A Puliti la ricerca di petrolio e gas

GIOTTO FRATELLI SRL, CRESCONO FATTURATO E INVESTIMENTI

I risultati presentati durante i tre giorni di Open Factory Days. In crescita anche il numero di dipendenti

Telecomunicazioni

Huawei attacca E Pechino avvisa gli Stati Uniti

Francesca Basso - «Ci stiamo già guardando attorno». Renato Ravanelli, amministratore delegato di F2i ha da poche ore chiuso l' operazione che fa entrare il maggiore fondo infrastrutturale italiano nel settore dei porti e già sta pensando a come tradurre in pratica la sua natura di aggregatore. Il terzo Fondo di F2i ha acquisito il gruppo Porto di Carrara, che ha terminali a Carrara, Marghera e Chioggia (Venezia) da Enrico Bogazzi, quarta generazione attiva nel settore portuale, e dalla cooperativa Ciclat. Il gruppo è uno dei principali hub portuali, movimenta ogni anno 5 milioni di tonnellate di rinfuse solide e ha chiuso il 2018 con circa 59 milioni di euro di ricavi consolidati.

«L' operazione non è particolarmente grande - spiega Ravanelli - ma è altamente strategica perché ci permette di creare un polo di aggregazione che può attirare altri operatori. Questo permette di aumentare la scala di attività nel settore e di conseguenza accrescere la qualità del servizio perché c' è un unico gestore per tutti gli scali interessati. È importante anche il fatto che sia italiana la proprietà di questi snodi strategici e che noi siamo un gestore neutrali. Ricordiamoci le polemiche dei mesi scorsi per l' alleanza tra il Porto di Venezia e il Pireo, controllato dai cinesi di Cosco».

Le rinfuse solide (ovvero le merci non trasportate nei container) che arrivano nei terminali portuali di Carrara, Marghera e Chioggia riforniscono i principali distretti del nostro Made in Italy.

Di lì passano gli approvvigionamenti siderurgici per le industrie di Brescia, Verona e Vicenza, i cereali destinati alla trasformazione nelle aziende alimentari della Pianura Padana e il marmo e le pietre per i distretti lapidei di Carrara e Verona. F2i ha cominciato a pensare all' operazione nell' autunno dello scorso anno: «Era necessario individuare una società da cui iniziare il progetto di aggregazione delle rinfuse in Italia e che abilitasse altre operazioni simili». Il settore dei porto merci ha bisogno di essere rinnovato dal punto di vista tecnologico ed è ancora molto frammentato, gli investimenti saranno determinanti per restare competitivi. «La nascita di un campione italiano è estremamente importante per alimentare il ruolo del nostro Paese nell' economia mondiale - conclude Ravanelli - anche alla luce dell' impatto che avrà sugli scambi internazionali via mare la Belt and road initiative, in cui l' Alto Adriatico rappresenta uno snodo cruciale».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

invetimenti e portoinvetimenti e porto

F2i, il fondo di Cassa Depositi pronto a sbarcare a Marghera

La società di Renato Ravanelli già investe in aeroporti, energie rinnovabili e gas Il primo passo sarebbe l' entrata nel terminal Multi Service controllato da BogazziLa società di Renato Ravanelli già investe in aeroporti, energie rinnovabili e gas Il primo passo sarebbe l' entrata nel terminal Multi Service controllato da Bogazzi

MESTRE

F2i, il fondo di Cassa Depositi pronto a sbarcare a Marghera

La società di Renato Ravanelli già investe in aeroporti, energie rinnovabili e gas Il primo passo sarebbe l'entrata nel terminal Multi Service controllato da Bogazzi

Venti ettari e una banchina molto attiva in concessione

Europee, scintille tra Brugnaro e la Lega Ma è solido l'asse del sindaco con Zaia

«Buona base di consensi ma voti persi per colpa della comunicazione»

Gianni Favarato Si avvicina l' arrivo del prestigioso fondo di investimento F2i nel porto commerciale di Venezia. Il fondo guidato da Renato Ravanelli, secondo quanto riportato ieri dall' agenzia Radiocor «potrebbe firmare un accordo vincolante per rilevare alcuni asset portuali dell' armatore Enrico Bogazzi» che comprendono anche il terminal Multi Service a Porto Marghera.

Il fondo F2i ha tra i soci fondatori Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Banca Intesa San Paolo, China Investment Corporation (Cic) e la società di investimenti privata Adrian. Il fondo è il primo operatore privato italiano delle reti di fornitura del gas e ha cominciato già ad investire nel settore aeroportuale, puntando a valorizzare le "aziende target" e i rendimenti dei sottoscrittori dei suoi fondi (Sgr). Lo ha fatto già negli aeroporti di Napoli e Milano per poi allargarsi a Bologna, Torino, Alghero e più recentemente a Trieste.

F2i, inoltre, gestisce torri di trasmissione televisive e la produzione di energia con fonti rinnovabili come l' eolico grazie alla partnership con Edison e il solare con l' acquisizione di Rtr.

L' obbiettivo del fondo di investimenti sarebbe quello di rilevare la quota del terminal Multi Service, acquisita dall' imprenditore carrarino Enrico Bogazzi appena tre anni fa (attraverso la società Port Invest partecipata al 65% da Transped srl che gestisce l' omonimo terminal in Darsena della Rana) il quale, a sua volta, sarebbe interessato a rilevare il terminal intermodale del Centro Intermodale Adriatico (la Cia della famiglia De Vecchi) che è tutt' ora in concordato.

Multi Service è una storica società e del porto veneziano, fondata nel 1984 dagli imprenditori veneziani Giorgio Lorenzato e Franco Volpato.

L' investimento in Multi Service sarebbe di modesta entità e punterebbe a rilevare solo una quota societaria di minoranza.

Per l' amministratore delegato di F2i, Renato Ravanelli, si tratterebbe, comunque, di una prima mossa per "sbarcare" nel settore dei porti, in cui fino ad oggi non ha mai investito, magari per valutare la possibilità di un investimento più consistente a Porto Marghera, per esempio nel nuovo terminal portuale Montesyndial di proprietà dell' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia.

F2I, potrebbe subentrare a Enrico Bogazzi anche nelle banchine del porto di Marina a Carrara da Marina di Carrara per aggiudicarsi uno sbocco a mare nell' alto Tirreno e a Venezia per l' alto Adriatico.

Non è escluso che allunghi le sue mire anche sui porti di Napoli e Taranto per completare il controllo del Mediterraneo italiano. Da Marina di Carrara è possibile avere uno sbocco portuale nell' alto Tirreno e a Venezia per l' alto Adriatico.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Multi service

Venti ettari e una banchina molto attiva in concessione

Multi Service è uno dei terminal di punta del porto veneziano che ha appena investito oltre 3 milioni di Euro in una nuova Gru di ultima generazione (Biargano Model 6), prodotta dalla Konecranes Gottwald per potenziare le capacità di sollevamento.
Multi Service a Porto Marghera ha in concessione un' area di 20 ettari al Molo Sali, 90 dipendenti diretti e un fatturato che, nell' ultimo triennio, ha oscillato tra i 22 e i 25 milioni di euro. Anche nel 2019 è previsto un investimento di circa 4 milioni di euro per rinnovare le gru e le attrezzature di sollevamento. Anche il terminal di Transped opera nello stesso tipo di traffici, come pure la controllata Sorima a Chioggia. Le attività principali riguardano l' imbarco e sbarco di merci, per conto terzi, di ogni tipo e in particolare di prodotti siderurgici in colli e alla rinfusa, di varie rinfuse come cereali, sfarinati, fertilizzanti, sabbia ecc, di impiantistica, di altre merci varie e di traghetti ro-ro.
--

MESTRE

F2i, il fondo di Cassa Depositi pronto a sbarcare a Marghera

La società di Renato Ravanelli già investe in aeroporti, energie rinnovabili e gas il primo passo sarebbe l'entrata nel terminal Multi Service controllato da Bogazzi

Venti ettari e una banchina molto attiva in concessione

Europee, scintille tra Brugnaro e la Lega Ma è solido l'asse del sindaco con Zaia

«Buona base di consensi ma voti persi per colpa della comunicazione»

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Mondomarine Via libera del Tar al ricorso di Rodriguez

Si complica di nuovo il futuro del cantiere navale Palumbo Savona Superyacht. Il Consiglio di Stato ha respinto la richiesta di sospensiva inoltrata dall' Autorità di sistema portuale per bloccare gli effetti del ricorso al Tar che era stato presentato dalla concorrente Rodriguez Yachts Italy. Nel mirino resta la delibera che Palazzo San Giorgio aveva varato per assegnare al Gruppo Palumbo la concessione sulle aree dell' ex cantiere Mondomarine. I giudici hanno ritenuto che non vi siano i presupposti di "estrema gravità ed urgenza" e che non sono ipotizzabili cambiamenti irreversibili dell' attuale situazione. Il decreto del Consiglio di Stato (questo sì firmato d' urgenza) è la risposta alle considerazioni espresse nella richiesta di sospensiva.
L' Autorità portuale aveva infatti sottolineato nelle sue controdeduzioni che la sentenza del Tar che ha accolto il ricorso di Rodriguez metterebbe a rischio "un cantiere navale in piena attività".

Giro di prostitute, gli indagati sono sette Borioli fa scena muta

Telecamere e occhi elettronici per leggere le targhe delle auto

Aureli, re delle Alpi e il premio alla carriera

SIVAG spa
ISTITUTO VENDITE GIUDIZIARIE TRIBUNALE DI MILANO

Il Secolo XIX (ed. Imperia)

Savona, Vado

Porto poco profondo la pulizia si complica

Occorrerà dragare almeno 10 mila metri cubi di materiale per consentire ai natanti di transitare da tutti gli imbocchi

Truffatore in manette a Ventimiglia: tradito dalla passione per la F1

Migrante annega dopo una lite con connazionali

Memorial Seimandi iscrizione entro oggi

Porto poco profondo la pulizia si complica

Occorrerà dragare almeno 10 mila metri cubi di materiale per consentire ai natanti di transitare da tutti gli imbocchi

Loredana Demer BORDIGHERA Almeno diecimila metri cubi di materiale. Lo studio Si rito di Savona, già progettista del maxi ripascimento comprensoriale, e l' ingegner De Melas, incaricato di effettuare i rilievi batimetri ci, sono stati chiari nella loro relazione presentata a Palazzo Garnier e confermata ieri nei dettagli dall' assessore al porto Marco Laganà: per garantire un' imboccatura accessibile su tutti e tre i canali di ingresso del porto occorrerà eliminare ben più di quanto previsto in origine.

Il Comune ha già impe gnato 350 mila euro nell' operazione, attesa da anni. E' divenuto, infatti, indispensabile consentire alle imbarcazioni di accedere ed uscire dal porto da qualunque punto dell' imboccatura. Oggi solo un canale dei tre disponibili può essere percorso dai natanti in entrata e in uscita: quello centrale. «Ha mantenuto un livello di profondità di circa 4 metri, in alcuni tratti sei», spiega Laganà. Ma nella zona dell' Arenella, nell' area di sottoflutto del molo, ghiaia e materiale vario si sono accumulati talmente tanto da ridurre la profondità del fondale a Il porto della città delle palme poco più di un metro. Quanto accade anche nella zona sud dell' imboccatura portuale. Le imbarcazioni da lungo tempo non riescono più ad utilizzare i due percorsi d' acqua, si sta utilizzando il canale centrale: «ma si tratta di un accesso ridotto», spiegano i tecnici.

Diventa indispensabile procedere con il dragaggio.

L' imboccatura portuale è ampia quasi quaranta metri, eppure l' accumulo di materiale in profondità oggi impedisce di utilizzare tutto lo spazio possibile. Per il momento il Comune effettuerà un' opera tampone e prima dell' estate: «Il lavoro vero e proprio - conferma Laganà sarà effettuato a partire dall' autunno». Nell' operazione porto rientra anche il progetto di risanamento della banchina della diga foranea sopraflutto oggi a rischio crollo, secondo la relazione dell' ingegner Angelo Zacchia «perché denota segni di cedimento con evidenti avvallamenti che fanno dedurre un possibile futuro sprofondamento». In attesa dei lavori il Comune ha vietato quindici giorni fa il transito dei mezzi superiori alle 3,5 tonnellate.

-

La Stampa (ed. Imperia)

Savona, Vado

PORTO DI bordighera, la relazione dello studio sirito e dell' ingegner de melas

Dragaggio fondali dello scalo 10 mila metri cubi da rimuovere

Il Comune ha già impegnato 350 mila euro: i lavori servono per consentire alle imbarcazioni di accedere e uscire da qualunque punto dell' imboccatura

LOREDANA DEMER

IMPERIA E PROVINCIA

PORTO DI BORDIGHERA, LA RELAZIONE DELLO STUDIO SIRITO E DELL'INGEGNER DE MELAS

Dragaggio fondali dello scalo 10 mila metri cubi da rimuovere

Il Comune ha già impegnato 350 mila euro: i lavori servono per consentire alle imbarcazioni di accedere e uscire da qualunque punto dell'imboccatura

Una veduta del porto di Bordighera

L'accesso all'approdo è largo quasi 40 metri ma oggi non è possibile utilizzare tutto lo spazio

IERI SERA A VENTIMIGLIA

Lite sulla spiaggia disperso in mare giovane migrante

SENTENZA DEL TRIBUNALE DOPO 12 ANNI

Ingiusti licenziamenti all'Amaie L'ex ad Carlo Conti non deve pagare

L'avvocato Maria Scarsino

TRADITO DALLA PASSIONE PER LA FORMULA UNO

Ricercato per frode fiscale è arrestato a Ventimiglia

INGEGNO
Semplicemente geniali.
FINO A MARTEDÌ 11 GIUGNO A 12,90 EURO IN PIÙ
LA STAMPA

Almeno diecimila metri cubi di materiale. Lo studio Sirito di Savona, già progettista del maxi ripascimento comprensoriale, e l' ingegner De Melas, incaricato di effettuare i rilievi batimetrici, sono stati chiari nella loro relazione presentata a Palazzo Garnier a Bordighera e confermata ieri nei dettagli dall' assessore al porto Marco Laganà: per garantire un' imboccatura accessibile su tutti e tre i canali di ingresso del porto occorrerà eliminare ben più di quanto previsto in origine.

Il Comune ha già impegnato 350 mila euro nell' operazione, attesa da anni. E' divenuto, infatti, indispensabile consentire alle imbarcazioni di accedere ed uscire dal porto da qualunque punto dell' imboccatura. Oggi solo un canale dei tre disponibili può essere percorso dai natanti in entrata e in uscita: quello centrale. «Ha mantenuto un livello di profondità di circa 4 metri, in alcuni tratti sei», spiega Laganà. Ma nella zona dell' Arenella, nell' area di sottoflutto del molo, ghiaia e materiale vario si sono accumulati talmente tanto da ridurre la profondità del fondale a poco più di un metro.

Quanto accade anche nella zona sud dell' imboccatura portuale. Le imbarcazioni da lungo tempo non riescono più ad utilizzare i due percorsi d' acqua, si sta utilizzando il canale centrale: «ma si tratta di un accesso ridotto», spiegano i tecnici. Diventa indispensabile procedere con il dragaggio. L' imboccatura portuale è ampia quasi quaranta metri, eppure l' accumulo di materiale in profondità oggi impedisce di utilizzare tutto lo spazio possibile. Per il momento il Comune effettuerà un' opera tampone e prima dell' estate: «Il lavoro vero e proprio - conferma Laganà - sarà effettuato a partire dall' autunno». Nell' operazione porto rientra anche il progetto di risanamento della banchina della diga foranea sopraflutto oggi a rischio crollo, secondo la relazione dell' ingegner Angelo Zacchia «perché denota segni di cedimento con evidenti avvallamenti che fanno dedurre un possibile futuro sprofondamento». In attesa dei lavori il Comune ha vietato 15 giorni fa il transito dei mezzi superiori alle 3,5 tonnellat e.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La Germania più affidabile dell' Italia: nasce un caso

Infrastrutture, troppi ritardi la Svizzera ora guarda a Nord

A Lactalis i formaggi italiani di Nuova Castelli

Fusione Fca-Renault la cauta apertura dei giapponesi «È un'opportunità»

La svolta ibrida del Cavallino

Infrastrutture, troppi ritardi la Svizzera ora guarda a Nord

Simone Gallotti / GENOVA Quasi un tradimento, quello sguardo rivolto sempre più a Nord, rafforzato dalla stretta di mano con il ministro dei Trasporti tedesco.

La Svizzera ha firmato il patto con la Germania per sviluppare traffico e infrastrutture: più treni e binari per aumentare i volumi e superare i colli di bottiglia. Sul piatto ci sono più di 250 miliardi di euro di investimenti con un piano logistico che fa tremare il Nord Ovest italiano. Zurigo, Berna e Ginevra sono il crocevia delle merci europee e sono soprattutto uni dei mercati di riferimento del porto di Genova.

Se la Svizzera ha deciso di potenziare il fronte Nord è perché a Sud ci sono diversi problemi: l' Italia non accelera la partita sulle infrastrutture e ora le merci destinate ad alimentare il corridoio che porta allo scalo ligure, potrebbero prendere invece un' altra direzione, quella che conduce al Nord Europa.

«L' accordo è pericoloso se continuiamo a non muoverci» spiega il viceministro Edoardo Rixi. Il cambio di fronte della Svizzera preoccupa il governo perché quel territorio è sempre stato di interesse strategico per il porto di Genova: «Ma senza le opere necessarie, il raggio di penetrazione dello scalo rimarrà fermo a 300 chilometri». Con il Terzo valico si può raddoppiare l' area di attrazione del traffico. Poche settimane fa anche il presidente dell' Autorità portuale Paolo Signorini era salito sino in Svizzera per cercare punti di alleanza. In quella delegazione "genovese" c' era anche il professor Maurizio Maresca: «Alcuni Paesi sono riusciti a promuovere misure per la tutela dell' ambiente con la redistribuzione del traffico verso modalità meno inquinanti come la ferrovia. Misure che oltretutto rendono sostenibili gli investimenti in opere in genere ritenute "fredde" come quelle ferroviarie e portuali. L' esempio di Austria e Svizzera che limitano il traffico su gomma nel caso di lunghe percorrenze o di attraversamento delle Alpi o dei centri urbani dovrà essere preso in considerazione dalla nuova Commissione Europea quando proporrà la integrazione delle regole del mercato unico» spiega l' ex presidente del porto di Trieste. L' asse con Berlino è conseguenza della percentuale di traffico su treno che i due Paesi condividono (vicina al 70%), mentre l' Italia è ferma al palo: «Per questo dobbiamo investire sulla ferrovia e i superare i problemi che sono comuni in tutti i porti del Tirreno, solo così potremo renderli competitivi» spiega Rixi che avverte: «Il rischio è che se continuiamo a non agire, ci ritroveremo spazi vuoti in banchina, la stesse merce che gira e opere di potenziamento che non ser vono. Sul fronte mare, ad esempio, al momento è prioritaria la diga di Genova. Ma poi bisogna lavorare sulle sagome, sui treni e sulla rete».

Il giro di valzer svizzero non spaventa il governo, ma il ministero sta studiando il dossier attentamente: «La Germania è anche spaventata dalla nostra naturale e superiore competitività. E' logico che si attrezzi». Per ora però l' attrattività italiana rimane sulla carta, almeno nel Nord Ovest. A Trieste invece «abbiamo meno problemi e gli accordi con l' Ungheria e l' Austria lo dimostrano». A Nord Est hanno puntato da tempo sui treni.

Così per evitare lo squilibrio tedesco sul corridoio Reno -Alpi, Rixi invoca «i commissari, che serviranno per accelerare le opere. Una struttura ad hoc per superare velocemente i problemi». Rimane il problema ideologico e il viceministro lancia un anatema «agli alleati e a chi ha governato negli ultimi 30 anni. Il Paese è bloccato da un' ideologia che non ha visione, i tentativi fatti per accelerare trovano sempre ostacoli trasversali».

L' altro caso che preoccupa Genova è sulla Via della Seta: Rotterdam ha stretto un' al leanza con il porto cinese di Guangzhou. Le banchine asiatiche movimentano 22 milioni di teu e il patto con il principale porto del Nord Europa potrebbe essere visto come l' alternativa efficiente al passaggio dal Mediterraneo.

«Non credo che questo accordo ci taglierà fuori. E non credo nemmeno che stiamo an dando avanti con lentezza con i cinesi - spiega ancora Ri xi - Però credo di più agli accordi tra operatori e meno a quelli tra Stati. I governi possono favorire gli scambi, regolarli e creare le condizioni. Quando avremo le infrastrutture adeguate allora arriveranno anche gli investimenti delle imprese cinesi».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

-

FreshPlaza

Genova, Voltri

Porto di Genova: PSA Genova Pra' e' il nuovo nome del terminal che movimenta il 60% dei container

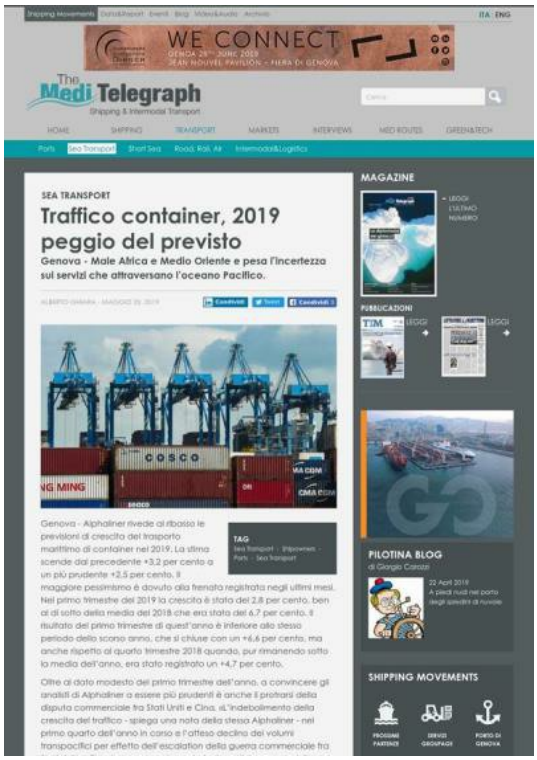
La societÃ del gruppo PSA International di Singapore che gestisce il container terminal nell' area di estremo ponente del porto di Genova, che Ã¨ il principale terminal per contenitori dello scalo ligure e del Nord Tirreno, cambia nome assumendo quello di PSA Genova PrÃ che progressivamente sostituirÃ il precedente marchio PSA Voltri-Pra nonchÃ© la precedente ragione sociale Voltri Terminal Europa. L' azienda ha spiegato che il rebranding vuole mettere in risalto la posizione del terminal all' interno del porto del capoluogo ligure e rispecchiare il forte impegno di PSA Genova PrÃ nei confronti della comunitÃ locale.La nuova denominazione del terminal Ã¨ stata ufficialmente presentata oggi in occasione di una cerimonia di inaugurazione che si Ã¨ svolta presso il Municipio di PrÃ a cui hanno partecipato il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente del Municipio locale, Claudio Chiarotti, il presidente dell' AutoritÃ di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e i rappresentanti della comunitÃ locale.Fonte: Informare.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Traffico container, 2019 peggio del previsto

ALBERTO GHIARA



Genova - Alphaliner rivede al ribasso le previsioni di crescita del trasporto marittimo di container nel 2019. La stima scende dal precedente +3,2 per cento a un più prudente +2,5 per cento. Il maggiore pessimismo è dovuto alla frenata registrata negli ultimi mesi. Nel primo trimestre del 2019 la crescita è stata del 2,8 per cento, ben al di sotto della media del 2018 che era stata del 6,7 per cento. Il risultato del primo trimestre di quest' anno è inferiore allo stesso periodo dello scorso anno, che si chiuse con un +6,6 per cento, ma anche rispetto al quarto trimestre 2018 quando, pur rimanendo sotto la media dell' anno, era stato registrato un +4,7 per cento.Oltre al dato modesto del primo trimestre dell' anno, a convincere gli analisti di Alphaliner a essere più prudenti è anche il protrarsi della disputa commerciale fra Stati Uniti e Cina. «L' indebolimento della crescita del traffico - spiega una nota della stessa Alphaliner - nel primo quarto dell' anno in corso e l' atteso declino dei volumi transpacifici per effetto dell' escalation della guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina ha pesato nelle proiezioni per l' intero anno della crescita del traffico container».La stima di Alphaliner si basa sull' analisi dei dati di circa 250 porti in tutto il mondo. Fra i principali porti presi in considerazione, quello di Hong Kong ha avuto il risultato relativo peggiore, con una perdita di traffico del 9,2 per cento negli ultimi dodici mesi (anche se nell' ultimo trimestre ha registrato un +4,2 per cento). Nei dodici mesi soltanto altri sette porti, ma più piccoli, hanno avuto una performance peggiore . Intanto Alphaliner nota che la guerra commerciale fra Cina e Stati Uniti comincia a ripercuotersi sul livello delle tariffe di nolo per i servizi che dall' Asia vanno verso la Costa occidentale degli Stati Uniti. In quindici giorni la diminuzione del valore è stata del 15 per cento. Per far fronte a questa situazione, Ocean Alliance, una delle tre maggiori alleanze armatoriali attive nel settore contenitori, ha cancellato due rotazioni che avrebbero dovuto effettuarsi a giugno sul mercato transpacifico. Alphaliner avverte che altre compagnie seguiranno questo esempio.Il pessimismo dovuto alle incertezze sul Pacifico sono dovute anche al fatto che le regioni che hanno spinto al rallentamento i volumi globali nel primo trimestre sono state altre, dal Medio Oriente all' Africa all' Oceania, rispetto alle quali il Pacifico è stato addirittura sopra la media.In particolare il rapporto nota che l' andamento del traffico marittimo di container è stato irregolare nelle diverse aree del globo. I porti del Medio Oriente hanno avuto un calo del 10,1 per cento dei volumi, quelli dell' Africa un calo del 4,4 per cento e quelli dell' Oceania un calo dell' 1,1 per cento . «La debolezza nei volumi del Medio Oriente è stata causata da un crollo del 57 per cento dei container movimentati nei porti iraniani, mentre gli hub di transhipment di Jebel Ali e Salalah hanno anch' essi registrato un calo rispettivamente del 9 per cento e del 12 per cento». La regione africana è stata colpita da una diminuzione del 16 per cento dei volumi nei porti del Sudafrica. In Oceania a registrare un andamento negativo sono stati i porti australiani di Melbourne, Sydney, Brisbane e Fremantle. Migliore, come si diceva, l' andamento dei porti sull' asse principale del Pacifico. A Hong Kong hanno visto una crescita nel primo trimestre del 2019 del 4,2 per cento, quelli del Nord America del 4,8 per cento. Ma potrebbero essere risultati effimeri, secondo Alphaliner, se proseguirà il braccio di ferro sui dazi fra le due sponde dell' oceano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Trasporto container... la soluzione è 42

ALBERTO GHIARA

Genova - Il progetto si chiama 42 container e i fan di Douglas Adams avranno già capito perché. Quarantadue è «la risposta alla domanda finale sulla vita, l' universo e ogni cosa» nel romanzo " Guida galattica per autostoppisti " dello scrittore britannico. Più modestamente, il container del progetto promosso dal porto di Rotterdam, contrassegnato con un vistoso numero 42 sulla fiancata, intende raccogliere risposte che aiutino a migliorare il trasporto intermodale utilizzando le ultime tecnologie disponibili.Il container 42 è partito nei giorni scorsi proprio da Rotterdam, per un viaggio che durerà due anni. Il container è dotato di sensori e sistemi di comunicazione che nelle intenzioni lo rendono hyper-smart, cioè super-intelligente, se per intelligenza si intende la capacità di soddisfare le esigenze umane. Durante i due anni del viaggio, gli strumenti di bordo misureranno i cambiamenti di diversi parametri come ad esempio vibrazioni, pendenze, posizionamenti, suoni, inquinamento dell' aria, umidità e temperature. L' unità è anche dotata di pannelli solari per misurare quanta energia elettrica è in grado di generare un container durante un viaggio via nave, via treno o via camion.Il container farà la sua prima apparizione pubblica alla fiera Trasport Logistic 2019 che si terrà ai primi di giugno a Monaco di Baviera. Il porto di Rotterdam sta investendo risorse per diventare il porto più smart del mondo . Container 42 vuole essere un segnale in questa direzione e un ambasciatore nel mondo di questo progetto. I dati raccolti forniranno una prospettiva letteralmente dall' interno di un container delle difficoltà che si possono incontrare nelle fasi di trasporto e di gestione logistica della merce containerizzata. Per gestire il viaggio, l' Autorità portuale olandese utilizzerà la propria già esistente piattaforma informatica online per l' Internet delle cose.Il progetto vuole anche contribuire allo sviluppo della navigazione autonoma. La digitalizzazione contribuisce alla' ambizione di rendere possibile la navigazione autonoma nel porto di Rotterdam entro il 2030. Container 42 rappresenta le navi semi-autonome che nel prossimo futuro avranno bisogno di ogni tipo di informazione, accurata e super.sicura. E' infatti grazie all' accuratezza delle informazioni ricevute e elaborate che sarà possibile effettuare operazioni autonome o semiautonome in maniera sicura e affidabile. Anche la standardizzazione gioca un ruolo cruciale. Utilizzando standard globali e aperti, sarà possibile a tutti i nodi della rete a cui è collegato il container di dare il massimo valore alle informazioni in tempo reale che verranno rese disponibili.Oltre al viaggio che effettuerà intorno al mondo, il container contribuirà anche a creare un gemello virtuale del porto di Rotterdam, interagendo con tutti i sensori che sono stati dislocati all' interno di questo. Il porto di Rotterdam ha collaborato in questo progetto con alcuni dei maggiori esperti internazionali del settore informatico, come Ibm, Cisco e Intel.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Grancasa, rischio chiusura: appello al Ministero

Paita scrive a Roma: garantire i livelli occupazionali». La condanna di sindacati e Pci: «Le istituzioni intervengano»

Grancasa, rischio chiusura: appello al Ministero

Paita scrive a Roma: garantire i livelli occupazionali». La condanna di sindacati e Pci: «Le istituzioni intervengano»

Area retroportuale Ipotesi di acquisto di nuovi spazi

Poggi-Carducci: i dubbi di Chiappini sui conti comunali

Raid vandalico, «Più sicurezza nel vecchio edificio»

L'assessore va sui social a cercare aiuto per i turisti

Migrante gioca schedina e vince 1.900 euro

Alessandro Grasso Peroni SARZANA Crisi Grancasa, massima mobilitazione. Per difendere i 12 posti di lavoro che l' azienda intende tagliare sul punto vendita di Sarzana della variante Aurelia, che diventano 147 a livello nazionale, il deputato spezzino Pd Raffaella Paita ha presentato un' interrogazione al ministro dello Sviluppo economico. Intanto i sindacati Filcams-Cgil e Uil-Uiltucs sono in pressing perché si tratti una soluzione diversa nell' interesse dei dipendenti, mentre il Pci, con il segretario regionale, il sarzanese Matteo Bellegoni condanna fermamente i propositi Grancasa. «Da marzo scorso è in atto il contratto di solidarietà, individuato come temporanea soluzione al tavolo nazionale per scongiurare gli esuberi - dice Paita - è scaduto lasciando in allarme i 650 dipendenti dei 19 punti vendita presenti in tutto il Paese. A Sarzana gli esuberi sarebbero 12, tenendo ben presente che da 2013 al oggi la riduzione dell' organico è stata notevole (si è passati da 80 dipendenti 47). Il Governo prenda iniziative che per scongiurare gli esuberi e salvaguardare gli attuali livelli occupazionali anche a Sarzana. I lavoratori meritano risposte e garanzie per il loro futuro».

Dal canto suo Luca Comiti (Filcams-Cgil) osserva: «Ci sia mo aggiornati al 7 giugno per un secondo incontro dopo quello interlocutorio di lunedì scorso, le istituzioni non possono rimanere fuori dalla discussione, non vogliamo che Gran casa faccia la fine di Labocolor e dell' azienda del latte della Tenuta di Marinella».

Bellegoni domenica e lunedì scorsi, era tra coloro che hanno partecipato al presidio e alla giornata di sciopero: «Dopo il 7 giugno senza un accordo i posti di lavoro sono davvero a rischio - dice - Occorre sensibilità nei confronti di una vicenda che potrebbe avere ripercussioni terribili, saremo sempre al fianco dei lavoratori».

- grassoperoni@ilsecoloxix.it spazio di manovra insufficiente. Il sindaco Paola Sisti con il suo vice Alessandro Capetta, la presidente dell' AP Carla Roncallo e il segretario Francesco di Sarcina, con polizia locale e stradale hanno convenuto sulla possibilità di acquisto di un' area Svar che potrebbe essere rapidamente infra-strutturabile per realizzare un nuovo parcheggio con servizi essenziali. I terminalisti hanno manifestato disponibilità alla soluzione delle criticità aprendo il terminal dalle 6 alle 20, studiando una nuova viabilità interna per un migliore flusso dei mezzi e l' implementazione dell' informatizzazione.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

SANTO STEFANO MAGRA

Progetto allo studio per riorganizzare le aree retroportuali

Sarzana &Val di Magra

Traffici illeciti, perquisizioni in una villa

Il blitz della Guardia di Finanza per l'indagine su un ingente giro di denaro e immobili

SANTO STEFANO MAGRA

Progetto allo studio per riorganizzare le aree retroportuali

Chilometri di coda per la Ripa 'sbarrata'. E la strada resta chiusa anche oggi

IL TAVOLO permanente per risolvere le criticità del retroporto spezzino denunciate da Fita Cna e Confartigianato Trasporti ora è aperto. Grazie all''impegno del Comune di Santo Stefano Magra dove ieri si è svolto un incontro tra il sindaco Paola Sisti, il vice con delega alla viabilità Alessandro Capetta, la presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Carla Roncallo e il segretario Francesco di Sarcina, i comandante della polizia municipale edell Polstrada di Brugnato Stefano Rossi, la segretaria comunale Marina del Ry e i tecnici, i rappresentanti Confartigianato Trasporti, Fita Cna e dei Terminal di Santo Stefano. Sono state illustrate le principali criticità viabilistiche, gli accessi ai terminal dei vuoti, i pericoli, gli orari di maggior afflusso. Fita Cna e Confartigianato Trasporti hanno evidenziato che la viabilità verso il Terminal Benedetti e il Terminal Rebora non evidenzia particolari criticità mentre il Terminal Contrepair ha modalità e tempi di attesa non coerenti con i ciclo camionistico.
Autorità Portuale e Comune hanno prospettato la possibilità di acquisto di un' area di Svar dove potrebbe essere realizzato in tempi brevi un altro parcheggio per gli autotrasportatori con i servizi essenziali (Wc e punto di ristoro). I terminalisti si sono detti disponibili alla soluzione delle criticità, aprendo il terminal dalle 6 alle 20, studiando una nuova viabilità interna e implementando l' informatizzazione per comunicare i tempi di attesa. Il Terminal Contrepair sta valutando di sperimentare la consegna dei contenitori sigillati. Il Comune ha aggiornato il tavolo a giugno.

Citta della Spezia

La Spezia

La Spezia rivede Calata Paita, crociere anche a Carrara

Con il nuovo molo ci sarà temporaneamente meno spazio per gli attracchi. La strategia dell' Adsp è di far entrare in gioco lo scalo apuano. Di Sarcina: "Sinergia tra i due porti sul piano turistico".

La Spezia - L' Autorità di sistema portuale ha un piano per evitare che il traffico crocieristico rallenti quando su Calata Paita ci sarà il nuovo molo. Questo piano è spostare alcune navi su Marina di Carrara, creando una gestione comune di questo tipo di traffico ed evitando quindi che alcune compagnie siano spinte a cercare ospitalità nei porti concorrenti di Genova e Livorno. Una strategia chiarita oggi pomeriggiodal direttore generale Francesco Di Sarcina durante un incontro per raccontare le strategie di sviluppo dello scalo organizzato da Atena (Associazione di tecnica navale). E' così che la fusione tra le due realtà, quella ligure e quella toscana, porterà nel settore delle grandi navi turistiche al massimo della sinergia. "Con la Riforma Delrio a noi è capitato uno dei compiti più difficili perché i porti di cui ci occupiamo sono in regioni diverse - ha spiegato Di Sarcina - I due porti originali avevano logiche di sviluppo proprie, noi siamo stati costretti a trovare un canale comune. Abbiamo pensato che avremmo fatto crescere entrambi se avessimo liberato spazio per i container alla Spezia, mentre Marina di Carrara poteva specializzarsi nelle rinfuse e nel project cargo". Due scali che quindi non si sono pestati i piedi, ma anzi sono diventati complementari sul piano commerciale. "L' amministrazione comunale di Carrara ci ha aperto la porta ad ampliare il porto ma chiedendo di strutturare il traffico crocieristico - continua il manager - Abbiamo convenuto come la banchina esterna sarà dedicata alle crociere, ma a patto di poter fare attività commerciale con le altre. La prima sinergia nascerà quando sorgerà il pontile sulla Calata Paita alla Spezia, che comporterà il fatto che alla Spezia non potranno arrivare lo stesso numero di navi di oggi perché ci sarà meno spazio. Cercheremo quindi di spostare quel traffico a Carrara, senza perdere le toccate ma traslandole". Le prove di simulazione e manovra effettuate di recente hanno dimostrato come a Marina possano entrare, con l' attuale configurazione, navi fino a 330 metri di lunghezza. Potenzialmente in grado di ospitare più i 3mila turisti alla volta. "Tutta questa visione, espressa nel DPSS, va poi recepita con i piani regolatori dei singoli porti - avverte Di Sarcina - In questo momento è al vaglio delle amministrazioni della Spezia, Carrara, Lerici e Porto Venere che sono le comunità interessate.. Confidiamo di chiudere con un parere positivo questa fase entro giugno e consegnare il documento alle Regioni per l' approvazione finale". Andrea Bonatti Mercoledì 29 maggio 2019 alle 15:52:45 redazione@cittadellaspezia.com.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Dal Pireo a Trieste, avanti coi feeder

Le strategie in vista dell' approfondimento dei fondali portuali con il progetto Hub

GIOVEDÌ 30 MAGGIO 2019 il Resto del Carlino

SPECIALE PORTI

L'ECONOMIA BLU

6000 SONO LE PERSONE CHE LAVORANO AL PORTO DI RAVENNA

VERSO L'HUB DEL FUTURO

Dal Pireo a Trieste, avanti coi feeder

Le strategie in vista dell'approfondimento dei fondali portuali con il progetto Hub

IL PORTO di Ravenna - come più volte, anche da ultimo, ha dichiarato Daniele Rossi, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale e da qualche mese presidente anche dell' Associazione dei porti Italiani - si accinge a vivere un momento epocale nella sua storia poiché si trova alla vigilia dell' avvio del progetto 'Ravenna Port Hub', l' unico vero grande progetto che in questo momento si delinei all' orizzonte della portualità italiana. Un progetto che ha già finanziamenti deliberati per 235 milioni di Euro e per il quale a breve sarà pubblicato il bando di gara.

IL PORTO di Ravenna, unico porto commerciale dell' Emilia Romagna, è già uno scalo di rango internazionale, con una movimentazione di circa 27 milioni di tonnellate di merci ogni anno, e leader in Italia nei traffici di merci secche alla rinfusa.

Lo scalo marittimo occupa circa 6.000 persone, che diventano oltre il doppio se si considerano l' indotto e l' autotrasporto.

E' uno dei 'core-port' strategici europei e terminale meridionale dei due corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo delle reti Ten-T, reti che disegnano lo sviluppo futuro dell' intermodalità e sui quali l' Europa punta per rendere competitivo il trasporto delle merci.

Con il progetto dell' Hub portuale sarà possibile non solo consolidare questa importante realtà ma anche creare le condizioni per una crescita dei traffici, rendendo l' infrastruttura più competitiva, non rispetto agli altri porti adriatici con i quali nei traffici internazionali si deve cercare di fare sistema, quanto per intercettare le grandi navi di nuova generazione che stanno invadendo le rotte dal Far East verso il Mediterraneo. Si tratta di naviglio di una dimensione tale (navi da 18-20 mila container) da non poter immaginare che questi volumi possano essere gestiti da un unico porto in Adriatico. Più realistico è pensare a grandi navi che facciano scalo al Pireo, a Koper e a Trieste e si colleghino con linee feeder a Venezia e a Ravenna. Solo così sarà possibile rendere sostenibili alcune linee di trasporto che dovrebbero operare lungo la Via della Seta di cui tanto si parla.

In questo senso il presidente Rossi in più occasioni ha ribadito che la Via della Seta è un' opportunità, non tanto per far arrivare in alcuni porti italiani nuovi flussi di merci dalla Cina quanto per riuscire a dirottare sui porti italiani dell' Alto Tirreno e dell' Alto Adriatico, merci che già oggi arrivano dalla Cina ma sbarcano altrove. Il Mediterraneo deve diventare una valida alternativa per sbarcare le merci provenienti dalla Cina e questo solo per una questione geografica, di centralità verso l' Europa.

l porto di Ravenna si farà trovare pronto per cogliere tutte le opportunità che deriveranno dagli investimenti della Via della Seta, anche grazie agli interventi realizzati con il progetto Ravenna Port Hub, che prevede l' approfondimento dei fondali in avamporto e lungo tutto il Canale Candiano, l' adeguamento (per oltre 6,5 km) ed il potenziamento delle banchine, oltre alla realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt, e di aree destinate alla logistica in ambito portuale, per circa 200 ettari, direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale, che rappresenteranno un unicum nel panorama della portualità nazionale.

Un intervento di considerevole valenza per il sistema logistico e portuale, che si avvia a diventare realtà.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Merci, marzo porta un po' di ossigeno

Nel primo trimestre dell' anno saldo positivo (+1,6%) grazie agli ultimi 30 giorni

2 SPECIALE PORTI — il Resto del Carlino — GIOVEDÌ 30 MAGGIO 2019

LA MOVIMENTAZIONE

LE MERCEOLOGIE
L' AUMENTO MAGGIORE RIGUARDA I PRODOTTI METALLURGICI

Merci, marzo porta un po' di ossigeno

Nel primo trimestre dell'anno saldo positivo (+1,6%) grazie agli ultimi 30 giorni

IL TREND

Container

Ferrovia

AL LAVORO

Il Porto di Ravenna
un valore per l'economia del territorio

RAVENNA PORT HUB

Co-financed by the European Union Connecting Europe Facility

LA MOVIMENTAZIONE dei tre mesi del 2019 è stata pari a 6.401.652 tonnellate di merce, in aumento dell' 1,6% rispetto a gennaio-marzo 2018, grazie al mese di marzo che ha registrato un traffico pari a 2.529.461 tonnellate e in crescita del 15,5% rispetto a marzo dello scorso anno.
Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 5.522.162 (+1,0%) e 879.490 (+5,6%) tonnellate.
Analizzando le merci per condizionamento si evince che le rinfuse solide e le merci varie sono aumentate rispettivamente dell' 1,0% e del 7,4%, le rinfuse liquide hanno fatto registrare un calo pari al 5,3%, mentre per le merci unitizzate, quelle su rotabili risultano in crescita dello 0,4% e quelle in container dell' 1,6%.
L' AUMENTO più consistente è per i prodotti metallurgici, pari a quasi 1,8 milioni di tonnellate (+9,9%).
Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 1.190.353 mila tonnellate di merce ha registrato un -6,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.
In particolare, in calo i cereali (-26,4%) e gli oli vegetali (-28,7%); in crescita invece i semi oleosi (+50,6%).
In diminuzione i materiali da costruzione, pari a oltre un milione di tonnellate di prodotti importati, tra questi le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo che risultano in lieve calo (-0,6%). I contenitori movimentati sono stati pari a 52.159 TEUs, in aumento dell' 1,5%, in particolare in aumento i pieni, con 1.848 TEUs in più (+4,5%).
Il numero dei trailer è stato pari a 19.298 unità, in calo rispetto allo scorso anno (-7,0%); di questi 14.891 pezzi sono stati movimentati sulla linea Brindisi-Catania (-5,7%) e 744 sulla linea da/per l' Albania.
PER QUANTO riguarda il settore automotive, nei primi tre mesi sono stati sbarcati 3.335 e persi 1.394 pezzi rispetto allo scorso anno. Sempre per i primi tre mesi, la merce movimentata via ferrovia è stata pari a 902.259 tonnellate, l' 1,6% in meno rispetto allo scorso anno. Il calo principale è stato per gli inerti.
I TEUs movimentati sono stati 3.982 (1.761 in e 2.221 out), contro i 3.587 dello scorso anno (+11,0%).

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Porto mediterraneo dei cereali

L' Anacer: «Import necessario per l' industria»

ANACER è in prima linea per la sostenibilità nella produzione cerealicola importata e per la qualità dei prodotti agroalimentari. Rivendica però regole chiare e, soprattutto, univoche per tutti i Paesi UE. «Anche questo è un contributo concreto all' affermazione del Made in Italy agroalimentare nel mondo, ma i tempi lunghi della burocrazia italiana nei controlli non aiutano» commenta il Presidente dell' Associazione Nazionale Cerealisti Carlo Licciardi aprendo l' Assemblea della categoria svoltasi nel weekend a Ravenna.

GLI IMPORTATORI di cereali associati all' Anacer ogni anno importano in media 20 milioni di tonnellate di grano, mais, soia e altra materia prima per un controvalore di 9 miliardi di euro. Oltre a Licciardi fanno parte del vertice dell' Associazione Niccolò d' Andria e Andrea Galli. «Abbiamo scelto come temi della nostra Assemblea nazionale - spiega Licciardi - l' analisi del trend agroalimentare dei consumatori e le nuove tecniche produttive perché vogliamo capire l' evoluzione del mercato e le nuove tendenze commerciali sempre più imperniate su sostenibilità e qualità. A questo proposito, con particolare riferimento a ogm e glifosato, esistono parametri entro i quali sono consentiti, ed è positivo che la ricerca stia facendo passi avanti nella sperimentazione di prodotti alternativi sostenibili nella lotta alle erbe infestanti». I dati forniti all' assemblea da Roberto Milletti di Ismea lasciano pochi dubbi sul ruolo dell' import di cereali: «Dal 2012 al 2017 il peso del prodotto nazionale è sceso del 30% nel mais, del 21% nel frumento tenero, 11% nell' orzo e 4% nel frumento duro». Nel 2018 abbiamo importato frumento tenero, frumento duro e mais per 2,5 miliardi di euro. E sempre Milletti traccia l' identikit del nuovo consumatore: tra il 2017 e il 2018 ha comprato meno pane, meno riso, meno pasta all' uovo secca, mentre sono aumentati primi piatti pronti, prodotti bio e integrali. «Dobbiamo essere in grado - ha spiegato Licciardi - di mettere a disposizione più informazioni scientifiche possibili ed essere il più trasparenti possibili su ciò che viene importato, verificando la salubrità dei prodotti. In Italia i controlli sanitari vengono fatti seriamente e noi abbiamo sempre collaborato. In questo modo il consumatore sarà aiutato a superare le diffidenze sui cereali importati». «Sono d' accordo con Licciardi - commenta Ivano Vacondio, Presidente di Federalimentare - visto che in Italia si fanno 220 mila controlli annui sui prodotti alimentari. Se vogliamo continuare a esportare il Made in Italy agroalimentare dobbiamo importare sempre più materia prima.

All' estero godiamo di una grande considerazione. Il prodotto leader all' estero è la nostra pasta e in Italia prevalgono solo polemiche e disinformazione». Anche le tecnologie produttive hanno un ruolo decisivo. «Il miglioramento genetico ha consentito finora di tenere il passo dell' aumento della popolazione e dell' evoluzione della società. Tuttavia il cambiamento climatico, di stile di vita e il degrado ambientale pongono nuove sfide» spiega il prof. Silvio Salvi dell' università di Bologna. «La genomica e gli altri strumenti del dna ricombinati offrono grandi opportunità. L' editing genomico è una tecnologia per la modifica del dna in maniera precisa ed efficiente, identica a quello che succede in natura».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Nuove gru e logistica, il futuro della Sapir

Sabadini: «Pronti alle sfide che ci aspettano dopo l' intervento sui fondali»

4 SPECIALE PORTI — Il Resto del Carlino

LEADER

INVESTITI 50 MILIONI
NUOVE GRU LIEBHERR PONGONO IL TERMINAL RAVENNATE AL VERTICE DEGLI SCALI ADRIATICI. IL FIORE ALL'OCCHIELLO SARÀ IL NUOVO TERMINAL CONTAINER»

Nuove gru e logistica, il futuro della Sapir

Sabadini: «Pronti alle sfide che ci aspettano dopo l'intervento sui fondali»

SAPIR

IL GRUPPO 3 TERMINAL

Con i suoi tre terminal, il Gruppo Sapir movimenta annualmente circa 4 milioni di tonnellate di merci e 200.000 teus

GRUPPO SAPIR

40 MILIONI DI EURO INVESTITI NEGLI ULTIMI 5 ANNI
CON NOI CRESCE IL PORTO
NUOVE VASTE AREE PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA

LA PARTICOLARITÀ
«Il porto di Ravenna si sviluppa lungo un canale e non sulla costa»

RICCARDO SABADINI è il presidente di Sapir, società capogruppo della maggiore realtà imprenditoriale del porto di Ravenna.
Con i suoi tre terminal, il Gruppo Sapir movimenta annualmente circa 4 milioni di tonnellate di merci e 200.000 teus.

Quali sono le strategie del Gruppo, anche in vista dei lavori di rafforzamento del porto?
«Partiamo da una considerazione.
Noi siamo convinti che da qui a qualche anno, con la realizzazione del Progetto Hub Portuale, il nostro scalo diventerà qualcosa di completamente diverso dall' attuale, offrendoci opportunità molto maggiori di competere su scala internazionale. Abbiamo perciò deciso di puntare consapevolmente sul futuro programmando un importante piano di investimenti che ci ha portato sia a potenziare il parco mezzi sia ad ampliare le superfici di stoccaggio e a realizzare nuove aree coperte, in modo da offrire le migliori garanzie ai clienti».

Può fare qualche esempio?
«Il Terminal Container Ravenna, che è partecipato per il 30% dal Gruppo Contship Italia, ha completamente rinnovato l' equipment e dispone oggi di nove gru che garantiscono altissime prestazioni. Sapir e Terminal Nord hanno acquistato a loro volta delle nuove gru Liebherr che ci pongono al vertice in Adriatico per quanto riguarda la capacità di movimentare i pezzi eccezionali. Siamo già a 50 milioni di euro. Manca il fiore all' occhiello, che sarà il nuovo terminal container, ma a questo potremo dedicarci una volta realizzate le banchine e i fondali previsti dal progetto Hub.

In che senso ci diceva che siete ai vertici in Adriatico?
«Sapir dispone di due Liebherr 600 da 208 tonnellate di portata: operando con gru in abbinata possiamo sollevare pezzi da 400 tonnellate. È una potenzialità cha altrove non c' è, supportata naturalmente dalla professionalità del nostro personale. Di grande interesse soprattutto per l' imbarco di grande impiantistica industriale, anche grazie alla disponibilità di ampi piazzali che consente ai clienti di procedere in loco, se necessario, alle attività di assemblaggio».
Quindi il grosso del lavoro l' avete già fatto «Diciamo che ci siamo portati avanti ma adesso siamo impegnati a fondo su un' altra partita di grande interesse, non solo per noi ma per tutto il porto e l' economia ravennate. Il porto di Ravenna ha questa particolarità di svilupparsi lungo un canale e non sulla costa come tutti gli altri in Italia; dunque alle spalle non ha la città ma delle aree libere e questo significa una potenzialità di sviluppo che può costituire un grande valore aggiunto. Alcune di queste aree allo stato inutilizzate sono di nostra proprietà e abbiamo presentato dei Piani Urbanistici Attuativi per metterle in produzione. Si tratta di oltre 80 ettari, che in parte servirebbero per le nostre necessità logistiche e in parte potrebbero essere messi a disposizione di imprenditori interessati a investire a Ravenna. Sono aree prossime alle banchine a al futuro scalo merci ferroviario, dunque in posizioni veramente strategiche. Speriamo che l' iter autorizzativo proceda celermente»

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Grilli e Rubboli confermati ai vertici dell' Ancip

Presidente e direttore guidano le Compagnie Portuali italiane

IL LAVORO

SPECIALE PORTI 5

56 L'ANCIP RAGGRUPPA IN TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE 56 IMPRESE

Grilli e Rubboli confermati ai vertici dell'Ancip

Presidente e direttore guidano le Compagnie Portuali italiane

AL POSTO DI COMANDO Da sinistra, Luca Grilli e Roberto Rubboli

Centro Formazione Offshore

In mare e in azienda sicurezza in pratica

I nostri corsi:

Le nostre certificazioni:

L' ASSOCIAZIONE Nazionale Compagnie Imprese Portuali ha confermato ai vertici il presidente Luca Grilli e il direttore Roberto Rubboli, entrambi ravennati.

L' Ancip che raggruppa, su tutto il territorio nazionale circa una sessantina di imprese portuali ex artt. 16.17 e 18 della legge 84/94, ieri ha rinnovato, infatti, il Consiglio di amministrazione. E questa è la nuova composizione.

SONO stati nominati e riconfermati i seguenti componenti: Salvatore Pinto (Brindisi); Floris Roberto (Cagliari); Massimo Naccari (Chioggia); Patrizio Scilipoti (Civitavecchia); Bianchi Tirreno (Genova); Enzo Raugei (Livorno); Salvatore Prencipe (Manfredonia); Alessandro Mellina (Milazzo), Pierpaolo Castiglione (Napoli); Maurizio Marini (Pescara); Luca Grilli (Ravenna); Roberto Brugattu (S. Antioco); Luca Gaetano (Siracusa); Michelangelo Sgura (Taranto); Davide Divari (Venezia); Cristian Gianni (Chioggia) invitato permanente.

Inoltre sono stati nominati componenti del Collegio dei Revisori: presidente Dott.ssa Maria Gabriella Floriddia (Siracusa); membro Dott. Danilo Binetti (Brindisi); membro Rag. Antonio Pelliccia (Baia).

È STATO riconfermato alla presidenza dell' Ancip Luca Grilli, presidente della Compagnia Portuale Srl di Ravenna. I vice presidenti invece sono Patrizio Scilipoti, Enzo Raugei e Davide Divari rappresentanti rispettivamente le realtà portuali di Civitavecchia, Livorno e Venezia.

Nel corso dell' assemblea, tutti gli intervenuti hanno approvato il lavoro svolto e hanno sottolineato la necessità di continuare l' impegno per il rispetto delle regole del lavoro nei porti, il rispetto delle normative e la ricerca e lo sviluppo del lavoro di qualità di sicurezza e di professionalità.

INFINE il Consiglio di amministrazione ha riconfermato Roberto Rubboli nell' incarico di direttore e ha nominato come vice direttore Pierpaolo Castiglione, presidente della C.U.L.P. di Napoli.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Cna: «La burocrazia strangola anche il porto»

Il direttore Mazzavillani sull' escavo dei fondali

6 SPECIALE PORTI

L'APPELLO

MA NON BASTA «FONDALI ESSENZIALI, MA SERVONO ANCHE INFRASTRUTTURE AD HOC»

Cna: «La burocrazia strangola anche il porto»

Il direttore Mazzavillani sull'escavo dei fondali

I RITARDI

Serve celerità

La Cna chiede che tutti i soggetti coinvolti nel lunghissimo iter autorizzativo del progetto affiancassero con la massima celerità e determinazione l'impegno con il quale l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Ravenna hanno messo in campo per raggiungere l'obiettivo

CENTRO DI FORMAZIONE

Vericert Ti Forma nuove competenze

LA SALUTE È IL PRIMO DOVERE DELLA VITA.

RE.TRA.

CEA

Martini Vittorio

intercontinental shipping agency

LA CNA ha preso più volte posizione sulle tematiche portuali.
Con il direttore Massimo Mazzavillani (foto a destra) facciamo il punto su questo strategico comparto economico.

Recentemente la Cna ha manifestato preoccupazione per i ritardi nell' avvio degli escavi dei fondali portuali. E' così?
«La Cna, insieme alle altre Associazioni riunite nella Commissione Porto e Logistica della Camera di Commercio, ha manifestato preoccupazioni per i ritardi dovuti prevalentemente a ulteriori verifiche e documentazioni richieste da alcuni Enti. E' chiaro che un mese in più o in meno non cambia la sostanza delle cose; però è altrettanto chiaro che vorremmo che tutti i soggetti coinvolti nel lunghissimo iter autorizzativo del progetto affiancassero con la massima celerità e determinazione, l' impegno con il quale l' Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Ravenna hanno messo in campo per raggiungere l' obiettivo».
La burocrazia sembra proprio un male che non risparmia nessuno: dalle Piccole medie imprese a chi ha progetti pubblici di sviluppo come l' Autorità di Sistema Portuale.
«E' proprio così. Abbiamo decine di casi in Italia dove aziende hanno rinunciato ad insediarsi per i ritardi dovuti a una burocrazia in certi casi 'kafkiana'. Se ci mettiamo poi i tanti comitati per il no a tutto a prescindere, la situazione del nostro Paese non è rosea. Però sottolineo che nel nostro caso tutte le forze politiche, economiche e sociali sono favorevoli al progetto di escavo dei fondali».

Però anche altre infrastrutture languono, da quelle stradali alle ferrovie. Quali sono le priorità di Cna?
«Per Cna l' approfondimento dei fondali è sempre stata una condizione necessaria ma non sufficiente allo sviluppo del porto. Accanto ai fondali sono conseguentemente strategiche anche le infrastrutture periportuali stradali e ferroviarie. Certamente il Protocollo firmato con RFI per lo sdoppiamento della stazione merci è positivo, non dimentichiamoci però che devono essere rispettati gli impegni da parte della Regione su SS16 Adriatica e SS 309 Romea DIR, arterie fondamentali per il nostro scalo. Così come ribadiamo ancora l' importanza del collegamento Cesena Nord-Ferrara Mare per proseguire poi verso la Cispadana.
Oltre a tutto questo c' è poi la parte che devono fare gli operatori privati offrendo servizi adeguati e di qualità alle navi e alle merci. Ma su questo punto non c' è dubbio che gli imprenditori che operano nell' ambito portuale hanno saputo affrontare con professionalità e competenza le sfide competitive di questi anni anche in condizioni difficili».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Vericert Ti Forma nuove competenze

6 SPECIALE PORTI

L'APPELLO

Cna: «La burocrazia strangola anche il porto»

Il direttore Mazzavillani sull'escavo dei fondali

CENTRO DI FORMAZIONE

Vericert Ti Forma nuove competenze

I RITARDI

Serve celerità

LA SALUTE È IL PRIMO DOVERE DELLA VITA.

Martini Vittorio

intercontinental shipping agency

RE.TRA.

CEA

'VERICERT Ti Forma' è un ente di formazione, accreditato e autorizzato dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri e dal Collegio dei Periti Industriali, all' erogazione di corsi con rilascio dei crediti formativi professionali.
Vericert Ti Forma nasce grazie all' esperienza e alla grande competenza maturata in ambito di Certificazioni e Ispezioni e ampia rete di tecnici esperti di Vericert, che nel 2017, decide di aprire un suo centro di formazione per poter condividere con tutti i professionisti, con i quali ogni giorno si confronta, un punto di approfondimento.
Oggi in un mercato sempre più affamato di competenza il ruolo che riveste la formazione è più che mai importante. Vericert ti Forma è specializzata a fare, occupandosi dunque di informazione, formazione e aggiornamento, specializzazione e perfezionamento professionale garantendo i massimi standard di qualità e di rispetto normativo. Sul sito www.vericert-tiforma.it si trovano tutte le indicazioni per poter conseguire le abilitazioni per le piattaforme di lavoro elevabili, le gru, le autogru, la gru a torre, le macchine movimento terra, i carrelli elevatori con conducente a bordo, le pompe di calcestruzzo, i trattori agricoli e forestali e i Dumper e tutti i corsi in programma presso la sede di Vericert Ti Forma.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

L'AD ALBERTO FABBRI «QUI POTENZIALITÀ ENORMI»

Sbarco, imbarco e stoccaggio Le certezze di NA.DEP e Ifa

I SERVIZI

Più sicurezza con le nuove banchine anche per gli ormeggiatori

Sbarco, imbarco e stoccaggio Le certezze di NA.DEP e Ifa

Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna

NA.DEP e Ifa rappresentano realtà molto qualificate del porto di Ravenna. Guidati entrambi dall' amministratore unico Alberto Fabbri, erede di un progetto imprenditoriale nato negli anni '70 per volontà del padre, i due soggetti si occupano quotidianamente delle delicate operazioni di sbarco, imbarco e stoccaggio di una varietà pressocché infinita di merci e materiali, che da Ravenna raggiungono, poi, i clienti finali.

L' ordine di grandezza, fra Ifa e Na.Dep, è di 2,5 milioni di tonnellate annue, movimentate grazie ai 200 camion al giorno e 3 convogli ferroviari a settimana che escono da Na.Dep e a un altro centinaio di autocarri che ogni 24 ore escono dagli stabilimenti di Ifa, ossia da un' area di lavoro complessiva di 270mila metri quadrati, adatta alle più diverse esigenze. «La varietà di prodotti che trattiamo - spiega Fabbri - è difficile da enumerare, ma i carichi più frequenti sono senz' altro costituiti da cereali e farine, materiali ferrosi, sale, sabbie che serviranno alle vetrerie e le diverse polveri che saranno lavorate dall' industria della ceramica». «La tecnologia, per noi, entra in gioco a partire dalle infrastrutture che lavorano sulle banchine, ma anche, per quanto riguarda quelle digitali, sul versante della tracciabilità, assicurata al cliente da sistemi assolutamente all' avanguardia».

L' AMBIENTE è «un nostro fiore all' occhiello, come provato dai 3,5 mega di energia pulita prodotta dai nostri impianti fotovoltaici, l' attenzione a un corretto procedimento di aspirazione delle polveri e le colonnine elettriche che possono alimentare in modo ecologico le gru». Per il futuro «sarebbe cruciale che il piano di rinnovamento infrastrutturale di cui si sente parlare da tempo sia realizzato, anche perché le potenzialità sono enormi, come le possibili ricadute positive sul territorio. Il punto centrale, in un porto caratterizzato dall' efficienza e dalla rapidità che solo i nostri tanti terminalisti sanno offrire, è aumentare il pescaggio delle navi in entrata, perché non virino, prima di arrivare da noi, su Venezia o sulla Croazia».

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

IL PRESIDENTE ARMARI «ASPETTATIVE ALTE PER I LAVORI»

Più sicurezza con le nuove banchine anche per gli ormeggiatori

GIOVEDÌ 30 MAGGIO 2019 il Resto del Carlino SPECIALE PORTI 7

I SERVIZI

IL PRESIDENTE ARMARI «ASPETTATIVE ALTE PER I LAVORI»

Più sicurezza con le nuove banchine anche per gli ormeggiatori

L'AD ALBERTO FABBRI «QUI POTENZIALITÀ ENORMI»

Sbarco, imbarco e stoccaggio Le certezze di NA.DEP e Ifa

Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna

Via Fabbrica Vecchia, 5 Marina di Ravenna (Ra)

Tel. (0544) 530505

www.ormeggira.it

UNA STORIA FATTA DI QUALITÀ E PROFESSIONALITÀ

NADEP

Dal 1970 NAVAL DEPOSITI

IFA

ANDREA Armari è il presidente del Gruppo Ormeggiatori del porto. «L' aspettativa per i lavori previsti dal progetto hub portuale è alta - dice Armari - da un lato l' approfondimento dei fondali permetterà sicuramente l' intercettazione di nuovi traffici con relativo incremento lavorativo ed economico, aumento di produttività che gioverà al porto di Ravenna ma anche a tutta la collettività ravennate, dall' altra parte ci sarà il rifacimento degli arredi portuali». Quest' ultimo aspetto è quello che maggiormente coinvolge da vicino gli ormeggiatori.

«La ricostruzione di banchine obsolete con relativa sostituzione delle bitte esistenti creerà un luogo di lavoro più sicuro, sia per la nave in se, durante le operazioni di ormeggio, sosta e disormeggio, ma anche del personale che svolge tutti quei servizi correlati alla nave stessa». Durante questa fase «sarà importante pianificare i lavori e le strategie, da parte di tutti i soggetti interessati, in modo tale che possano coesistere l' attività di ricostruzione delle banchine con quella puramente operativa della nave consistente nell' espletamento di tutte quelle funzioni per cui la nave è preposta».

IL GRUPPO è proprietario di una sede a Marina di Ravenna, la cui posizione è strategica per poter coprire gli oltre 11 Km di canale del porto di Ravenna. Per svolgere il servizio ha in dotazione sette autovetture, di cui tre Toyota Pick up dotati di vericello, strumento che ci aiuta nel recupero dei cavi della nave, sempre più imponenti, visto il continuo aumento delle dimensione dei vettori che approdano a Ravenna, per raggiungere le banchine via terra posizionate sia a destra che a sinistra del canale Candiano. «Inoltre operiamo anche 'via mare' mediante l' utilizzo di nove imbarcazioni di varie dimensioni, rapportate per assolvere alle varie esigenze dei servizi, dislocate in parte nella darsena adiacente la nostra sede e in parte in punti strategici del porto per intervenire prontamente in caso di necessità. Siamo in possesso di due motobarche di dimensioni superiori per svolgere il servizio in off-shore, in particolare utilizzate per gli Ormeggi e disormeggi al Rigassificatore Alng di Porto Levante, per il quale abbiamo costituito una Ati insieme ai colleghi di Chioggia e Venezia, mediante quote prestabilite in base alla grandezza numerica dei Gruppi, forniamo il personale necessario per lo svolgimento di tali operazioni.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

PRESIDENTE MARIO BOCCACCINI AGENTE GENERALE

Creditpartner-Coface offre servizio di cauzioni doganali per le attività che richiedono garanzie

8 SPECIALE PORTI

Il Resto del Carlino

LE OPPORTUNITÀ

ASSISTENZA AGLI OPERATORI PORTUALI ATTRAVERSO LE SEDI SOCIETARIE DI RAVENNA E ANCONA ESPERIENZA, QUALITÀ E TECNICITÀ PER PUNTARE ALL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

PRESIDENTE MARIO BOCCACCINI AGENTE GENERALE

Creditpartner-Coface offre servizio di cauzioni doganali per le attività che richiedono garanzie

POLIZZE DOGANALI

Il Premio Industria Felix

adriatica

coface

ASSISTENZA agli operatori del porto con operazioni di perfezionamento attivo (ex temporanea importazione), deposito doganale, pagamento periodico e/o differito dei diritti doganali, diritti doganali in sospeso, ammissione temporanea, uso finale, transito unionale/regime di transito (ex transito comunitario). Sono le opportunità offerte da Creditpartner alle attività portuali, attraverso le sedi societarie di Ravenna, Bologna Ancona e Pesaro.

ESPERIENZA, qualità e tecnicità. Sono le caratteristiche su cui si fonda il lavoro svolto da Creditpartner srl rappresentata dal dott. Mario Boccaccini, presidente del consiglio di amministrazione, che punta a sostenere con i propri servizi l' internazionalizzazione delle imprese a partire da quelle del territorio emiliano romagnolo e marchigiano che rappresenta il cuore dell' attività di Creditpartner. L' organizzazione agenziale di Creditpartner unisce nelle varie sedi le professionalità più qualificate del settore assicurativo per fornire un servizio efficace ed efficiente nella tutela dei crediti commerciali e del credit management.

«Abbiamo iniziato a sviluppare la nostra attività di monitoraggio dei clienti e di copertura assicurativa delle vendite sin dagli anni '90 quando c' è stata un' accelerazione importante. Parlare di assicurazione dei crediti significa parlare di una delle scelte principali della loro produzione», assicura il presidente, spiegando che «Creditpartner srl è la società che gestisce l' Agenzia generale della Coface Assicurazione in Emilia Romagna, un gruppo internazionale che si occupa dell' assicurazione dei crediti commerciali» dal rischio insolvenza, attività sempre più strategica non soltanto per le grandi aziende ma anche per le piccole e medie imprese che hanno compreso il valore aggiunto di questo essenziale servizio; in primis la possibilità di sviluppare il proprio business avviando nuove relazioni commerciali soprattutto con soggetti di altri paesi con maggior serenità, ottenere in tempi brevissimi informazioni attendibili che riguardano il potenziale cliente evidenziandone eventuali criticità (rilevate o prospettiche) e mettersi così al riparo da rischi che possono comportare costi elevati per l' azienda e in certi casi alterarne in modo grave gli equilibri. All' attività preventiva di valutazione del rischio insolvenza si aggiungono poi tutte le soluzioni assicurative sul credito commerciale che mettono l' azienda al sicuro da imprevisti permettendo di preservare e rafforzare la propria crescita.

Oltre a essere leader nel panorama assicurativo europeo. La Creditpartner è anche azionista di Cesena Fiera e per questo assume un ruolo rilevante all' interno della straordinaria cornice di Macfrut e partner strategico delle aziende che operano nel settore ortofrutticolo, nell' agrioindustria e nella filiera produttiva e dei servizi in Emilia- Romagna e Marche.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Il Premio Industria Felix

CREDITPARTNER srl, Agente Coface ha compiuto il 19 maggio 25 anni e ha festeggiato questo importante traguardo con una soddisfazione in più: quella di aver ottenuto un importante riconoscimento. «Industria Felix, con l' Università Luiss di Guido Carli e con Cerved ha riconosciuto quest' anno la qualità di Creditpartner srl menzionandola per il miglio bilancio virtuoso nel 2017. La cerimonia si è tenuta a Bologna a Palazzo Re Enzo».

«Il riconoscimento - commenta Boccaccini - non mi ha sorpreso perché ovviamente il bilancio lo abbiamo fatto noi e lo conosciamo, tuttavia il premio mi ha riempito di orgoglio».

8 SPECIALE PORTI — il Resto del Carlino

LE OPPORTUNITÀ

ASSISTENZA AGLI OPERATORI PORTUALI ATTRAVERSO LE SEDI SOCIETARIE DI RAVENNA E ANCONA ESPERIENZA, QUALITÀ E TECNICITÀ PER PUNTARE ALL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

PRESIDENTE MARIO BOCCACCINI AGENTE GENERALE

Creditpartner-Coface offre servizio di cauzioni doganali per le attività che richiedono garanzie

POLIZZE DOGANALI

Assistenza agli operatori del porto con operazioni di perfezionamento attivo (ex temporanea importazione), deposito doganale, pagamento periodico e/o differito dei diritti doganali, diritti doganali in sospeso, ammissione temporanea, uso finale, transito unionale/regime di transito (ex transito comunitario)

Il Premio Industria Felix

Assicurazione dei Crediti, Cauzioni, Recupero Crediti.

Agenzia Generale dell'Emilia Romagna

creditpartner

adriatica

coface

Il Messaggero

Marina di Carrara

Un nuovo polo

Il Porto di Carrara acquistato da F2i

F2i ha acquistato il Gruppo Porto di Carrara che detiene terminali portuali a Carrara, Marghera e Chioggia. I porti sono una novità per F2i, ma il segmento ha le caratteristiche che si allineano alla mission del fondo, visto che il business ha una forte esigenza di consolidamento per ridurre il gap con altri partner europei. Il gruppo Carrara ha chiuso il 2018 con circa 59 milioni di ricavi.
A vendere sono il socio di maggioranza, l' armatore Enrico Bogazzi, e la cooperativa Ciclat.

Economia

ArcelorMittal avverte Costa: «Gli accordi si rispettano»

Concessioni, il colpo di coda di Toninelli sulle autostrade

Un nuovo polo

Il Porto di Carrara acquistato da F2i

MIND THE GAP

NASCE LA NUOVA RUBRICA DI APPROFONDIMENTO SUL GAP DI GENERE. PER CONTRIBUIRE INSIEME A LIBERARE IL POTENZIALE DELLE DONNE.

Ogni giorno con notizie, analisi, opinioni.

Il Messaggero.it

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Porto spa, definito il passaggio a F2i Mancano solo i dettagli, Bogazzi lascia

Trattativa andata avanti fino a tarda serata a Milano. Il fondo avrà il controllo della società di Marina di Carrara

CARRARA

Porto spa, definito il passaggio a F2i Mancano solo i dettagli, Bogazzi lascia

Trattativa andata avanti fino a tarda serata a Milano. Il fondo avrà il controllo della società di Marina di Carrara

Acqua "vietata" in una parte di Fossone

Festa della Birra, lanciato un contest per realizzare la maglietta dell'evento

Alessandra VivoliCARRARA. Fine di un' epoca.
Dell' epoca Bogazzi alla Porto spa. La trattativa è andata avanti fino alla tarda serata di ieri a Milano anche se i siti specializzati la davano per conclusa già nelle prime ore del pomeriggio. Definito il passaggio, mancano ancora i dettagli che segnano il passaggio delle quote dell' armatore Enrico Bogazzi al fondo di investimento italiano F2i. In realtà ormai da qualche anno, con l' ingresso dei nuovi operatori all' interno dello scalo, Bogazzi del porto controllava solo una parte: il monopolio andato avanti per decenni, ormai non esisteva più da un pezzo.
fine dell' era bogazziPer il territorio e l' economia carrarese la fine di un' epoca, quella che per decenni ha fatto capo, per quel che riguarda la gestione dello scalo marinello, a Enrico Bogazzi. La notizia era nell' aria e la trattativa in cantiere da mesi. Fondi Italiani per le Infrastrutture è una società di gestione del risparmio fondata nel 2007 da Vito Gamberale e protagonista della creazione del più grande fondo chiuso in Italia (uno dei maggiori in Europa).
In 12 anni di attività F2i non si era mai spinta nel settore porti: l' attenzione di F2i che si è concentrata sui porti di Marina di Carrara e di Marghera che fanno capo a Bogazzi. L' operazioneLa cessione dei terminal, e in particolare quello di Marina di Carrara avrebbe un importo limitato. Il Fondo, infatti, può vantare tra i propri azionisti di riferimento Cdp, Intesa Sanpaolo, Unicredit, Istituzioni, primari Istituti di credito, Fondazioni bancarie (fra cui la Fondazione Cr Lucca) e Casse di previdenza. I suoi investimenti spaziano dagli aeroporti alle reti gas. Il Primo Fondo F2i, avviato nel 2017, ha raccolto 1.852 milioni di Euro, successivamente investiti quasi interamente in vari comparti infrastrutturali, con quote di controllo in importanti aziende quali 2i Rete Gas, Alerion Clean Power, Hfv, Gesac, Infracis, Metroweb, Sagat e una quota di rilievo in Sea. Il Secondo Fondo F2i ha investito in 2i Rete Gas, Sia, Sea (seconda tranche) e Trm. Il terzo fondo, raccolto nel 2017, ha ereditato le partecipazioni azionarie del primo in società operanti in quattro differenti piattaforme infrastrutturali (distribuzione gas, gestione aeroportuale, generazione elettrica da fonte solare, ciclo idrico integrato). Il fondo punta a consolidare alcuni punti chiave delle infrastrutture che nel nostro Paese soffrono di una grave frammentazione.
Potrebbe fare lo stesso coi porti italiani, il cui potenziale è gravemente inficiato da dalla mancanza di una regia centralizzata a livello nazionale.
Il futuroFino ad oggi il porto di Marina di Carrara è stato legato a doppio filo al re degli armatori e alla sua società. Da un paio di anni Bogazzi aveva annunciato la volontà di andare in pensione. Ma è addirittura da prima che sarebbero cominciate le grandi manovre per la vendita del terminal apuano: un' opera di dismissione delle cui intenzioni l' armatore non aveva mai fatto mistero. Adesso la maxi operazione si sta concretizzando (le ultime battute contrattuali solo nella tarda serata di ieri) e questo comporterà un nuovo quadro e nuovi scenari per il futuro del porto.
--

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adriatic Sea Forum oggi e domani alla Mole

L' iniziativa organizzata da Risposte Turismo con l' Autorità portuale

Ancona

Adriatic Sea Forum oggi e domani alla Mole

L'iniziativa organizzata da Risposte Turismo con l'Autorità portuale

L'EVENTO

La previsione

Giampieri sicuro: «Grande sviluppo»

È ora di cambiare Stagione

SJÄLLAND

€199

IKEA

L' EVENTO ANCONA Si alza il sipario sulla quarta edizione di Adriatic Sea Forum cruise, ferry, sail & yacht, evento biennale, internazionale e itinerante dedicato al turismo via mare in Adriatico ideato e organizzato da Risposte Turismo in programma ad Ancona oggi e domani.

Nel corso dell' appuntamento, organizzato quest' anno in partnership con l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale e ospitato nella cornice della Mole Vanvitelliana, decine di operatori internazionali si confronteranno sul futuro sviluppo del turismo via mare in Adriatico di fronte a una nutrita e autorevole platea di operatori (sono 200 quelli attesi) in rappresentanza dell' intera filiera del turismo via mare nell' area.

Tra questi, solo per citarne alcuni, compagnie armatoriali, agenti marittimi, terminal portuali e aeroportuali, tour operator, agenti di viaggio, marine e porticcioli, società di charter nautico, cantieri, amministrazioni pubbliche e consorzi locali di promozione turistica. Protagonisti della due giorni di Ancona saranno anche l' eccellenza della cantieristica del sistema portuale, le crociere come elemento trainante del turismo diffuso nelle regioni di Marche e Abruzzo e il traffico di pregio dei traghetti nel porto di Ancona, al centro della Macroregione Adriatico Ionica.

«Per i Paesi che affacciano sul Mar Adriatico dichiara Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo esso costituisce una risorsa di inestimabile valore e di grande potenzialità anche dal punto di vista del turismo via mare, comparto a cui Adriatic Sea Forum è dedicato». «Il forum prosegue di Cesare rappresenta un momento di incontro dove promuovere la condivisione di idee e conoscenza, facilitare lo sviluppo di nuovi progetti comuni e strategie e creare occasioni di business networking.

L' avvio, negli anni, di iniziative e progetti congiunti nati dalla contestuale presenza al forum di imprenditori, manager ed amministratori impegnati in questi comparti conclude di Cesare è tra i risultati più significativi raggiunti dalla manifestazione».

Remo Quadri © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La previsione

Giampieri sicuro: «Grande sviluppo»

«L' appuntamento di Adriatic Sea Forum ad Ancona sarà una grande occasione per riflettere in maniera integrata su queste tematiche da cui potranno nascere nuovi stimoli per lo sviluppo dell' imprenditoria portuale a vantaggio di tutto il territorio». Lo afferma Rodolfo Giampieri, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale, secondo il quale «nautica, crociere e traghetti sono temi su cui il porto internazionale di Ancona, posizionato al centro dell' Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica, è fortemente impegnato in una strategia di sviluppo». «È importante - conclude Giampieri - potenziare le opportunità che derivano dal fatto che lo scalo è nodo delle autostrade del mare, secondo porto per traffico internazionale di passeggeri su nave traghetto».

Ancona

Adriatic Sea Forum oggi e domani alla Mole

La previsione

Giampieri sicuro: «Grande sviluppo»

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL FORUM DA OGGI LA DUE GIORNI TRA CONFRONTI E DIBATTITI

Ecco il turismo via mare nell' Adriatico Gli stati generali oggi riuniti alla Mole

GIOVEDÌ 30 MAGGIO 2019 il Resto del Carlino BREVI DI ANCONA 13

Cgil, il segretario Landini inaugura la sede «urbana»

L'INCONTRO

L'ANNIVERSARIO

«Bigolo» festeggia i primi due anni di vita: festa tra enogastronomia e la «Cagiara Shand»

IL FORUM DA OGGI LA DUE GIORNI TRA CONFRONTI E DIBATTITI

Ecco il turismo via mare nell'Adriatico
Gli stati generali oggi riuniti alla Mole

STUPRI OGGI ALLA LOGGIA DEI MERCANTI

Avvocati e medici a confronto

L'INIZIATIVA INSEGNANTI E GENITORI A LEZIONE

Rotary e Cri: rianimazione per i bimbi

TURISMO del mare in Adriatico, oggi il via alla due giorni ospitata da Ancona. Adriatic Sea Forum affronta tematiche di interesse per 7 nazioni, Albania, Bosnia ed Erzegovina, Croazia, Grecia, Montenegro, Italia e Slovenia, 25 regioni e oltre 150 destinazioni che insistono sulle due sponde dell' Adriatico. L' innovativo format del Forum prevede incontri, dibattiti, presentazioni e occasioni di business, networking, durante i quali tutti i partecipanti possono approfondire le proprie conoscenze, attivare nuove relazioni o rafforzare quelle esistenti e promuovere la propria attività e i propri progetti.

Si parte subito con un appuntamento centrale, oggi alla Sala Boxe del Museo Omero (ore 14,30). Evento clou preceduto dai saluti introduttivi e di accoglienza da parte del sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, del governatore delle Marche, Luca Ceriscioli, dell' Ammiraglio Enrico Moretti e del presidente della Camera di Commercio, Gino Sabatini, e dalla relazione dell' assessore comunale al porto, Ida Simonella.

In apertura del forum, infatti, sarà presentata in anteprima la nuova edizione di Adriatic Sea Tourism Report, il report di ricerca realizzato da Risposte Turismo con l' obiettivo di analizzare flussi, dimensioni, natura e direzioni dei movimenti turistici nell' area adriatica, crociere, traghetti e nautica. Una tavola rotonda tecnica di eccezione a cui parteciperà, tra gli altri, il presidente dell' Autorità portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri. Confermata la struttura dell' evento con sessioni di discussione plenarie e approfondimenti tematici su specifici comparti di interesse che si alterneranno a presentazioni e interviste e face to face, completati in questa edizione da tre tavoli tecnici per ragionare attorno alle priorità da assegnare per facilitare la crescita di ciascuno dei tre comparti seguiti dal forum.

Partecipando all' evento ideato da Risposte Turismo gli operatori dei comparti crociere, traghetti e nautica e più in generale del turismo, della portualità e dei trasporti possono entrare e restare in contatto con l' industria marittima e turistica in Adriatico. Allo stesso tempo presentare la propria realtà, i propri progetti, risultati e prospettive oltre ad acquisire gli ultimi dati e informazioni riguardanti il turismo via mare nell' area adriatica: «Per i Paesi che affacciano sul Mar Adriatico - afferma Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - il Forum rappresenta una risorsa di inestimabile valore e di grande potenzialità anche dal punto di vista del turismo via mare, comparto a cui Adriatic Sea è dedicato».

Guida Viaggi Portale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adriatic Sea Forum in agenda il 30 e 31 maggio

La quarta edizione si svolgerà ad Ancona

Si terrà il 30 e 31 maggio ad Ancona la quarta edizione dell' Adriatic Sea Forum dedicato al comparto cruise, ferry, sail & yacht, di cui GuidaViaggi è media partner. Di seguito il programma: Giovedì, 30 maggio h. 13.15 - 14.00 Apertura e registrazione h. 14.00 - Welcome speeches h. 14.20 - Presentazione Ancona host city dell' edizione 2019 Ancona, capoluogo delle Marche nel pieno centro dello spazio adriatico, si presenta ai delegati del forum con la sua ricchezza in arte, cultura, paesaggio, enogastronomia e molto altro. Ida Simonella - Port councilor, Municipality of Ancona h. 14.30 - Presentazione Adriatic Sea Tourism Report 2019 Così come nelle precedenti edizioni del forum, Risposte Turismo fornirà ai delegati informazioni aggiornate e valutazioni sul turismo via mare in Adriatico, facendo emergere dati sulle dinamiche del comparto crocieristico, del ferry e nautico, assieme a previsioni di traffico per i prossimi mesi. Aggiornamenti su investimenti, avvio di nuove iniziative e realtà imprenditoriali, progetti europei ed altro ancora completano i contenuti del report. Francesco di Cesare - President, Risposte Turismo h. 14.45 - Tavola rotonda Growing together Il turismo via mare in Adriatico coinvolge numerosi business che hanno molti elementi in comune. Ognuno di essi presenta grandi opportunità di crescita, capaci di trainare l' economia e l' occupazione nei Paesi adriatici. Nel corso della tavola rotonda manager appartenenti all' industria crocieristica, ferry e nautica assieme ai rappresentanti di territori e destinazioni discuteranno su quali scelte e direzioni possano essere prese per raggiungere migliori risultati negli anni a venire. Introduce e modera Francesco di Cesare - President, Risposte Turismo Kristijan Pavic - CEO, ACI Club Tom Boardley - Secretary General, CLIA Europe Joze Toma - President, Croatian Chamber of Economy Split County Chamber Rodolfo Giampieri - President, Central Adriatic Ports Authority and Rappresentative, Italian Ports Association Alessandra Priante - Head of International Affairs and Protocol, MIPAAFT (Ministry of Agricoltura, food and forestry policies and tourism) h. 16.00 Coffee break h. 16.30 - Tavola rotonda Scegliere le priorita` Alti rappresentanti di Autorita` Portuali adriatiche discuteranno per far emergere quale tipologia di traffico passeggeri (crociere, ferry, nautica) necessiti di maggiori investimenti e sforzi e perché. Dopo aver presentato le scelte recenti compiute dalle realta` rappresentate, la discussione beneficera` degli ultimi dati di traffico disponibili per condividere opinioni, interpretazioni e punti di vista sul turismo via mare in Adriatico. Introduce e modera Anthony La Salandra - Managing director, Risposte Turismo Andreas Ntais - President, Port of Igoumenitsa Sonila Toska - Vice General Director, Durres Port Authority Antonio Revedin - Strategic Planning and Development Director, North Adriatic Sea Ports Authority h. 17.30 - Guardare oltre confine Il caso Barcellona All' interno del Mediterraneo, Barcellona rappresenta un caso di eccellenza per più di una componente del maritime tourism. Grazie al contributo del Presidente del Cluster Nautico di Barcelona, i delegati partecipanti al forum avranno la possibilità` di comprendere come un' area si sia riuscita ad affermare quale leader del turismo nautico e cosa possa essere appreso da questo caso. Antoni Tió - President, Barcelona Clúster Nàutic intervistato da Roberto Perocchio - President of Assomarinas and Ucina Board Member h. 17.45 - Tavola rotonda Quando l' ambiente va di pari passo con la crescita Affrontare questioni e tematiche ambientali significa non solo impegnarsi in una questione che non può essere ulteriormente rimandata ma anche trovare nuove modalità per ridurre i costi e aumentare l' efficienza operativa. La tavola rotonda approfondirà questa intrigante combinazione di obiettivi attraverso esempi che arriveranno da diverse tipologie di aziende coinvolte nella filiera del maritime tourism. Introduce e modera Gabriella Chiellino - President, Gruppo eAmbiente Vasco De Cet Marina manager, Marina di Portisco Attilio Dapelo Senior Vice President Engineering & Design, Merchant Ship Division, Fincantieri Arianna Norcini Pala - Head of european and national programmes unit, Rete Autostrade Mediterranee h. 18.30 - Sessioni tecniche Cruise - Ferry - Sail&Yacht Tre gruppi di lavoro contemporanei (con 5 o 6 partecipanti con la possibilita`, per chi vorra`, di assistere) a discutere di uno o piu` temi

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ritenuti di cruciale importanza per il futuro dei tre settori in Adriatico. Venerdì, 31 maggio h. 09.00 - Risultati Cruise - Ferry - Sail&Yacht: le priorità Sintesi delle raccomandazioni e delle priorità identificate nel corso delle sessioni tecniche del primo giorno per ognuno dei settori. h. 09.30 (Sessioni parallele) - Tavola rotonda L' Adriatico come spazio per i giga yacht I grandi yacht sono sempre di più sotto I riflettori, per via dei loro incredibili standard, dell' eccellenza che rappresentano per la cantieristica, così come per i profili e gli stili di vita dei loro proprietari o utilizzatori. Molte aziende ed operatori stanno fissando nuovi obiettivi per questo specifico segmento del turismo di lusso che assicura rilevanti vantaggi per le destinazioni interessate dal loro passaggio, e la tavola rotonda sarà l' occasione per capire se l' Adriatico sia già uno spazio acqueo attrezzato ad ospitare questi particolari unità o se nuovi investimenti debbano essere assicurati per colmare un possibile gap. Introduce e modera Roberto Perocchio - President of Assomarinas and Ucina Board Member Stefano Pagani - Chairman, ICOMIA Superyacht Division Matja Francé - Manager, Marina Izola Dorijan Dujmic - Managing Partner, BWA Yachting Croatia Nizar Tagi - President, Adriatic Yachting Association and Strategic advisor, Porto Montenegro Galliano Di Marco - Ceo, Venice Yacht Pier h. 09.30 (Sessioni parallele) - Tavola rotonda I traghetti sono ancora un prodotto competitivo in Adriatico? In un contesto radicalmente cambiato, con moltissime nuove opzioni a disposizione dei turisti per muoversi e raggiungere le destinazioni di interesse, e` utile approfondire quale potrà essere il ruolo dei traghetti all' interno del turismo via mare e non solo. Dall' essere una semplice soluzione di trasporto a cercare di presentarsi e promuoversi come un tassello di una esperienza di vacanza, e` fondamentale comprendere come questo prodotto possa mantenere una centralità all' interno dei traffici passeggeri in Adriatico. Ugo Patroni Griffi - President, Southern Adriatic Ports Authority Matteo Della Valle - Business Development, Trade and Chartering Manager and Trade Managers Coordinator, Grandi Navi Veloci Massimo Di Giacomo - CEO, Anek Lines Italia Gianluca Pellegrini - Technical Director, Central Adriatic Ports Authority Ivana Jelinic - President, FIAVET (Italian Federation of Associations of Travel and Tourism Enterprises) h. 10.30 (Sessioni parallele) - Tavola rotonda Crociere in Adriatico: pensare fuori dagli schemi L' Adriatico e' un' area strategica per le scelte sugli itinerari crocieristici, con cosi` tante destinazioni di interesse e infrastrutture e servizi che in alcuni casi rappresentano degli esempi di eccellenza. Ma per mantenere alto il livello di interesse da parte della domanda e` necessario pensare e proporre nuovi prodotti, nuove soluzioni di vacanza in crociera. Assieme a manager di aziende crocieristiche, porti, escursioni a terra e agenti marittimi, il dibattito provera` a far emergere quali saranno le novita` in Adriatico per il prossimo futuro. Mihailo Vukic - CEO, Allegra Port Agency Janez Macek - General Manager and Owner, Atlas Express Leonardo Massa - Country Manager Italy, MSC Cruises Sotir Ben Cipa - Owner, Sipa Tours and CEO , STI - Saranda Tourism Industry Association Antonio Di Monte - General Manager, GPH' s Italian Ports Sedat Kara - General Manager, Bar Cruise Port h. 10.30 (Sessioni parallele) - Tavola rotonda Valorizzare i porti come siti di interesse turistico-culturale Al fine di rendere il patrimonio culturale naturale e marittimo una leva per lo sviluppo territoriale, i porti adriatici con un valore di interesse storico possono sfruttare nuove opportunita` di crescita. La tavola rotonda sara` anche l' occasione per discutere del progetto europeo "REMEMBER" lanciato di recente all' interno del programma CBC Interreg Italia-Croazia. Introduce e modera Guido Vettorel - Head of Development and promotion unit, Central Adriatic Ports Authority Alberto Cozzi - Project Manager, Port Network Authority of the Eastern Adriatic Sea Robert kific - General Manager, Zadar Port Authority Carlo Birrozzi - Director, Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione, Italian Ministry of Cultural Heritage and Activities h. 11.30 Coffee break h. 12.00 - Keynote speech Il sostegno dell' Unione Europea al futuro dell' adriatico A 5 anni del lancio della strategia EUSAIR, si fara` il punto con aggiornamenti su cosa e` stato fatto e cosa dovra` essere realizzato nei prossimi anni. Dai pillar tematici ai programmi di cooperazione, i partecipanti al forum avranno la possibilita` di aggiornarsi su quali siano le nuove opportunita` (fondi, agevolazioni, idee) che l' Unione Europea mette a disposizione. Evisi Kopliku - Co-Coordinator for Albania with Croatia of Sustainable Tourism EUSAIR Pillar and Director of Integration, Coordination, Assistance and Agreements at Albanian Ministry of Tourism and Environment h. 12.15 - Keynote speech Chi desidera l' Adriatico? Perche' i turisti dovrebbero preferire l' Adriatico all' interno di una affollata arena competitiva? L' area e` conosciuta e desiderata nella sua interezza o singole citta` o specifici territori prevalgono in termini di notorieta` e attrazione? Quanto pesa il turismo del mare all' interno di una ben piu` ampia offerta turistica? Deve quest' area - e dunque gli operatori pubblici e privati - scegliere di proporsi a specifici target e, se sì, quali? Un top manager di un tour operator leader a livello internazionale condividera` dati e approfondimenti relativamente a queste ed altre domande. h. 12.30 - Focus Fare tappa in Adriatico Porti, itinerari, navi: quale sara` la futura mappa della crocieristica in Adriatico? Dove andranno le navi? Quali saranno le criticita` e le opportunita` che le imprese appartenenti al settore si troveranno davanti? Rappresentanti di importanti realta` appartenenti al settore si confronteranno su questi temi. Intervista ad Airam Díaz Pastor - President, MedCruise - Association of Mediterranean Cruise Ports Dibatitto con Kai Algar - Operational Planning Manager, Fred. Olsen Cruise Lines e Enrico Prunotto - Executive Director Operations & Development Ocean, Viking Cruises h. 13.15 - Adriatic networking lunch.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Aula hi-tech e anfiteatro in legno via alla rinascita del parco Marini

Finanziato dalla giunta il progetto degli alunni del Savoia-Benincasa. Nuova vita al campo polivalente

16
Ancona
www.corriereadriatico.it
Aula hi-tech e anfiteatro in legno via alla rinascita del parco Marini
Finanziato dalla giunta il progetto degli alunni del Savoia-Benincasa. Nuova vita al campo polivalente
LA MOBILITÀ
«Lavori in via Mattei bisogna fare in fretta»
Bianchelli (Cna): «Bene le proposte per il riordino Restano però i problemi di accesso all'intera area»
IL RESTYLING
SI RIQUALIFICANO I CENTRI SPORTIVI DELLE VIE CAMBI E RUGGERI
«ORA CONDIZIONI PIETOSE PER SOSTA E CIRCOLAZIONE»

ANCONA «Via Mattei, finalmente uno spiraglio».
Fausto Bianchelli, responsabile Cna Fitaautotrasporto Ancona, saluta così il progetto approvato dalla Giunta per riorganizzare il traffico e la sosta in via Mattei, ridisegnando le corsie di transito, ricavando nuovi spazi per il parcheggio (tre aree per 165 posti) e inserendo un percorso ciclo-pedonale che colleghi la Mole a Marina Dorica. «Il lavoro della commissione tecnica per mettere ordine alla difficile situazione viaria lungo la strada per il porto è durato alcuni mesi e vi abbiamo partecipato con spirito propositivo, assieme ai vari soggetti istituzionali ed associativi interessati - ricorda Bianchelli - Ora sono stati prodotti i primi frutti col nuovo progetto di riqualificazione complessiva dell' area approvato dalla giunta. Da tempo immemore denunciamo le condizioni pietose e pregiudizievoli per la sicurezza stradale di questo tratto di strada a Comune ed Autorità Portuale, considerando anche che si tratta dell' unico accesso al porto nonché biglietto da visita della città».
Bianchelli ricorda come «in particolare abbiamo sollevato l' insostenibilità per gli autotrasportatori delle attuali condizioni, sia per la circolazione che per la sosta tecnica veloce. Ora giudichiamo le proposte scaturite dal tavolo tecnico soddisfacenti perché tengono conto delle varie esigenze che insistono su via Mattei: autotrasporto, cantieristica, Marina Dorica e turismo, accesso agli imbarchi e sbarchi dei traghetti». La Cna però sottolinea di voler «comunque esprimere alcune doverose considerazioni. Innanzitutto, i tempi di approvazione del progetto esecutivo e di intervento debbono essere rapidi, anzi, rapidissimi - sottolinea Binchelli - Occorre poi evitare i lavori nel pieno della stagione estiva in corrispondenza del picco di imbarchi e sbarchi.
Troviamo sinceramente scandaloso che via Mattei sia sotto giurisdizione comunale e non dell' Anas come avviene in tutti i porti internazionali.
Infine, la riqualificazione, pur essendo un passo significativo, non risolve i problemi strutturali di accesso al porto che ne pregiudicano gravemente la competitività».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Premiato il robot degli studenti del Meucci, scienziati in erba

È in grado di monitorare il fondale del porto contro secche e incidenti

Osimo • Castelfidardo • Loreto

Le miss in passerella a Loreto
Sfilata davanti alla Santa Casa

Fa discutere la delibera di giunta che stanzia 29mila euro per ospitare l'evento

LA POLEMICA

Appassionati di auto d'epoca appuntamento a San Sabino

Domenica c'è il raduno per ricordare i Pasquini

IL MEMORIAL

In trasferta dall'Umbria

"I ragazzi del '70" oggi si incontrano a Numana

Premiato il robot degli studenti del Meucci, scienziati in erba

È in grado di monitorare il fondale del porto contro secche e incidenti

L'ECCELLENZA

Ai ragazzi dell'Istituto di Castelfidardo 500 euro che utilizzeranno per completare il progetto

La motivazione: «Volano per la crescita culturale, si intreccia con la nostra storia»

L' ECCELLENZA CASTELFIDARDO Un robot in grado monitorare il fondale portuale per rilevarne la profondità, quindi la presenza di secche che sono causa di incidenti e dell' abbassamento della qualità delle coste adriatiche. È il progetto con cui i ragazzi del Meucci, coordinati dal professore Marco Anselmi e dal vicepreside Gabriele Calducci, hanno vinto il concorso MareBot organizzato dall' Università Politecnica d Ancona. «Un primo posto meritato ma anche sudato raccontano gli studenti che hanno presentato il lavoro alla facoltà di Ingegneria dell' Università Roma3 -. Mattinate e pomeriggi, anima e cuore, impegno e tanta fatica, per un progetto intelligente, efficace e...vincente!». Hanno partecipato ragazzi di tutti i corsi dell' istituto, dal tecnico, informatico ed elettronico, al liceo delle scienze applicate, mettendo insieme idee e manodopera in una collaborazione che ha permesso di creare nuovi legami e amicizie.

«Il progetto si basava sulla creazione di un robot che potesse avere utilità nell' ambito marino cercando di mantenere un budget minimo spiegano gli studenti -. L' idea è stata quella di creare un Rov autonomo, ovvero un robot che percorra da solo il bacino portuale per rilevarne la profondità e monitorare quindi la formazione di secche». Con il loro impegno e capacità, e con l' aiuto dei professori, i ragazzi sono riusciti a portare a casa la somma di 500 euro che spenderanno per il completamento del progetto, così da poterlo rendere funzionante in qualsiasi porto.

La presentazione si è tenuta all' Università di Roma3, nella facoltà di Ingegneria, e ha visto partecipare il team MeucciBot, composto da Maggio Alessia (5Ai) e Saracini Leonardo (4Aele) per i lavori di costruzione del modellino, Bellelli Alex (5Ai) per la parte grafica e montaggio video, Bonifazi Francesco (4Aele) per la programmazione della parte software, mentre della parte teorica, ovvero le idee, i disegni e la progettazione, si sono occupate Biondini Chiara, Monteburini Giada e Borselli Gaia, la quale ha fatto anche da relatrice del progetto. Un' esperienza edificante per tutti. «L' aspetto forse più bello sottolineano gli studenti del Meucci - è stato quello della collaborazione costante ed il clima di serenità nonostante i tempi stretti, le svariate ore passate a scuola e la paura di affondare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Via Mattei, ecco la mulattiera di lusso

E' sempre più emergenza sulla strada di Marina Dorica, cantieristica e turismo

MARIA GLORIA FRATTAGLI

2 ANCONA PRIMO PIANO — il Resto del Carlino

LA CITTA' DELLE BUCHE

1,5 OLTRE UN MILIONE DI EURO PER FARE LAVORI IMPORTANTI E RIFARE IL MANTO STRADALE

Via Mattei, ecco la mulattiera di lusso

E' sempre più emergenza sulla strada di Marina Dorica, cantieristica e turismo

IDROCLIMA s.r.l.s.
IMPIANTI IDRAULICI • TERMICI
CLIMATIZZAZIONE • ENERGIE RINNOVABILI • RIPARAZIONI
PROMOZIONE
SOSTITUZIONE CALDAIA A CONDENSAZIONE DEI MARCHI:
VAILLANT - BOXI - BOSCH - IMMERGAS - ARISTON
PREZZO PROMOZIONALE A PARTIRE DA EURO 890,00 + IVA CHIAVI IN MANO
Via Nazionale, 2 - 62019 RECANATI (MC) - Tel. 366.8762509 - email: lorenzopiolo@alice.it

VIA Mattei, in zona Zipa, si trova in condizioni sempre più precarie. Le buche e i crateri tendono ad essere sempre di più e, soprattutto nella giornata di ieri che ha visto oltre alla pioggia anche il consueto traffico di mezzi pesanti, si poteva osservare come al loro passaggio schizzassero in aria acqua, polvere e ghiaia. Tante quante le buche sono infatti le pozzanghere di varie dimensioni, fino ad assumere quelle di un vero e proprio laghetto. Il manto stradale è ogni giorno che passa sempre più una mulattiera. Attraversandola a piedi, si nota poi come alcuni tombini per la raccolta d'acqua e tuttora in funzione, siano stati in parte cementati forse a causa di un lavoro fatto a suo tempo non con tutte le attenzioni dovute. Anche i cordoli che delimitano la striscia di aiuole fiorite, pensate per dare un tono ad una zona che potrebbe diventare il biglietto da visita della città per chi giunge da Nord, sono finiti in parte in mezzo alla strada. Il pericolo, tra i tanti che ve ne sono, sta poi nel fatto che molti mezzi, sia camion che auto, pur di non prendere una serie di buche sulla propria corsia di marcia preferiscono spostarsi su quella opposta senza tener conto che, essendo la via trafficatissima, altri mezzi stanno giungendo nel senso contrario. UN RITOCCO, un rattoppo, un 'maquillage per superare almeno l' estate'. Se la vede brutta Leonardo Zuccaro, direttore di Marina Dorica, per lo stato di degrado in cui versa via Mattei. Un degrado strutturale ma anche logistico, per via delle difficoltà legate alla viabilità, soprattutto se si pensa che quella strada è la principale per il turismo di Ancona. Giri di parole non ne servono: «Via Mattei è una strada ad alto scorrimento e il suo stato ormai è in difficoltà sotto diversi aspetti. Ci auguriamo, come promesso, che prima dell' estate vengano fatti alcuni rattoppi, un maquillage per superare questi mesi in attesa degli interventi più risolutivi». Proprio il direttore riporta dei recenti incontri con l' Amministrazione e l' Autorità portuale per descrivere le intenzioni di riqualificazione dell' intera area. Una ristrutturazione che richiederà tempo, sospensioni del traffico, riduzioni di corsie. Previsto anche l' abbellimento delle rotatorie e un aumento delle piantumazioni per fare da barriera contro il traffico pesante.

«E' evidente a tutti - spiega Zuccaro - che via Mattei deve essere sistemata per la stagione estiva, se non in modo definitivo secondo quel progetto che è stato portato avanti dal lavoro dell' assessorato e dell' Autorità portuale, quanto meno per l' asfaltatura. Via Mattei soffre di diverse patologie. Da un lato c' è sicuramente lo stato dell' asfalto ma dall' altro è la carenza di parcheggi a preoccuparci.

C' è una viabilità compromessa dai mezzi pesanti che non si possono fermare e da una serie di altre questioni che contribuiscono a una situazione di degrado generale». Uno dei punti sui quali fermare l' attenzione è che via Mattei è anche la strada che ospita il traffico turistico e quello diretto ai cantieri, spesso e volentieri costituto da capitani d' azienda, ricchi investitori e, appunto tanti stranieri. «Certo, via Mattei è proprio il biglietto da visita di Ancona oltre ad essere una delle strade più trafficate. Siamo in una situazione di emergenza». Zuccaro torna poi sull' incontro che si è tenuto in Comune. «Sono sicuro che stanno pensando a soluzioni provvisorie, perché questo ci eravamo detti nell' ultimo incontro. Gli 'arrivi' sono alle porte». «I tempi di approvazione del progetto esecutivo e di intervento debbono essere rapidi, anzi, rapidissimi - dice Fausto Bianchelli, responsabile sindacale Cna Fita - Occorre poi evitare i lavori nel pieno della stagione estiva in corrispondenza del picco di imbarchi e sbarchi».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Niente garanzie»: gli addetti di Port Mobility scioperano

Civitavecchia

Comunali, spunta il giallo dei seggi

Manutenzioni ferme a Tvn gli operai sul piede di guerra

«Niente garanzie»: gli addetti di Port Mobility scioperano

Tornano i big domenica Matteo Salvini al Ghetto

LA VERTENZA Dopo lo sciopero dei porti del 23 maggio, lo scalo di Civitavecchia si appresta a vivere un' altra giornata di fuoco. Domani infatti si fermeranno i dipendenti di Port Mobility, la società che gestisce i servizi di navettamento dei croceristi e delle Autostrade del Mare. Una protesta che era nell' aria da oltre una settimana e che segue l' apertura dello stato di agitazione da parte dei sindacati. E sono proprio i rappresentanti di categoria a spiegarne i motivi. «Le organizzazioni sindacali si legge in una nota a firma di Alessandro Borgioni (Filt/Cgil), Giancarlo Ricci (Usb) e Fabiana Attig (Ugl Mare) - dopo l' incontro del 20 maggio in Autorità portuale si ritengono totalmente insoddisfatte delle risposte ottenute. Da diverso tempo abbiamo aperto lo stato di agitazione evidenziando una serie di criticità: dalla mancata assunzione dei lavoratori stagionali, necessari a far funzionare il servizio durante il periodo estivo, alla mancanza del rinnovo della contrattazione di secondo livello, fino all' incertezza sul futuro dell' area di scambio di largo della Pace. Durante la riunione è apparso evidente il mancato accordo sul piano operativo sia annuale che pluriennale. Riteniamo ingiusto che tale situazione d' incertezza sia pagata dai lavoratori, pertanto proclamiamo lo sciopero da tutte le attività per il 31 maggio dalle 6 alle 18».
Proprio la mancata firma del Piano operativo della società da parte di Molo Vespucci, già la scorsa estate, era stata oggetto di problemi e si era arrivati a un passo dallo sciopero. Poi venne firmato il piano annuale e la protesta rientrò. Ora si sta rivivendo la stessa scena con la società guidata da Edgardo Azzopardi che senza un piano operativo, non può (l' aveva annunciato lo stesso amministratore delegato) assumere personale a tempo determinato per affiancare i dipendenti durante i picchi di lavoro estivi.
Ieri pomeriggio c' è stata una nuova riunione in Authority per scongiurare lo sciopero che si è però conclusa con una fumata nera. Per i sindacati «non ci sono ancora certezze per i lavoratori».
Cri.Ga.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

In calo il traffico delle merci e dei passeggeri nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crescita nei segmenti delle merci varie e delle rinfuse liquide Il traffico delle merci movimentato nel primo trimestre del 2019 dal sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, che è stato pari a 3,60 milioni di tonnellate, ha registrato una flessione del -9,5% sullo stesso periodo dello scorso anno che è stata determinata da una contrazione del -44,8% del traffico delle rinfuse secche. Nel settore delle merci varie il traffico è stato di 1,57 milioni di tonnellate (+18,2%), con incrementi sia dei carichi rotabili che hanno totalizzato 1,24 milioni di tonnellate (+13,9%) sia delle merci containerizzate che si sono attestate a 321mila tonnellate (+38,1%) con una movimentazione di contenitori che è risultata pari a 36.124 teu (+29,5%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,21 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+4,0%) mentre in quello delle rinfuse solide il totale è stato di 819mila tonnellate, di cui 560mila tonnellate di carbone (-53,9%), 100mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (+4,5%), 42mila tonnellaggio di minerali grezzi, cementi e calci (-19,1%), 19mila tonnellate di fertilizzanti (-2,9%), 6mila tonnellate di prodotti chimici (-16,0%) e 92mila tonnellate di altre rinfuse secche (-1,8%). In calo è risultato anche il traffico dei passeggeri, con complessivi 208mila crocieristi (-8,9%) e 167mila passeggeri delle linee regolari (-2,0%).

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Tangentopoli al porto, «Distruggi la relazione»

Squillante parla con un emissario della TTTLines Il documento assegnava alla compagnia una banchina

Titti Beneduce

NAPOLI

I vasi degli Incurabili ospitati a Palazzo Reale

Accordo sottoscritto a Roma dopo numerosi sopralluoghi. Il primo piano diventerà un piccolo museo

Tangentopoli al porto, «Distruggi la relazione»

Squillante parla con un emissario della TTT Lines Il documento assegnava alla compagnia una banchina

L'intervento

Napoli naviga a vista

COLLINE SALERNITANE DOP

L'olio della tua terra

SERATA DI DEGUSTAZIONE DEL NOSTRO OLIO

Venerdì 31 Maggio 2019 ore 18.00

Casa Battipaglia

Piazza Amendola Battipaglia (SA)

napoli « Abbiamo fatto un bel lavoro»: è il 15 novembre del 2017 ed Emilio Squillante, ex segretario generale dell' Autorità portuale, parla della relazione che assegna alla TTT Lines un manufatto con annessa banchina. Il suo interlocutore è Marco Majorano, funzionario della società armatrice con cui, in quel momento, i contatti sono frequentissimi. I due si trovano all' interno dell' ufficio di Squillante e, come si comprende dalle intercettazioni, il dirigente dell' Autorità consegna a Majorano una copia della relazione, raccomandandogli poi di distruggerla.
La commissione consultiva che l' ha redatta doveva scegliere tra l' offerta della TTT Lines e quella della Snav: nonostante quest' ultima società facesse una proposta più conveniente, dopo un energico intervento di Squillante è stata scelta la rivale. Majorano chiede di avere la relazione, Squillante sulle prime rifiuta.
Squillante : «Non ti posso dare niente di questo».
Majorano : «Ah, no, pensavo che era una copia di questo».
Squillante : «No, no, no. Non ti posso dare niente perché stanno ancora... Però abbiamo fatto un bel lavoro. Te lo vuoi leggere un po'?».
Passa qualche minuto, poi Majorano torna alla carica.
Majorano : «Eh, ma questa me la devi dare, me la devo leggere con calma».
Squillante : «Però...».
Majorano : «Non ora».
Squillante : «Ma questo fallo sparire, però, questo coso».
Majorano : «È logico».
Di lì a poco il dirigente portuale consegna la relazione all' emissario della TTT Lines.
Squillante : «Tieni».
Majorano : «Lo posso mettere dentro?».
Squillante : «Te lo devi leggere solo per... Poi se lo distruggi bene è».
Majorano : «Queste muoiono nel mio cassetto».
Ma c' è un altro passaggio della conversazione che è molto interessante. È quello in cui i due parlano del contrammirglio Arturo Faraone, che l' 11 dicembre successivo, durante la riunione del comitato di gestione dell' Autorità, sarà l' unico a dare parere negativo alla concessione del manufatto con banchina alla TTT Lines. Faraone aveva poi inviato una nota all' Autorità nella quale ribadiva che «la concessione del manufatto alla società TTT Lines avrebbe condizionato il libero utilizzo della banchina da parte di altre compagnie di navigazione». In quel momento il parere non era vincolante: lo sarebbe diventato di lì a pochi giorni a causa di una legge prossima alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale . Forse Squillante, che conosceva bene Faraone, quando parlava con Majorano immaginava già la posizione che il contrammiraglio avrebbe assunto: «Non mi piace», dice infatti di lui.
Majorano parla di un armatore che vorrebbe incontrare «l' ammiraglio, come si chiama?, del porto».
Squillante : «Eh... Faraone, Faraone».
Majorano : «Tu non lo conosci?
» Squillante : «Sì, lo conosco, ma non è che ho quei rapporti...».
Majorano : «Ma che tipo è?».
Squillante : «Ah? No, è tranquillo».
Majorano : «Non ti piace?».
Squillante : «No, non mi piace ».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Mattino

Napoli

L'inchiesta

Porto, spunta il giallo del dossier distrutto per favorire TTT Lines

«Cimice» nell'ufficio di Squillante «Accordi sulla superconcessione» Il segretario all'uomo azienda: «Ecco i documenti, ma falli sparire»

Leandro Del Gaudio

Primo Piano Napoli

L'inchiesta

Porto, spunta il giallo del dossier distrutto per favorire TTT Lines

►«Cimice» nell'ufficio di Squillante «Accordi sulla superconcessione» ►Il segretario all'uomo azienda: «Ecco i documenti, ma falli sparire»

La visita

Giustizia lumaca, a Napoli vertice con il vicepresidente del Csm

Imbarcazioni a noleggio, abusi e pericoli
49 ditte nel mirino, 18mila euro di multe

LE INDAGINI Un verbale della commissione ancora formalmente segreto, che sarebbe stato consegnato al responsabile di un importante gruppo di armatori. Un documento formalmente top secret, non ancora ufficiale, che viene concesso dal sgretario generale dell' autorità portuale al rappresentante della TTT Lines, ma a una sola condizione: «Quella di distruggerlo, di farlo sparire». È uno dei punti della tangentopoli al porto, inchiesta culminata di recente in sei arresti, su cui la Procura di Napoli sta scavando a fondo, alla luce di quanto emerge dalle intercettazioni ottenute grazie a una cimice messa al posto giusto e al momento giusto. È il 15 novembre del 2017, quando sono faccia a faccia il segretario generale Emilio Squillante e Marco Majorano, uomo azienda in forza alla società di armatori. Giorni carichi di tensione, a Napoli si discute la concessione della banchina ventuno per la tratta da Napoli verso la Sicilia, in ballo le offerte presentate dalla TTT Lines (di cui Majorano è espressione) e la Snav Campania. In ballo ci sono milioni di euro, ma anche la possibilità di costruire una sorta di monopolio con i piedi a Napoli e le braccia in Sicilia. Secondo la ricostruzione investigativa, Squillante si muove per favorire la TTT Lines, al di là delle offerte arrivate, ma anche andando oltre un parere negativo espresso da Arturo Faraone, contro ammiraglio della capitaneria di porto, che ha voluto mettere nero su bianco il suo dissenso a quanto verrà deliberato da parte dei vertici della capitaneria di porto. Ed è in questa storia che spunta il giallo del documento che sarebbe andato distrutto, secondo il quanto emergerebbe dal dialogo intercettato, che fa esplicito riferimento a un documento. Di che si tratta? Della relazione conclusiva datata 30 ottobre, 2017, con cui la commissione consultiva esprime le proprie valutazioni sulle due istanze concorrenti.

Scrive il gip Federica De Bellis: «Parlando del documento, Squillante, in un primo momento asserisce di non poterlo consegnare («no, no, no, non ti posso dare niente... perché stanno ancora...

però abbiamo fatto un buon lavoro»). Poi, a fronte dell' insistenza di Marco Majorano, che ne chiede una copia per farla leggere a una terza persona non nominata, alla fine gliela consegna a condizione di non mostrarla a nessuno. Subito dopo, lo stesso dirigente gli consegna copia del verbale della commissione, atto che, come da lui stesso puntualizzato, è ancora riservato e non dovrebbe essere divulgato, tanto che lo stesso Squillante lo invita a distruggerlo dopo averlo letto».

Una sorta di giallo, sul quale è probabile ci siano verifiche e incroci di testimonianze a stretto giro. Inchiesta nata dalle indagini di Henry John Woodcock, condotta in questi anni dai pm Ida Frongillo e Valeria Sico, sotto il coordinamento dell' aggiunto Vincenzo Piscitelli e dello stesso procuratore Gianni Melillo, sono centinaia le intercettazioni agli atti.

NO DELL' AMMIRAGLIO Decisivo in questi anni il lavoro di pg degli uomini della Guardia Costiera, che hanno fatto emergere uno spaccato di tangenti e di presunte collusioni tra pubblico e privato. Sono agli arresti domiciliari Gianluca Esposito (difeso dai penalisti Lelio Della Pietra e Mario Mele), Pasquale Loffredo, Pasquale Ferrara (quest' ultimo difeso dal penalista Francesco Cedrangolo), Pasquale Sgambati, Giovanni Esposito, Alfredo Staffetta, mentre è sottoposto a un anno di interdizione dai pubblici uffici il segretario Squillante (per quest' ultimo, rigettata la richiesta di arresti, di fronte all' impossibilità ravvisata dal gip di sostenere l' accusa di associazione per delinquere). Indagine che ora attende la valutazione del Riesame, a partire proprio dall' appello dei pm che chiedono gli arresti in cella per gli indagati. Ma torniamo alla storia della concessione sulle banchine 21 e 22, a partire dal parere contrario espresso alla

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

concessione in favore della TTT Lines da parte del contrammiraglio della capitaneria di porto Arturo Faraone: « assolutamente anomalo - rileva il gip - che la riserva espressa dal contrammiraglio Faraone non venga registrata in seno alla delibera adottata dall' autorità portuale», quanto basta a sollevare dubbi su una concessione che ora attende la versione dei soggetti di volta in volta chiamati in causa. Inchiesta che ha ricostruito la gestione di 22 milioni di euro, in appalti concessi per la riqualificazione di banchine e aree attrezzate alla ricezione turistica. Decisivo il racconto di D' Anna, ex responsabile dell' area manutenzione, che ha svelato mazzette di migliaia di euro, ma anche regali di ogni tipo (auto, buoni benzina, elettrodomestici), grazie a un cartello che sarebbe stato organizzato dall' imprenditore Ferrara, grazie a complicità interne. Ora però la parola tocca al Riesame.

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

L' INCHIESTA

Porto, il dirigente e quel documento da "far sparire"

L' ex segretario e la concessione sotto inchiesta Il colloquio: " Abbiamo fatto un bel lavoro"

Napoli Cronaca

L'INCHIESTA

Porto, il dirigente e quel documento da "far sparire"

L'ex segretario e la concessione sotto inchiesta Il colloquio: "Abbiamo fatto un bel lavoro"

L'appuntamento

Vicepresidente Cam oggi a Napoli

Scalo

L'iter si conclude a favore della Ttt Lines nonostante il parere contrario del contrammiraglio Faraone

Per una settimana dal 1° Giugno al 7 Giugno
Solo costumi in 500 fantasie
noi
come papà e mamma
VILEBREQUIN
il costume
da Bruno e Pisano
1948
Via Calabritto 13 - 14 - 15
Napoli

Un colloquio intercettato dalle microspie. Il riferimento a documentazione riservata, che sarebbe stata consegnata con l' invito « a farla sparire » subito dopo. E il parere inascoltato del contrammiraglio Arturo Faraone che aveva espresso « formale riserva» sul rilascio di quella concessione per la quale invece sembrava essersi speso l' allora dirigente dell' Ufficio Demanio dell' Autorità portuale, Emilio Squillante.

Sono tre punti centrali di uno dei capitoli dell' inchiesta su presunti illeciti negli appalti dell' approdo napoletano, quello che vede Squillante indagato con l' ipotesi di turbativa d' asta. Per l' ex segretario generale dell' Authority, la Procura aveva chiesto la custodia in carcere e ha riproposto l' istanza al Riesame, il gip ha invece ridimensionato l' impianto accusatorio, escludendo l' accusa di associazione per delinquere e applicando al dirigente la misura interdittiva dall' esercizio dei pubblici uffici per un anno. Il giudice però ha condiviso l' impostazione degli inquirenti (le pm Ida Frongillo e Valeria Sico, che con il procuratore aggiunto Vincenzo Piscitelli hanno coordinato le indagini avviate dal pm Henry John Woodcock e condotte dalla Guardia costiera) con riferimento all' episodio della concessione demaniale marittima chiesta nel 2016 dalla compagnia di navigazione Ttt lines per l' utilizzo di un manufatto. Secondo il gip, dall' esame degli atti «sono emerse numerose irregolarità », alcune delle quali sarebbero « chiaramente sintomatiche dell' intenzione di favorire » la Ttt lines, i cui vertici sono estranei alle indagini. Squillante respinge le accuse e si prepara a replicare nell' interrogatorio di garanzia.

In questo stesso filone è stato intercettato, ma non è indagato e ha ribadito trasparenza e piena collaborazione alla magistratura, il presidente dell' Autorità Pietro Spirito.

Dalle intercettazioni risulta che Squillante «manteneva rapporti con il referente » della compagnia di navigazioni, Marco Majorano. Il 15 novembre 2017, le microspie piazzate nell' ufficio del dirigente captano un incontro fra i due dove, nella ricostruzione dei magistrati, Squillante avrebbe consegnato al suo interlocutore « documentazione riservata, tanto da invitarlo a distruggerla » , elemento che viene ritenuto come « un indizio della collusione tra i due». Nella trascrizione del dialogo, il dirigente prima risponde negativamente alla richiesta di avere una copia di un non meglio precisato documento: « No, no, non ti posso dare niente... perché stanno ancora... però abbiamo fatto un bel lavoro». Poi però poco dopo, quando gli viene chiesto: « Eh, ma questa me la devi dare, me la devo leggere con calma » , replica: « Ma questo però fallo sparire questo coso » . Per il gip, la presunta « ingerenza » di Squillante emergerebbe anche nelle conversazioni con il presidente della commissione (non indagato) nelle quali il dirigente avrebbe «spinto» per l' aggiudicazione nonostante le perplessità.

E poi c' è il parere contrario del contrammiraglio Faraone, che aveva ritenuto un' altra offerta, quella della Snav, in grado di soddisfare maggiormente i criteri di impatto sui volumi di traffico, ricadute occupazionali e investimenti programmati. Riserve rimaste inascoltate.

- dario del porto

Il Nautilus

Napoli

Una governance collaborativa per la relazione porto-città. Si presentano i risultati del primo anno di studi della 'RETE promossa dall' AdSP Mar Tirreno Centrale

Scritto da Redazione

Venerdì 31 Maggio 2019, a partire dalle ore 8.30, presso la Stazione Marittima del porto di Napoli, Sala Dione, si terrà il seminario internazionale dal titolo Una governance collaborativa per la relazione porto-città, sotto il patrocinio del Comune di Napoli. Lo scopo del seminario è presentare i risultati dei diversi tavoli operativi e dei relativi studi che riguardano la collaborazione tra porti e città attraverso l'analisi e l'interpretazione delle dinamiche e dei fenomeni presenti quotidianamente nelle loro relazioni. Alle ore 8.30 è prevista la registrazione dei partecipanti al seminario. Dalle ore 9.00 alle 9.45, interverranno per i saluti istituzionali: Luigi De Magistris Sindaco di Napoli; Pietro Spirito Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale; Rinio Bruttomesso Presidente di RETE, Raffaella Papa Presidente Associazione Spazio alla Responsabilità; Leonardo Di Mauro Presidente dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Napoli e provincia. Alle 9.45 comincerà la prima sessione plenaria La governance nella relazione Porto- Città: un confronto internazionale, moderatore Massimo Clemente CNR, IRISS di Napoli; interverranno: Carola Hein Professore TU-Delft University; Roberto Converti Professore Università UADE, Buenos Aires; Luis Ascencio Consultor di SELA, Santiago de Chile, Mabel Alarcòn Rodriguez, Direttore Progetto FIC-R, Universidad de Concepciòn; Francesco Messineo Segretario generale Adsp Mar Tirreno Centrale. A partire dalle 11.30, si svolgerà la seconda sessione plenaria Esperienze di governance: i casi spagnoli, moderatore Josè Luis Estrada Llaquet- Ex presidente RETE, Estrada Consulting, Barcellona. Interverranno: Vanesa Càmara Boluda Direttore del Puertos del Estado; Teòfila Martinez Saiz Presidente dell'autorità portuale di Bahia de Càdiz; Pedro Marin Cots, Municipio di Malaga, Direttore OMAU; Joan Colldecarrera- Direttore Garència Urbanistica Port Vell dell'Autorità portuale di Barcellona; David Pino Jefe de Planificaiòn Territoriale, Gestione Tecnica dell'Autorità Portuale di Barcellona. Alle 14.15 i lavori proseguiranno nella sessione pomeridiana Una governance collaborativa per la relazione Porto-Città. L'esperienza del Nodo Avanzato di RETE di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia con quattro tavole rotonde che si terranno contemporaneamente su differenti temi. Il primo tavolo Porto- Città / Waterfront- Comunità, moderatore Massimo Clemente, Cnr- Iriss; Il secondo tavolo : Porto- Città/Flussi Passeggeri- Misurazione del valore Urbano PORTUALE, moderatore Assunta di Vaio- Università degli studi di Napoli Parthenope Terzo tavolo: Porto- Città: Intermodalità- Economia dei Trasporti, moderatore Marcello di Caterina- Alis; quarto tavolo: Porto- Città: Traffico merci- economia Marittima, moderatore Alessandro Panaro SRM. Alle ore 17.15 ci sarà la sessione conclusiva che vedrà avvicendarsi gli interventi dei moderatori delle quattro Tavole Rotonde e del Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito. Per un programma dettagliato collegarsi al link

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informatore Navale

Napoli

Una governance collaborativa per la relazione porto-città.

PIETRO SPIRITO

Si presentano i risultati del primo anno di studi della "RETE" promossa dall' AdSP Mar Tirreno Centrale Napoli, 29 maggio 2019 - Venerdì 31 Maggio 2019, a partire dalle ore 8.30, presso la Stazione Marittima del porto di Napoli, Sala Dione, si terrà il seminario internazionale dal titolo "Una governance collaborativa per la relazione porto-città", sotto il patrocinio del Comune di Napoli. Lo scopo del seminario è presentare i risultati dei diversi tavoli operativi e dei relativi studi che riguardano la collaborazione tra porti e città attraverso l' analisi e l' interpretazione delle dinamiche e dei fenomeni presenti quotidianamente nelle loro relazioni. Alle ore 8.30 è prevista la registrazione dei partecipanti al seminario. Dalle ore 9.00 alle 9.45, interverranno per i saluti istituzionali: Luigi De Magistris - Sindaco di Napoli; Pietro Spirito - Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale; Rinio Bruttomesso - Presidente di RETE, Raffaella Papa - Presidente Associazione Spazio alla Responsabilità; Leonardo Di Mauro - Presidente dell' Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Napoli e provincia. Alle 9.45 comincerà la prima sessione plenaria "La governance nella relazione Porto- Città: un confronto internazionale", moderatore Massimo Clemente - CNR, IRISS di Napoli; interverranno: Carola Hein - Professore TU-Delft University; Roberto Converti - Professore Università UADE, Buenos Aires; Luis Ascencio - Consultor di SELA, Santiago de Chile, Mabel Alarcòn Rodriguez, Direttore Progetto FIC-R, Universidad de Concepciòn; Francesco Messineo - Segretario generale Adsp Mar Tirreno Centrale. A partire dalle 11.30, si svolgerà la seconda sessione plenaria - "Esperienze di governance: i casi spagnoli", moderatore Josè Luis Estrada Llaquet- Ex presidente RETE, Estrada Consulting, Barcellona. Interverranno: Vanesa Càmara Boluda - Direttore del Puertos del Estado; Teòfila Martinez Saiz - Presidente dell' autorità portuale di Bahia de Càdiz; Pedro Marin Cots, Municipio di Malaga, Direttore OMAU; Joan Colldecarrera- Direttore Garència Urbanistica Port Vell dell' Autorità portuale di Barcellona; David Pino - Jefe de Planificaiòn Territoriale, Gestione Tecnica dell' Autorità Portuale di Barcellona. Alle 14.15 i lavori proseguiranno nella sessione pomeridiana "Una governance collaborativa per la relazione Porto-Città. L' esperienza del Nodo Avanzato di RETE di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia" con quattro tavole rotonde che si terranno contemporaneamente su differenti temi. Il primo tavolo "Porto- Città / Waterfront- Comunità", moderatore Massimo Clemente, Cnr- Iriss; Il secondo tavolo : " Porto- Città/Flussi Passeggeri- Misurazione del valore Urbano PORTUALE", moderatore Assunta di Vaio- Università degli studi di Napoli Parthenope Terzo tavolo: " Porto- Città: Intermodalità- Economia dei Trasporti, moderatore Marcello di Caterina- Alis; quarto tavolo: " Porto- Città: " Traffico merci- economia Marittima, moderatore Alessandro Panaro - SRM. Alle ore 17.15 ci sarà la sessione conclusiva che vedrà avvicendarsi gli interventi dei moderatori delle quattro Tavole Rotonde e del Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Primo Magazine

Napoli

Una governance collaborativa per la relazione porto-città

GAM EDITORI

29 maggio 2019 - Venerdì 31 Maggio 2019, a partire dalle ore 8.30, presso la Stazione Marittima del porto di Napoli, Sala Dione, si terrà il seminario internazionale dal titolo "Una governance collaborativa per la relazione porto-città", sotto il patrocinio del Comune di Napoli. Lo scopo del seminario è presentare i risultati dei diversi tavoli operativi e dei relativi studi che riguardano la collaborazione tra porti e città attraverso l' analisi e l' interpretazione delle dinamiche e dei fenomeni presenti quotidianamente nelle loro relazioni.Alle ore 8.30 è prevista la registrazione dei partecipanti al seminario.Dalle ore 9.00 alle 9.45, interverranno per i saluti istituzionali:Luigi De Magistris - Sindaco di Napoli;Pietro Spirito - Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale;Rinio Bruttomesso - Presidente di RETE,Raffaella Papa - Presidente Associazione Spazio alla Responsabilità;Leonardo Di Mauro - Presidente dell' Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Napoli e provincia.Alle 9.45 comincerà la prima sessione plenaria "La governance nella relazione Porto- Città: un confronto internazionale", moderatore Massimo Clemente - CNR, IRISS di Napoli;interverranno:Carola Hein - Professore TU-Delft University;Roberto Converti - Professore Università UADE, Buenos Aires;Luis Ascencio - Consultor di SELA, Santiago de Chile,Mabel Alarcòn Rodriguez, Direttore Progetto FIC-R, Universidad de Concepciòn;Francesco Messineo - Segretario generale Adsp Mar Tirreno Centrale.A partire dalle 11.30, si svolgerà la seconda sessione plenaria - "Esperienze di governance: i casi spagnoli", moderatore Josè Luis Estrada Llaquet- Ex presidente RETE, Estrada Consulting, Barcellona.Interverranno:Vanesa Càmara Boluda - Direttore del Puertos del Estado;Teòfila Martinez Saiz - Presidente dell' autorità portuale di Bahia de Càdiz;Pedro Marin Cots, Municipio di Malaga, Direttore OMAU;Joan Colldecarrera - Direttore Garència Urbanistica Port Vell dell' Autorità portuale di Barcellona;David Pino - Jefe de Planificaiòn Territoriale, Gestione Tecnica dell' Autorità Portuale di Barcellona.Alle 14.15 i lavori proseguiranno nella sessione pomeridiana "Una governance collaborativa per la relazione Porto-Città. L' esperienza del Nodo Avanzato di RETE di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia" con quattro tavole rotonde che si terranno contemporaneamente su differenti temi.Il primo tavolo "Porto- Città / Waterfront- Comunità", moderatore Massimo Clemente, Cnr- Iriss;Il secondo tavolo: "Porto- Città/Flussi Passeggeri- Misurazione del valore Urbano PORTUALE", moderatore Assunta di Vaio- Università degli studi di Napoli ParthenopeTerzo tavolo: "Porto- Città: Intermodalità- Economia dei Trasporti, moderatore Marcello di Caterina- AlisQuarto tavolo: "Porto- Città: Traffico merci- economia Marittima", moderatore Alessandro Panaro - SRM.Alle ore 17.15 ci sarà la sessione conclusiva che vedrà avvicendarsi gli interventi dei moderatori delle quattro Tavole Rotonde e del Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

L' Autorità portuale «Massime le garanzie per tutti i lavoratori»

VI | BARI CITTÀ

LE VERTENZE
TRATTATIVE IN CORSO

LA PORTI LEVANTE SECURITY
Nei giorni scorsi i dipendenti avevano manifestato fuori dalla sede dell'Autority contro la decisione di cedere la società

LA RASSICURAZIONE
«Assolutamente infondati i timori di dover cambiare mansioni, di vedersi diminuito lo stipendio. I diritti acquisiti non saranno toccati»

L'Autorità portuale «Massime le garanzie per tutti i lavoratori»

Mercatone Uno, la crisi spaventa Barbagallo (Uil): subito interventi

Incidente sul lavoro risarcimento riconosciuto

«Conad ha comprato Auchan? La decisione ha messo in agitazione sindacati e dipendenti»
Presentata un'interrogazione parlamentare del deputato Ubaldo Pagano (Pd)

«Rinnovo contratti» un incontro targato Federmanager Puglia

«Come Autorità portuale non mi è possibile tenere la Porti levante security. L' ho detto e lo ripeto. Me lo vieta la legge. L' Autority non può mantenere al suo interno servizi di interesse generale, inoltre in merito c' è una sentenza della Corte dei conti e una sentenza del Giudice del lavoro al quale si sono rivolti i lavoratori.

Ma questo non significa che me ne sia lavato le mani della loro sorte, anzi, la gara a doppio getto che abbiamo portato avanti è stata fatta proprio per garantire tutti i dipendenti».

Il presidente dell' Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi, torna nella polemica che in questi giorni sta animando il dibattito con da un lato i lavoratori portuali preoccupati del loro futuro e stipendi, dall' altro una gara di assegnazione che continua, tanto che l' altro ieri è stata aperta l' unica busta con l' offerta di acquisto.

«La Porti levante security non è una azienda sana come invece è stato detto - sottolinea Patroni Griffi -, ha perdite per oltre 200mila euro che non ho in alcun modo la possibilità di ripianare. A questo punto si poteva dichiarare il fallimento o metterla in liquidità, invece proprio per garantire i lavoratori abbiamo preferito un percorso a norma dell' articolo 2112 del Codice civile: si trova un nuovo ente di controllo e tutto resta uguale per i dipendenti».

L' articolo 2112 del Codice civile disciplina il «Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d' azienda» e prevede che: «in caso di trasferimento d' azienda, il rapporto di lavoro continua con il cessionario ed il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano».

«È esattamente quanto avverrà - spiega il presidente dell' Autorità portuale -. Ecco perchè i timori dei lavoratori di dover cambiare mansioni, di vedersi diminuito lo stipendio sono assolutamente infondate. Tutto ciò che hanno ora, resta. Resteranno dipendenti della Porti levante security perchè cambia solo chi acquisisce e gestirà la società».

In sintesi: non c' è alcun motivo di temere tagli o ridimensionamenti, la Porti levante securiy resterà con tutti i suoi lavoratori «blindati» da un bando di gara fatto e pensato a loro completa tutela e che garantisce per i dipendenti tutti i diritti acquisiti.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Quotidiano di Puglia

Bari

LO SVILUPPO A Roma il ministro Lezzi ha illustrato il Piano di sviluppo. Borraccino: «La Puglia è pronta»

Zes, si completa l' iter d' approvazione «Il Governo pronto a firmare i decreti»

ATTUALITA' 7

L'ECONOMIA

Da satelliti e droni idee per una mobilità intelligente e sicura

La sperimentazione di aeromobili senza pilota punta a proteggere dati ed evitare attacchi

"Industria felix" premia 104 aziende più competitive nel settore turistico

Il workshop

Seminario a Ostuni con le Agenzie spaziali e il Distretto aerospaziale

Gli esperti

«Le città cambieranno: essere connessi permetterà di pianificare i movimenti»

LO SVILUPPO A Roma il ministro Lezzi ha illustrato il "Piano di sviluppo". Borraccino: «La Puglia è pronta»

Zes, si completa l'iter d'approvazione «Il Governo pronto a firmare i decreti»

L'istituzione

Due zone pugliesi: adriatica e jonica

Gli obiettivi

L'insediamento di grandi imprese

La Sala Monumentale della presidenza del Consiglio dei ministri ha ospitato ieri mattina l' incontro promosso dal ministro per il Sud, Barbara Lezzi, finalizzato a illustrare il Piano di sviluppo per favorire grandi investimenti nelle Zone Economiche Speciali da parte delle imprese.
All' incontro erano presenti i presidenti delle Autorità di sistema portuale coinvolte nelle Zes, i rappresentanti delle regioni del Sud interessate e gli amministratori delegati di grandi aziende italiane potenzialmente attratte dalla prospettiva di investire in queste aree. Il ministro Lezzi ha illustrato la norma contenuta nell' articolo 34 del cosiddetto Decreto Crescita che ha stanziato 300 milioni di euro per i prossimi 3 anni (50 per il 2019, 150 per il 2020 e 100 per il 2021) per rendere più attrattiva e vantaggiosa, per le imprese che decideranno di investire al Sud, la possibilità di realizzare importanti progetti nelle Zes in modo da rendere concreti ed effettivi i benefici previsti dall' istituzione di questo rilevante strumento. «Siamo convinti che in questo modo si possa dare una accelerazione significativa alla crescita e allo sviluppo delle aree interessate», fa sapere l' assessore regionale allo Sviluppo Economico, Mino Borraccino, presente ieri mattina a Roma. «Queste ulteriori risorse previste dal Decreto Crescita - prosegue - andranno a incrementare il fondo Zes che già ammonta a 250 milioni di euro stanziati per le agevolazioni sul credito di imposta, con l' obiettivo di rendere più attrattivi e competitivi i territori interessati, favorendo così l' insediamento di grandi imprese con le sicure positive ricadute sul piano occupazionale oltre che su tutto l' indotto e il sistema produttivo delle aree perimetrate». Per quanto riguarda le due Zes pugliesi - spiega ancora Borraccino - il ministro Barbara Lezzi ha assicurato che il decreto che completa l' iter di approvazione della Zes Jonica è all' attenzione e alla firma del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti e subito dopo seguirà quello che riguarda la Zes Adriatica.
«Siamo fiduciosi, dopo l' incontro di stamane a Roma, che l' ottimo lavoro compiuto dalla Regione per la definizione delle due Zes pugliesi (completato, ormai, diverse settimane fa con l' approvazione in Giunta delle due distinte delibere) possa portare quanto prima alla firma dei decreti da parte del governo nazionale, in modo da poter partire immediatamente con l' attività più importante e cioè quella di promozione su scala internazionale delle opportunità che si aprono per chi intende investire nelle aree delle Zes», chiarisce Borraccino che auspica «una rapida conclusione di questa procedura da parte del Governo centrale perché la Puglia è pronta a cogliere fino in fondo questa grande sfida per il suo sviluppo e il suo futuro».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Puglia Live

Bari

Bari - ZES. Oggi Borraccino a Roma per incontro con ministro Lezzi

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie

Puglialive

Home | Archivio | Appuntamenti | Rubriche | Vetrine | Redazioni

Redazione di Bari

Cerca nel sito

Bari - ZES. Oggi Borraccino a Roma per incontro con ministro Lezzi

29/05/2019

Una nota dell'assessore allo Sviluppo Economico, Mino Borraccino:
"Ho partecipato questa mattina, a Roma, presso la Sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, all'incontro promosso dal Ministro per il Sud, Barbara Lezzi, finalizzato a illustrare il "Piano di sviluppo" per favorire grandi investimenti nelle Zone Economiche Speciali da parte delle imprese.
"All'incontro erano presenti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale coinvolte nelle ZES, i rappresentanti delle Regioni del Sud interessate, e gli amministratori delegati di grandi aziende italiane potenzialmente attratte dalla prospettiva di investire in queste aree.
"Il ministro Lezzi ha illustrato la norma contenuta nell'art. 34 del cosiddetto "Decreto Cresc
di euro per i prossimi 3 anni (50 per il 2019, 150 per il 2020 e 100 per il 2021) per rendere
le imprese che vogliano investire al Sud, la possibilità di realizzare importanti progetti nelle
concreti ed effettivi i benefici previsti dall'istituzione di questo rilevante strumento che sia
accelerazione significativa alla crescita e allo sviluppo delle aree interessate.
"Queste ulteriori risorse previste dal "Decreto Crescita" andranno a incrementare il fondo Z
milioni di euro stanziati per le agevolazioni sul credito di imposta, con l'obiettivo di rendere
territori interessati, favorendo così l'insediamento di grandi imprese con le sicure positive r
oltre che su tutto l'indotto e il sistema produttivo delle aree perimetrate.
"Per quanto riguarda le due ZES pugliesi, il ministro Barbara Lezzi ha assicurato che il DPC
approvazione della ZES Jonica è all'attenzione e alla firma del Sottosegretario alla Presiden
Giorgetti, e subito dopo seguirà quello che riguarda la ZES Adriatica.
"Siamo fiduciosi, dopo l'incontro di stamane a Roma, che l'ottimo lavoro compiuto dalla Re
due ZES pugliesi (completato, ormai, diverse settimane fa con l'approvazione in Giunta del
portare quanto prima alla firma dei Decreti da parte del governo nazionale, in modo da pot
l'attività più importante e cioè quella di promozione su scala internazionale delle opportuni
investire nelle aree delle ZES.
"Auspico, pertanto, una rapida conclusione di questa procedura da parte del Governo centr
cogliere fino in fondo questa grande sfida per il suo sviluppo e il suo futuro."

CONTRO
dolori articolari

Testata giornalistica Puglialive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile - Nicola Morisco
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.93385210724 - Reg.n.8135 d

29/05/2019 Una nota dellassessore allo Sviluppo Economico, Mino Borraccino: Ho partecipato questa mattina, a Roma, presso la Sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, allincontro promosso dal Ministro per il Sud, Barbara Lezzi, finalizzato a illustrare il Piano di sviluppo per favorire grandi investimenti nelle Zone Economiche Speciali da parte delle imprese. Allincontro erano presenti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale coinvolte nelle ZES, i rappresentanti delle Regioni del Sud interessate, e gli amministratori delegati di grandi aziende italiane potenzialmente attratte dalla prospettiva di investire in queste aree. Il ministro Lezzi ha illustrato la norma contenuta nellart. 34 del cosiddetto Decreto Crescita che ha stanziato 300 milioni di euro per i prossimi 3 anni (50 per il 2019, 150 per il 2020 e 100 per il 2021) per rendere più attrattiva e vantaggiosa, per le imprese che vogliano investire al Sud, la possibilità di realizzare importanti progetti nelle ZES in modo da rendere concreti ed effettivi i benefici previsti dallistituzione di questo rilevante strumento che siamo convinti possa dare una accelerazione significativa alla crescita e allo sviluppo delle aree interessate. Queste ulteriori risorse previste dal Decreto Crescita andranno a incrementare il fondo ZES che già ammonta a 250 milioni di euro stanziati per le agevolazioni sul credito di imposta, con lobiettivo di rendere più attrattivi e competitivi i territori interessati, favorendo così linsediamento di grandi imprese con le sicure positive ricadute sul piano occupazionale oltre che su tutto lindotto e il sistema produttivo delle aree perimetrate. Per quanto riguarda le due ZES pugliesi, il ministro Barbara Lezzi ha assicurato che il DPCM che completa liter di approvazione della ZES Jonica è allattenzione e alla firma del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Giancarlo Giorgetti, e subito dopo seguirà quello che riguarda la ZES Adriatica. Siamo fiduciosi, dopo lincontro di stamane a Roma, che lottimo lavoro compiuto dalla Regione per la definizione delle due ZES pugliesi (completato, ormai, diverse settimane fa con lapprovazione in Giunta delle due distinte delibere) possa portare quanto prima alla firma dei Decreti da parte del governo nazionale, in modo da poter partire immediatamente con lattività più importante e cioè quella di promozione su scala internazionale delle opportunità che si aprono per chi intende investire nelle aree delle ZES. Auspico, pertanto, una rapida conclusione di questa procedura da parte del Governo centrale perché la Puglia è pronta a cogliere fino in fondo questa grande sfida per il suo sviluppo e il suo futuro.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri

Piazzale Anas di viale Italia concessione da 220 mila euro

"Pietra tombale" sul polmone di stoccaggio?

28 Giovedì 30 Maggio 2019 Gazzetta del Sud

Tirrenica

Piazzale Anas di viale Italia concessione da 220 mila euro

"Pietra tombale" sul polmone di stoccaggio?

Scioglimento del Comune Respinto il ricorso

Duplice tentato omicidio Pasquale Panuccio in aula

Riconsegna del molo sottoflutto

Premio nazionale alla V F del "Fermi"

«Accelerare sulla videosorveglianza»

Giusy CaminitiVILLA SAN GIOVANNI Tutti a chiedersi cosa sarà questo schema di convenzione con Anas che la maggioranza porta in consiglio per l' approvazione con un' integrazione del 27 maggio, a tre giorni dal consiglio già convocato: il Comune di Villa prenderà in concessione dall' Anas il piazzale di stoccaggio dei mezzi a ridosso dell' uscita di viale Italia con un canone annuo di 222.440 euro.

Quindici anni di convenzione (rinnovabile di anno in anno per un massimo di 10) con una finalità ben precisa: «piazzale di sosta per le autovetture in attesa di imbarco nonché per l' accesso diretto dal piazzale stesso ai sovrapassaggi per i ponti di imbarco».

Una destinazione «in via esclusiva», nel senso che a null' altro quel piazzale potrà essere destinato.

Sembra il de profundis del polmone di stoccaggio di Castelluccio: quello sì che avrebbe delocalizzato i mezzi in attesa, a fronte di uno (quello di Anas) posto in pieno centro città, a pochi metri da viale Italia e da via Zanotti Bianco!

Ma Siclari ci deve tenere particolarmente se lo schema di convenzione lo ha approvato in Giunta (in consiglio sarà solo una presa d' atto o una vera discussione nel merito?) e addirittura ha approvato, vista l' urgenza, la variazione di bilancio di 53 mila euro che gli consentirà di firmare questa convenzione, tra fideiussione (11 mila euro) e transazione per i pregressi canoni non pagati pari a 41 mila euro.

A quale fine questa concessione così onerosa per l' ente, visto che a carico del Comune c' è anche la realizzazione di un presidio per Anas, Protezione civile e Polstrada, oltre tutte le opere elencate e funzionali ai servizi?

Tuona IdV che dal 2005 fa dell' autoporto la battaglia madre: «La città imprima nella memoria il nome degli amministratori che in consiglio voteranno lo schema di convenzione con Anas del piazzale attualmente in uso a Rfi per i mezzi in attesa, perché rappresenta un volgare escamotage per aggirare l' ipotesi di realizzazione dell' autoporto e tornare a proposte del 2005, in contrasto con i tecnici del ministero dell' Ambiente che decretò come, prima di qualsiasi opera, andava realizzato l' ampio piazzale attrezzato a monte del tessuto urbano».

Bandita ogni «riorganizzazione dei piazzali in uso a FS e Caronte» perché altro non farebbe che «nascondere il traffico veicolare, mantenere intatto l' inquinamento e garantire i padroni dello Stretto». Mentre il Comune pensa di vestirsi da «agente immobiliaree con fini diversi da quelli dichiarati, riproporre un' ipotesi già a suo tempo bocciata».

Mentre si preparano le carte da presentare ai giudici, "sorge un serio interrogativo - chiude la nota IdV - anche sui motivi che hanno indotto il ministro Toninelli, a sottrarre Villa all' Authority di Gioia Tauro e annetterla con la forza a quella di Messina".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

Zes in Sicilia cosa sono e dove sorgeranno Aree retroportuali

Zes (Zone economiche speciali): eppur qualcosa si muove. Le tre autorità di sistema portuale del mare (Sicilia occidentale, Sicilia orientale e Messina) hanno già trasmesso alla Regione i dossier sulle aree del demanio marittimo che rispondono ai requisiti di legge per ospitare investimenti imprenditoriali. Ma cosa sono esattamente queste Zone economiche speciali e che vantaggi hanno? Per capirci meglio, si tratta di iniziative già abbastanza diffuse all' estero e la più famosa e sviluppata è probabilmente quella di Dubai. Nel nostro Paese sono state individuate soprattuto aree del Sud collegate a zone portuali che saranno destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che nelle intenzioni del governo dovrebbero consentire lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, attraendo anche investimenti dall' estero.le Zone Economiche Speciali vanno intese come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d' imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro e semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti).

14.

Industriamoci

Zes in Sicilia cosa sono e dove sorgeranno

Gas naturale liquefatto impianto di distribuzione all'Interporto di Catania

Il presidente della Sis, Torrisi Rigano: «Il carburante verde per navi e Tir ci allineerà così al resto d'Italia»

Società degli INTERPORTI SICILIANI

La Sicilia

Catania

Gas naturale liquefatto impianto di distribuzione all'Interporto di Catania

Il presidente della Sis, Torrisi Rigano: «Il carburante verde per navi e Tir ci allineerà così al resto d'Italia»

14.

Industriamoci

Zes in Sicilia cosa sono e dove sorgeranno

Gas naturale liquefatto impianto di distribuzione all'Interporto di Catania

Il presidente della Sis, Torrisi Rigano: «Il carburante verde per navi e Tir ci allineerà così al resto d'Italia»

Società degli INTERPORTI SICILIANI

Anche la Sicilia avrà il primo impianto di distribuzione di Gnl, gas naturale liquefatto, e si troverà proprio all' Interporto di Catania.
Il "carburante verde" per navi e Tir che, oltre a non inquinare permette un abbattimento non indifferente dei costi di trasporto, allineerà l' isola al resto d' Italia e d' Europa, permettendole in breve tempo di recuperare il gap con altre zone che già da tempo ne sono dotate. Per la cronaca i 21 impianti presenti sono posizionati tutti al centro nord della penisola.
È Rosario Torrisi Rigano, presidente della Società interporti siciliani, ad aver accarezzato il progetto che è in avanzato stato di progettazione forte della prossima realizzazione di depositi di Gnl ad Augusta. Un progetto che ha attirato l' attenzione dell' assessorato regionale alle Attività produttive oltre a essere una soluzione attesa dagli autotrasportatori siciliani, ma anche dalle navi di ultima generazione che approdano a Augusta e Catania.
«La Sis - spiega -gestisce tutta la retroportualità che arriva e parte via mare, gomma e, tanto, su ferro. I depositi di Gnl per noi sono fondamentali e direttamente collegati allo scalo dell' interporto, che sta già pianificando la realizzazione di un' area di sosta per Adr (trasporto merci pericolose) che in questo momento non esiste e che include un impianto di distribuzione di Gnl. Vedremo in che modo realizzarlo, attraverso un project financing o anche altre ipotesi. In questo modo tutta la flotta di mezzi presenti in Sicilia alimentati a Gnl avranno la possibilità di rifornirsi qui a Catania e molti operatori economici che hanno flotte di tir fermi al Nord sapranno di poter arrivare in Sicilia, si potranno abbattere i costi di trasporto delle merci isolane al Nord perché si potrà utilizzare combustibile più a buon mercato, si incentiverebbe l' uso del Gnl nell' isola perché il distributore sarebbe aperto al pubblico favorendo l' accesso agli incentivi per l' acquisto di mezzi che lo utilizzano».
«Si tratta - precisa il presidente Sis - di un' esperienza che potrà e dovrà essere duplicata anche nella zona occidentale dell' isola, quindi su Termini Imerese. Rientra tutto nella visione complessiva delle Zone economiche speciali, un punto su cui non smetterò mai di battere e che ritengo folle non sfruttare. Le altre regioni sono avanti e non capisco perché la Sicilia sia ancora ferma. Confido che le ragioni che la stanno ostacolando siano presto superate forte della volontà espressa in tal senso dal governatore Musumeci».
Non sfugge che la realizzazione degli stalli Adr e dell' impianto di Gnl conferiranno ulteriore appeal all' interporto della zona industriale catanese, che esce da un bando per l' affidamento del polo logistico andato deserto e viene riproposto correggendo alcune criticità con uscita a giorni e aggiudicazione prevista a fine giugno.
«Chi gestirà depositi e uffici - sottolinea Torrisi Rigano - potrebbe trovare conveniente e stimolante l' ipotesi di fare un investimento che possa essere produttivo e da cui la Sis non vorrà restare fuori».
L' esperienza Sis, ancora forse poco considerata nella sua reale potenzialità in terra siciliana, viene invece osservata e studiata con interesse fuori dall' isola tanto da essere stata di recente protagonista di un convegno organizzato dall' Università di Reggio Calabria, facoltà di Ingegneria, dove è stata definita "effetto Lazzaro". Una denominazione che ha colpito Torrisi Rigano, «come la resurrezione di un qualcosa che si dava per scontato fosse perduto - sorride - siamo stati travolti dalle domande e dalle curiosità deipresenti perché in Calabria qualche anno fa vi era stato il tentativo di realizzare un interporto appoggiato alla struttura portuale di Gioia Tauro, poi fallito. E ora non è detto che non ci riprovino».
Maria Elena Quaiotti.

La Sicilia

Catania

Era l' unico imputato: «il fatto non sussiste»

Porto, i lavori per la Nuova Darsena assolto il direttore dei lavori

Orazio ProviniIl processo sulle presunte irregolarità commesse nella costruzione della nuova Darsena commerciale "servizio traffico Ro.Ro. e containers" del porto, si è concluso con l' assoluzione "perché il fatto non sussiste" dell' unico imputato rimasto dei cinque inizialmente indagati dalla Procura.
È il direttore dei lavori, ingegnere Pietro Viviano (difeso dagli avvocati Dario Riccioli e Attilio Toscano) per il quale ieri è stata emessa la sentenza dal giudice monocratico della IV penale del Tribunale, Paolo Corda. I fatti si riferiscono agli anni tra l' Aprile 2012 e il Giugno 2013. Il professionista, originario di Partanna (Tp) era stato incaricato della direzione dei lavori dall' autorità portuale ed era accusato di violazione sulle normative urbanistiche relative alla realizzazione del muro di contenimento frangiflutti.
Secondo l' accusa sarebbero stati realizzati lavori alterando e modificando il corso della foce del torrente Acquicella, zona sottoposta a vincoli ambientali, accusa sempre contestata dall' imputato che come ribadì più volte, anche in sede dibattimentale la difesa, "non avrebbe alcuna responsabilità sulle presunte violazioni che se commesse sarebbero da imputare non al direttore dei lavori, ma ad altri". Numerose le associazioni che avevano chiesto di costituirsi parte civile e proprio ieri il giudice, che si era riservato la decisione, si è espresso, estromettendone alcune. Tra queste "Citta Insieme".

38. catania

Sequestrate 300 T-shirt contraffatte

Omicidio colposo, chiesta condanna per due medici

Negozio vicino a una scuola con “erba” illegale in vetrina

Delegazione giapponese visita i vigili del fuoco

In breve

Porto, i lavori per la Nuova Darsena assolto il direttore dei lavori

Scuole di chirurgia 16° seminario nazionale

LiveSicilia

Catania

La progettazione della Darsena Assolto il direttore dei lavori Viviano

CATANIA - "Assolto perché il fatto non sussiste". Questa la decisione del giudice Paolo Cordio. Si chiude con una sentenza assolutoria nei confronti di Pietro Viviano il processo sulla progettazione della darsena al porto di Catania. Il professionista, all' epoca direttore dei lavori per conto dell' autorità portuale di Catania, era stato rinviato a giudizio per i reati di violazione ambientale. Il procedimento si è aperto a seguito di un esposto depositato al Palazzo di Giustizia nel 2012 da CittàInsieme, Comitato Cittadino "Porto del Sole", Forum Nazionale "Salviamo il Paesaggio" sezione di Catania, Coordinamento provinciale catanese di Libera, Associazioni, Nomi e numeri contro le mafie, LIPU Catania, WWF OA Sicilia Nord Orientale. Le indagini avviate portarono a iscrivere nel registro degli indagati i tecnici romani (prosciolti dal Gip in fase di udienza preliminare) e il direttore dei lavori che avevano lavorato al progetto della Darsena. La Procura di Catania - a conclusione degli accertamenti - ipotizzava una presunta omissione nello studio di impatto ambientale della presenza del corso del fiume Acquicella, zona sottoposta a vincoli ambientali, a ridosso della struttura da realizzare. Inoltre secondo la tesi accusatoria sarebbero stati alterati le rappresentazioni grafiche del torrente nelle plaminetrie e questo avrebbe indotto in errore i funzionari pubblici che dovevano autorizzare i lavori. Insomma per la Procura il muro di contenimento frangiflutti della nuova darsena commerciale sarebbe stato realizzato in una zona sottoposta a vincoli paesaggistici. Il processo, come detto, si è chiuso con l' assoluzione di Viviano, difeso dagli avvocati Dario Riccioli e Attilio Toscano. "Siamo soddisfatti - commenta Riccioli a LiveSicilia- perchè è stata finalmente sancita la verità sulla realizzazione di una delle più importanti infrastrutture realizzate a Catania negli ultimi 25 anni".

Giornale di Sicilia (ed. Trapani)

Trapani

Opere pubbliche

Pantelleria, c' è il bando Si mette in sicurezza il porto

I lavori di ripristino costeranno due milioni

Trapani

Scarsi i fondi da assegnare L'ex provincia ricorre al Tar

Il ginecologo Perricone alla guida del reparto

Pantelleria, c'è il bando Si mette in sicurezza il porto

I lavori di ripristino costeranno due milioni

Discariche a Birgi Sottano Codici chiede interventi

La «Magaddino» fa incetta di medaglie

È stato pubblicato il bando di gara per interventi urgenti di messa in sicurezza del muro paraonde e di ripristino della fruibilità dell' area della diga foranea e del dente di attracco del porto di Pantelleria.
La spesa prevista è di due milioni di euro che sono stati finanziati con Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Infrastrutture, Mobilità e Trasporti a valere sulle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 - 2020, Patto per lo sviluppo della Sicilia (Patto del Sud). La somma era stata stanziata lo scorso autunno dalla giunta della Regione Siciliana, su proposta dell' assessore all' economia e vicepresidente Gaetano Armao e dell' assessore alle infrastrutture Marco Falcone.
Il progetto è stato redatto dal tecnico comunale ingegnere Girolamo Busetta su incarico del responsabile del Settore II, il geometra Salvatore Gambino.
Gli interventi riguardano: la messa in sicurezza della infrastruttura danneggiata; il risanamento del muro paraonde e della mantellata; l' adeguamento dell' impianto di illuminazione e dei relativi cavidotti e quadri elettrici; il ripristino e potenziamento degli ormeggi della in frastruttura portuale; l' installazione di elementi di arredo per ripristinare la fruibilità in sicurezza della struttura.
«Questo lavoro - dice il vicepresidente della Regione Gaetano Armao - risponde non solo ai bisogni oggettivi dei panteschi e al diritto umano di essere collegati con la terraferma, ma anche per lo sviluppo turistico. Un porto sicuro significa avere come valenza prioritaria il diritto alla mobilità».
Nel 2012 una violenta mareggiata aveva danneggiato una porzione del muro paraonde della diga foranea di sopraflutto, il nucleo di base e la mantellata artificiale di protezione. In particolare la mareggiata aveva scalzato la mantellata di massi artificiali, il nucleo di base ed aveva ribaltato il muro paraonde creando una finestra di circa 9 metri. L' ufficio tecnico di Pantelleria aveva redatto nel 2013 una perizia per la realizzazione dei «lavori di messa in sicurezza del tratto di muro paraonde distrutto dalla mareggiata».
Successivamente a seguito dei sopralluoghi effettuati dall' ufficio tecnico di concerto con l' Ufficio Circondariale Marittimo di Pantelleria e con l' Ufficio del Genio Civile di Trapani, veniva rappresentata la necessità di effettuare interventi di ripristino anche del sistema di illuminazione ed ulteriori interventi necessari per rendere fruibile in condizioni di sicurezza e di tutela della pubblica incolumità, l' area della diga e del nuovo dente di attracco.
A questo punto il Comune affidava nel 2017 al tecnico comunale Girolamo Busetta l' incarico di redigere un progetto esecutivo per la realizzazione di urgenti interventi per la sistemazione e messa in sicurezza del muro paraonde e ripristino della fruibilità dell' area della diga foranea e del dente di attracco del porto di Pantelleria.
Il progetto esecutivo prevedeva appunto una spesa complessiva di due milioni di euro e, dopo aver ottenuto i pareri favorevoli del Genio Civile di Trapani e dell' ufficio Circondariale Marittimo di Pantelleria, era stato approvato in linea tecnica dal RUP con parere del 21 novembre 2017 ed in linea amministrativa con deliberazione G.M. n.
203 del 24 novembre 2017. Ora, saranno appaltati i lavori. Le offerte dovranno essere presentate entro le ore 13 del 3 luglio 2019. (*SAGA*)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

TP24

Trapani

Trapani, Vassallo: Incomprensibile stop a concessione ex area CNT del porto

29/05/2019 19:05:00"Non è stata ancora concessa l' Area dell' Ex CNT del porto di Trapani alla società romana Marinedi. Una situazione incomprensibile che non favorisce l' economia". Lo dice il consigliere comunale di Trapani, Andrea Vassallo, in una nota."Nonostante già da molti mesi l' amministrazione comunale di Trapani abbia ampiamente svolto la sua parte nel coordinamento dei tavoli di concertazione tra l' "Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale", la Prefettura e la Capitaneria di Porto di Trapani , mi duole constatare amaramente che l' iter amministrativo per il rilascio della concessione demaniale marittima dell' " AREA EX CNT " alla società "Marinedi" di Roma, legittimata dalla sentenza del TAR di Palermo n. 1437/2017, non risulta ancora concluso", sottolinea Vassallo."Più precisamente - continua il consigliere - l' area oggetto di concessione è ancora, inspiegabilmente , occupata da una società mazarese che , nelle more dell' assegnazione definitiva alla società romana vincitrice del contenzioso, era stata autorizzata in passato ad utilizzare temporaneamente l' area stessa".Per Vassallo l' insediamento della " Marinedi" e quindi l' inizio delle attività cantieristiche "darebbe respiro all' asfittica economia locale; consentirebbe il reinserimento degli ex lavoratori CNT rimasti ormai da mesi senza più ammortizzatori sociali; rappresenterebbe una delle poche note positive di questa triste stagione che sta vivendo la città di Trapani"."E' incomprensibile - conclude il consigliere comunale - che iniziative imprenditoriali come quella proposta sul nostro territorio dalla società romana possano essere così mortificate dal nostro sistema politico-istituzionale che, anziché favorire ed aprirsi all' imprenditoria ed ai capitali, si dimostra così ostile a progetti di rilancio economico e insensibile al grido disperato proveniente dal mondo del lavoro cittadino".