



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 04 giugno 2019**



Prime Pagine

04/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 04/06/2019	9
04/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/06/2019	10
04/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 04/06/2019	11
04/06/2019	Il Giornale Prima pagina del 04/06/2019	12
04/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 04/06/2019	13
04/06/2019	Il Manifesto Prima pagina del 04/06/2019	14
04/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 04/06/2019	15
04/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 04/06/2019	16
04/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/06/2019	17
04/06/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 04/06/2019	18
04/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/06/2019	19
04/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 04/06/2019	20
04/06/2019	Italia Oggi Prima pagina del 04/06/2019	21
04/06/2019	La Nazione Prima pagina del 04/06/2019	22
04/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 04/06/2019	23
04/06/2019	La Stampa Prima pagina del 04/06/2019	24
04/06/2019	MF Prima pagina del 04/06/2019	25

Primo Piano

03/06/2019	Ansa Germania: al via domani Transport Logistic a Monaco Baviera	26
------------	--	----

Trieste

04/06/2019	Il Piccolo Pagina 18 Logistica a confronto alla Fiera di Monaco Regione in vetrina	27
------------	--	----

04/06/2019	Il Piccolo	Pagina 2	Opzione Trieste, l' attesa dei big del settore	28
04/06/2019	Il Piccolo	Pagina 2	«La città ha le carte in regola L' attracco ideale? Il Molo VII»	29
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 5	L' offerta di Trieste «Possono venire qui»	30

Venezia

04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 1	Sicurezza e muri di gomma	31
04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 7	La sicurezza e i muri di gomma	32
			<i>Alessandro Baschieri</i>	
04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 1	Un futuro tutto da ripensare	33
04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 7	Il futuro della città da ripensare	34
			<i>Giovanni Montanaro</i>	
04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 4	Inchiesta aperta, ci sono sei indagati motori del gigante sotto sequestro	35
			<i>A. Zo.</i>	
04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	Chioggia e Lido, il Mit pensa a due alternative per fermare le crociere L' ipotesi commissario	37
04/06/2019	Corriere del Veneto	Pagina 7	Tra i turisti delle crociere «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo»	39
			<i>Andrea Priante</i>	
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2	Sei gli indagati per la Msc sono i piloti di nave rimorchiatori e porto	41
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2	Parla il comandante De Falco «Bisogna imparare dagli errori»	42
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	Ulteriori misure per la sicurezza in ballo l' ipotesi di tre barche guida	43
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	«Pilotare in Bacino di San Marco? Come un' operazione chirurgica»	44
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 4	Dopo la grande paura, lo sfinimento dei residenti e la crociera annullata al termine del tira-e-molla	45
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 5	I sindacati chiedono una cabina di regia	47
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 5	Sistema di sicurezza Manca la segnaletica Vtp: norme rispettate	48
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 5	Le compagnie adesso invocano un' alternativa	49
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 6	Chioggia una soluzione possibile E intanto riduzione del traffico	50
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 6	Mibac a Comune e Porto: «Ritirate i ricorsi, così saremo più veloci»	51
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 7	Salvini: c' è un piano condiviso il Ministero la smetta con i "no"	52
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 7	«A Punta Sabbioni noi non le vogliamo»	53
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 7	«Grandi navi fuori laguna per evitare disastri»	54
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 7	«Una nuova Marittima Il progetto di Marghera l' ho proposto 2 anni fa»	55
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 8	Basta grandi navi. Ma i saccheggiatori restano	56

04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 2	MICHELE FULLIN	58
Il veto di Toninelli: terminal crociere mai a Marghera				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 3		59
Il trasloco delle navi in laguna: le tre nuove ipotesi a confronto				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 3		60
Chioggia Uno scalo mai decollato che punta a rilanciarsi, un' opzione targata M5s				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 3		61
Lido Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super -navi entrano in laguna				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 3		62
Malamocco Sulle opere del Mose per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili)				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 26	NICOLA MUNARO	63
Msc e Countess: sigilli alle navi Partenze saltate e turisti risarciti				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 28	MICHELE FULLIN	65
Idee più che progetti nelle mani del ministro				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 28	DANIELA GHIO	67
La denuncia di De Piccoli: «Fermi da sette anni soltanto per interessi economici»				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 29	ELISIO TREVISAN	69
L'opzione Marghera? «Soluzione concreta»				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 29		71
Luciano Claut: scali "extralagunari" alle bocche di porto				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 30		72
Bettin: no Marghera Bergamo: sì a Fusina e tram a San Basilio				
04/06/2019	Il Gazzettino	Pagina 37		74
Gpl, c'è la richiesta di proroga ma riguarda solo la banchina				
04/06/2019	Avvenire	Pagina 11	FRANCESCO DAL MAS	75
«Non esiste il piano Marghera»				
04/06/2019	Avvenire	Pagina 11		76
Il popolo dei «no» e i 14 progetti				
04/06/2019	Corriere della Sera	Pagina 19	Dino Martirano	77
Venezia, indagati pilota e comandante Lega e 5 Stelle litigano pure sulle navi				
04/06/2019	Il Giornale	Pagina 13		78
La mega nave sotto sequestro «Rischiata la strage a Venezia»				
04/06/2019	Il Manifesto	Pagina 5		79
Pericolo Grandi navi, Venezia non vuole trovare la soluzione				
04/06/2019	Il Messaggero	Pagina 10		81
L' ipotesi per Venezia: dividere le grandi navi su un doppio percorso				
04/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 11		83
Sei indagati per la nave fuori controllo				
04/06/2019	La Repubblica	Pagina 16	DI FRANCESCO FURLAN	84
Nave fuori controllo, sei indagati Toninelli: Marghera non è la soluzione				
04/06/2019	La Stampa	Pagina 13	RUBINA BON	85
Sei indagati per la nave fuori controllo				
04/06/2019	Libero	Pagina 10		86
«Venezia non può aspettare Roma Decidiamo noi sulle grandi navi»				
04/06/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 9	Raoul de Forcade	88
Venezia, per le crociere un business da 400 milioni				
03/06/2019	Affari Italiani			89
Venezia incidente, Toninelli: "Stop alle grandi navi in laguna entro giugno"				
03/06/2019	Ansa			90
Incidente nave Venezia: Toninelli, lavoriamo a soluzione definitiva				
03/06/2019	Ansa			91
Toninelli: progetto Marghera non esiste, presto una soluzione				
03/06/2019	Dire			92
Le Grandi Navi a Venezia, dopo l' incidente è scontro Brugnaro-Toninelli				

03/06/2019	Informazioni Marittime	Incidente Venezia, Cia chiede il dragaggio del Vittorio Emanuele	93
03/06/2019	Messaggero Marittimo	Zaia sull'incidente di ieri: Il ministro decida subito	94
03/06/2019	Messaggero Marittimo	Grandi navi a Venezia: occorrono solo soluzioni	95
03/06/2019	Primo Magazine	Pino Musolino sull' incidente della Msc Opera a Venezia	96
03/06/2019	The Medi Telegraph	Venezia, Toninelli: "Non ho bloccato la soluzione"	97
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 28	Il fondo infrastrutture F2i compra due terminal portuali	98
03/06/2019	Informazioni Marittime	F2i acquisisce Gruppo Porto di Carrara	99
04/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33	I No Gpl in Prefettura «Sulla sicurezza serve un' analisi del Comune»	100

Savona, Vado

03/06/2019	PrimoCanale.it	Gli investimenti cinesi sono una grande opportunit, le paure sono fuori luogo	101
------------	-----------------------	---	-----

Genova, Voltri

03/06/2019	Informazioni Marittime	Genova-Shenzhen, presto un nuovo accordo commerciale	102
03/06/2019	Messaggero Marittimo	Shenzhen-Genova: al Transport logistic la firma di un accordo	103
03/06/2019	Transportonline	Porti: Genova e Savona al Transport logistic di Monaco	104

Livorno

04/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 54	Professioni marine, corsi specifici Prende il via il progetto 'For-Mare'	105
03/06/2019	Corriere Marittimo	Livorno, protocollo d' intesa For-Mare incontro in Camera di Commercio	106
03/06/2019	FerPress	Settore marittimo, a Livorno oggi per attuare il protocollo d' intesa For-Mare	107
03/06/2019	FerPress	For-Mare: al via a Livorno la messa in atto del protocollo per le professioni marittime, nautiche e della logistica	108
03/06/2019	Messaggero Marittimo	ForMare Toscana: primo incontro con le imprese	109
03/06/2019	Messaggero Marittimo	Porto aperto: a Livorno si chiude la XII edizione	110

Piombino, Isola d' Elba

03/06/2019	Informazioni Marittime	Piombino, consegnati nuovi spazi per il cantiere navale di Pim	111
------------	-------------------------------	--	-----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/06/2019	Corriere Adriatico (ed. Ascoli) Pagina 38	Stanziati i contributi per il muro del molo	112
------------	--	---	-----

04/06/2019	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 37	113
	Al Marina dragaggio per la sicurezza	
04/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 50	114
	«Indietro non si torna: il terminal si farà»	
04/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 51	115
	«Ancona sarà scalo base Msc»	
04/06/2019	Il Resto del Carlino Pagina 20	116
	L' arco romano perde pezzi, allerta a Ancona	<i>Pierfrancesco Curzi</i>
03/06/2019	Guida Viaggi Portale	117
	Nasce "Adriatic Sea Tourism Agenda"	

Napoli

04/06/2019	La Verità Pagina 14	119
	Porti, nei guai il fedelissimo di Delrio	
03/06/2019	Stylo 24	120
	Corruzione al porto, la paura degli imprenditori: se qualcuno parla, è finita	<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>
03/06/2019	Stylo 24	121
	Appalti pilotati al porto, la lista delle «ditte amiche» da inserire nelle gare	<i>GIOVANNI ESPOSITO</i>
03/06/2019	FerPress	122
	Alis a Napoli: intermodalità ed economia dei trasporti per ottimizzare relazioni tra porti e città campane	
03/06/2019	Informatore Navale	124
	Errigo (ALIS): "Non c'è sviluppo senza sinergia tra pubblico e privato. Intermodalità è volano per il Sud: occupazione del settore in crescita"	
03/06/2019	Messaggero Marittimo	126
	Alis: ottimizzare relazioni tra porti e città campane	<i>Massimo Belli</i>
03/06/2019	Pressmare	128
	Alis a Napoli: intermodalità dei trasporti tra porti e città	
03/06/2019	Sea Reporter	130
	ALIS A NAPOLI: INTERMODALITÀ ED ECONOMIA DEI TRASPORTI PER OTTIMIZZARE RELAZIONI TRA PORTI E CITTÀ CAMPANE	

Bari

04/06/2019	Cronache di Salerno Pagina 23	132
	Miranda Mercurio e Malerba vincono il Campionato Mondiale di Vela per non vedenti	
04/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 37	133
	Sicurezza portuale: «Con l'azienda esterna aumenteranno i costi per i passeggeri»	
03/06/2019	FerPress	135
	Puglia: le eccellenze della logistica pugliese al Transport Logistic di Monaco	
03/06/2019	Puglia Live	136
	Bari - Le eccellenze della logistica pugliese a Transport Logistic di Monaco (Germania)	

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

04/06/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	137
	Il porto di Gioia Tauro investe nei suoi fondali	
04/06/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 7	138
	Porto, via alla manutenzione	
03/06/2019	Ansa	139
	Porti: Gioia Tauro, 2,5 mln per lavori manutenzione fondali	
03/06/2019	Crotone24News	140
	Porto di Gioia Tauro, al via i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali	

03/06/2019	FerPress	Gioia Tauro: partono i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali con obiettivo di mantenere costanti i 18 metri di profondità	141
03/06/2019	Informare	Assegnati alla spagnola Dravo i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali del porto di Gioia Tauro	142
03/06/2019	Informazioni Marittime	Gioia Tauro, approvato programma di dragaggio	143
03/06/2019	Messaggero Marittimo	A Gioia Tauro partono i lavori sui fondali	144
		<i>Massimo Belli</i>	
03/06/2019	The Medi Telegraph	Arrivano le 20 mila teu, Gioia Tauro adegua i fondali	145

Messina, Milazzo, Tremestieri

04/06/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 23 I tanti tavoli di gioco sull' Authority	146
04/06/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 27 Approdi, da giovedì via al dragaggio Lavori da 120.000 euro per la Comet	147
03/06/2019	Transportonline	La Sicilia boccia la nomina di Mega a presidente dell'AdSP dello Stretto	148

Focus

03/06/2019	Affari & Finanza	Pagina 24 Crociere, il Mediterraneo è ancora Mare Nostrum	149
		<i>MASSIMO MINELLA</i>	

IN EDICOLA

CON Italia Oggi

Fendi sfila a Shanghai con un tributo a Lagerfeld

Il ceo Serge Brunschwig delinea il futuro della maison di Lvmh Bauda in MFF



Un look Fendi

il quotidiano dei mercati finanziari

Da Blackstone 18,7 miliardi \$ per comprare centri logistici

La maggior transazione immobiliare di sempre **Chimenti a pagina 19**

Anno XXXI n. 109

Martedì 4 Giugno 2019

€2,00 *Classeditori*



IN EDICOLA

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Con MFF Magazine for Fashion n. 98 a € 5,00 (R. 2,00 + € 3,00) - Con MFF Magazine for Lady n. 43 a € 5,00 (R. 2,00 + € 3,00)

Spedizione in A.P. art. 1, c.1 L. 4804, DCM Milano - SE € 1,40 - CA n. 4/20 Francia € 3,00



BORSA +0,36% ▲ 1€ = \$1,1185

BORSE ESTERE

Dow Jones	24.796	▲	Euro-Yen	121,17	
Nasdaq	7.269	▼	Euro-Fr-Sv	1,1182	▼
Tspx	20.411	▼	Btp 10 Y	2,2750	▼
Frankfurt	11.793	▼	Bund 10 Y	-0,2180	▼
Zurigo	6.803	▼	FUTURE		
Londra	7.185	▼	Euro-Sp	130,06	▼
Parigi	6.241	▼	Euro-Bund	170,82	▼
			US T-Bond	154,97	▲
VALUTE-RENDIMENTI			Ftse Mib	18,770	▼
Euro-Dollaro	1,1185	▲	S&P500 Cme	2,748	▼
Euro-Sterlina	0,8892	▼	Nasdaq 100 Mm	6,970	▼

FOCUS OGGI

Cina, Chen assume la presidenza della Icbc

Chen Siqing (ex Bank of China) è diventato presidente dell'Industrial and Commercial Bank, il maggior istituto di credito al mondo

Pira a pagina 6

IL ROMPIESPREAD

Il presidente delle Philippine Duterte: «Ero gay ma poi mi sono curato da solo». Ora è solo molto miope

SALVATAGGI NEI GIORNI SCORSI IL VERTICE DELL'ISTITUTO MODENESE HA AVVIATO UNA PRIMA ANALISI

Bper studia Banca Carige

I fondi Blackstone, Varde e Warburg restano favoriti, ma le istituzioni preferiscono l'intervento di un gruppo creditizio italiano. Decisivi saranno gli incentivi che verranno fissati dal governo

(Gualtieri a pagina 9)

IN BORSA TITOLI AFFOSSATI DALLA POSSIBILE INDAGINE DELL'AUTORITÀ USA SU PUBBLICITÀ E CONTROLLO DEI DATI

Google e Facebook cadono sull'Antitrust

Sul parterre di Wall Street il social network lascia circa l'8% e il motore di ricerca il 7%

(Campo a pagina 21)

ULTIMATUM

Conte a Salvini e Di Maio: basta liti o mi dimetto

(Leone a pagina 4)

OGGI IL CDA DELLA CASA AUTO FRANCESE

Renault pronta a dire sì alle nozze con Fiat Chrysler

Ma Nissan avverte: bisogna rivedere tutta l'alleanza

(Mondellini alle pagine 2 e 3)

PIRELLI

Anche un coo cinese al vertice accanto al ceo Tronchetti

(Carosielli a pagina 3)

1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

Non volevo DA 110 ANNI UN CLIENTE È PER sentirmi solo UNO IL CLIENTE un numero NOI IL CLIENTE

Banco Desio

Il Gruppo Banco Desio festeggia insieme a voi 110 anni di rapporti personali. www.bancodesio.com

Germania: al via domani Transport Logistic a Monaco Baviera

In 2017 presenti circa 60 mila visitatori da 123 Paesi

(ANSA) - BELGRADO, 03 GIU - Transport Logistic, la fiera leader mondiale per la logistica e la mobilità, aprirà domani a Monaco (Germania). La fiera, che durerà fino al 7 giugno, "copre l'intera value chain" del settore logistico, dai servizi e trasporto merci al trasporto aereo, passando per attrezzature per il trasporto merci, information technology, telematica, e-business, telecomunicazioni, sistemi di gestione del magazzino, imballaggio - spiegano gli organizzatori dell'evento. Evento che si concentrerà anche sulle nuove tecnologie e sull'innovazione, come "realtà aumentata, robotica, intelligenza artificiale, auto a guida autonoma e droni". Nel 2017 la fiera ha accolto circa 60.000 visitatori da 123 paesi, il 10% in più rispetto l'anno precedente, e 2.162 espositori da 62 nazioni. Fra i temi-chiave della fiera, anche l'iniziativa della Nuova via della seta, che "sarà chiaramente visibile" alla Transport Logistic, con "aziende cinesi che cercano con sempre maggior forza partner in Europa. Il numero degli espositori dalla Cina è praticamente raddoppiato, con 30 nuovi e un totale di 64", ha precisato il managing director della Fiera di Monaco, Stefan Rummel. Anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - riferisce la stessa Authority - sarà presente alla fiera Transport Logistic presso lo stand della Regione Friuli Venezia Giulia (Hall B3, Booth 103/204) e presso lo stand di **Assoporti** (Hall B3 stand 218). (ANSA).



Il Piccolo

Trieste

LA MISSIONE

Logistica a confronto alla Fiera di Monaco Regione in vetrina

TRIESTE. Transport Logistic, la fiera leader mondiale per la logistica e la mobilità, aprirà oggi a Monaco di Baviera.

La fiera, che durerà fino al 7 giugno, «copre l'intera value chain» del settore logistico, dai servizi e trasporto merci al trasporto aereo, passando per attrezzature per il trasporto merci, information technology, telematica, e-business, telecomunicazioni, sistemi di gestione del magazzino, imballaggio. La fiera sarà occasione per un'ulteriore conferma della collaborazione tra Fvg e il vicino Land. Fvg che sarà rappresentata dal governatore Massimiliano Fedriga per una missione di tre giorni che metterà al centro dell'agenda «incontri bilaterali, tavoli tecnici e colloqui privati mirati da un lato a illustrare le potenzialità del territorio regionale». Fedriga visiterà lo stand allestito dalla Regione in collaborazione con Aries (l'in-house della Camera Commercio VG), portando il saluto ai 17 espositori.

Avrà quindi un incontro con il ministro dei Trasporti della Baviera Hans Reichhart, al quale parteciperanno anche l'omologo regionale, Graziano Pizzimenti, e il presidente Autorità Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, sulla collaborazione tra interporti e la definizione di nuove piattaforme di cooperazione in ambito economico e produttivo. «Come Camera di Commercio Venezia Giulia - afferma il presidente della Cciaa Vg, Antonio Paoletti - siamo convinti che il lavoro di squadra porta risultati: questa edizione di Transport Logistic sarà di fondamentale importanza per il sistema regionale».

ECONOMIA

NUMISMATICA PAOLETTI

Legno, l'annata parte in calo ma l'export spinge il settore

Primo trimestre, in Friuli Venezia Giulia produzione giù del 3,8% sul precedente. Niente contratti per ora per la Brixit. «Dalla Cina il glutine della maggiore»



Il primo trimestre, in Friuli Venezia Giulia, la produzione di legno è scesa del 3,8 per cento rispetto al periodo precedente. Niente contratti per ora per la Brixit. «Dalla Cina il glutine della maggiore»

Quattro Freccie in più per il Trieste Airport

NALGO. Quattro Freccie in più per il Trieste Airport, la compagnia aerea Alitalia ha annunciato di aver aumentato il numero di voli diretti verso Roma e Milano.

Crisi Whirlpool, si apre una settimana decisiva

ITALIA. Profitti scesi, si apre una settimana decisiva per Whirlpool. L'azienda di Ginevra ha annunciato di aver ridotto i costi e di aver aumentato la produzione.

Logistica a confronto alla Fiera di Monaco Regione in vetrina

Transport Logistic, la fiera leader mondiale per la logistica e la mobilità, aprirà oggi a Monaco di Baviera. La fiera, che durerà fino al 7 giugno, «copre l'intera value chain» del settore logistico.

Il cluster Comet nel '18 aumenta il fatturato

Il cluster Comet nel '18 aumenta il fatturato. I dati pubblicati dalla Camera di Commercio Venezia Giulia mostrano un aumento del fatturato del cluster di oltre il 10 per cento rispetto all'anno precedente.

MATERIALI, FERRAMENTI, ACCESSORI		MATERIALI PER LA COSTRUZIONE	
ALUMINIO	100,00	ALUMINIO	100,00
ACCIAIO	100,00	ACCIAIO	100,00
... (table continues with various materials and their prices)



Il Piccolo

Trieste

Opzione Trieste, l'attesa dei big del settore

Costa e Msc, azionisti del terminal passeggeri, restano prudenti. Stimata una capacità d'accoglienza fino a 80 toccate

Massimo Greco TRIESTE Trieste c'è, come si dice nelle cronache calcistiche, con una potenziale capacità di accoglienza da 70-80 toccate fino alla fine di ottobre, che significherebbero oltre 200 mila presenze turistiche tra sbarchi/imbarchi.

Ma il mondo della crocieristica preferisce non fare pronostici e attende i responsi ministeriali. Lo scalo crocieristico lagunare ha in calendario 500 toccate con una previsione di oltre un milione e mezzo di passeggeri. Riformulare i programmi per una decina di primarie compagnie utilizzatrici risulta a dir poco inauspicabile.

Prudenza a prova di dichiarazione. Un virgolettato della Costa, l'unico uscito dalle big del settore, trasmette che «le nostre linee guida sono operare sempre in massimo concerto con le autorità e garantire la soddisfazione del cliente». «Qualora - riprende il testo - ci fossero circostanze da non garantire un corretto svolgimento delle operazioni a Venezia, valuteremmo piani alternativi». «Al momento - conclude la nota - le nostre crociere da Venezia sono confermate come da programma e non hanno subito variazioni».

Stop. Costa opera con due navi fisse da/per la Laguna, "Luminosa" e "Deliziosa", ogni fine settimana da marzo a novembre.

Clia, che è una sorta di Confindustria della crocieristica, chiede l'attivazione del canale Vittorio Emanuele III, in alternativa alla Giudecca: ma l'apertura di questa idrovia alle passeggeri implica progetti, analisi, carotaggi, dragaggi ecc. Fatalmente alcuni anni di lavoro.

E intanto cosa farà lo scalo crocieristico veneziano? Risposta degli armatori: dipenderà dalle decisioni del ministero, ovvero da quali e quante saranno le restrizioni al traffico.

Chiaro che - a ogni buon conto - il porto più vicino, meglio attrezzato, con i fondali giusti è Trieste: non va dimenticato che Costa e Msc sono azionisti di Trieste terminal passeggeri (Marittima, Molo IV, parking), dove rappresentano insieme il 70% del capitale, una quota suscettibile di ulteriore ampliamento. A sua volta Royal Caribbean "tocca" la Marittima con alcuni marchi. Insomma, le "grandi" conoscono bene il Golfo. Ma un discorso è il supporto all'emergenza lagunare, altro tema è l'eventuale necessità di sostituire Venezia qualora gli "altolà" ministeriale rendessero non praticabile lo scalo: tesi estrema che viene però considerata di difficile attuabilità, perchè rischierebbe di dare vita a infiniti e costosi contenziosi.

L'incidente occorso alla banchina di San Basilio giunge in un momento molto interessante per il turismo marittimo dell'Adriatico.

L'«Adriatic sea forum», svoltosi alcuni giorni fa ad Ancona, prevede che il 2019 sarà un anno record per quest'area con 5,5 milioni di crocieristi, in crescita del 7,3% rispetto allo scorso anno. In testa sempre Venezia con 1,5 milioni di passeggeri, seconda Corfù (poco meno di 800 mila turisti), terza Ragusa (750 mila unità). Proiezioni positive (+2,4%) anche per il trasporto mediante traghetti, catamarani, aliscafi.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

La proposta di Dino Sagani, il comandante triestino da 20 anni in servizio alla Princess Cruises «Il Porto nuovo non avrà il fascino della Giudecca ma anche a Shanghai si attracca in periferia»

«La città ha le carte in regola L' attracco ideale? Il Molo VII»

L' intervista Lorenzo Degrassi Dino Sagani è il comandante triestino in forza da oltre 20 anni alla Princess Cruises e che solo due anni fa ebbe l' onore di pilotare la Majestic Princess nel golfo di Trieste nei giorni della sua inaugurazione. Con una carriera tanto lunga nella compagnia di navigazione statunitense, è un interlocutore con ampia esperienza per affrontare il tema del transito delle grandi navi a Venezia e le possibili conseguenze per il porto triestino.

Comandante, innanzitutto ci aiuti a capire meglio cos' è successo domenica a Venezia a bordo della Msc Opera. Quella è una nave che si muove a propulsori azimutali a becco elettrico, detti azipod: in pratica la Msc Opera è una nave che possiede delle eliche che girano a 360° durante le manovre, e questo aiuta molto chi la pilota, soprattutto nello stretto. A mio parere dal ponte di comando hanno perso il controllo diretto con le macchine e per qualche motivo non sono riusciti a metterle indietro tutta. Non è stato un errore umano, bensì tecnico ingigantito dal fatto che, molto probabilmente, i colleghi della Msc andavano un po' oltre il limite dei 6 nodi previsto nel canale della Giudecca. Così facendo al problema tecnico non si è riusciti a porre rimedio in tempo, perché anche gettando in mare tutte le ancore, la manovra di frenata si è allungata.

Ha avuto modo di condurre una nave bianca nel canale attraverso Venezia?

Nel 2014 con la Royal Princess, la nave più grande mai transitata con le sue 140mila tonnellate di stazza. La Msc Opera ne ha meno di 70 mila, ma rimane un gran bel bestione. Quando si pilota una nave a Venezia è come effettuare un' operazione chirurgica, perché le distanze sono molto limitate.

Crede che le grandi navi non debbano più transitare per il centro della città lagunare?

Da un punto di vista turistico è un peccato, ma al contempo è molto pericoloso. Domenica non è successo niente di grave per le persone, ma se ci scappava il morto cambiava tutto. L' alternativa c' è e la stanno mettendo a punto: è il canale che presto condurrà le navi a Porto Marghera.

Trieste potrebbe sostituirsi temporaneamente allo scalo marittimo veneziano?

Sono sempre stato dell' idea che Trieste potrebbe essere un' ottima destinazione alternativa per le navi bianche, però va detto subito che la Stazione marittima non ha lo spazio necessario. Se parliamo invece dell' ormeggio 57 del Molo VII allora le cose cambiano, quella sarebbe l' alternativa perfetta, perché con la superstrada i pullman potrebbero arrivare direttamente lì senza intasare le rive. A chi sostiene che non sarebbe un grande problema l' arrivo di quattro navi ogni fine settimana sul lungomare, rispondo che dovremmo confrontarci con qualcosa come 50 o 60 pullman per nave, si porterebbe in breve il traffico del centro cittadino al collasso, con lo scalo al Molo VII invece sarebbe tutto molto più funzionale.

Però il Molo VII non ha la stessa suggestione del canale della Giudecca...

Questo è vero, però bisogna considerare che trasbordi del genere sono molto comuni altrove. Penso a Shanghai, dove per visitarla è necessario sobbarcarsi un' ora di pullman per arrivarvi dal porto, la stessa cosa accade a Taipei dallo scalo di Keelung, perciò se c' è la disponibilità da parte dell' Autorità portuale di Trieste perché non sostituirci a Venezia, almeno provvisoriamente. Ovviamente è necessario creare al contempo una struttura adeguata per l' accoglienza dei passeggeri. Trieste è un' ottima alternativa allo scalo veneziano e l' attracco delle navi bianche nella nostra città costituirebbe anche un ulteriore impulso per il turismo».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PRIMO PIANO
L'incidente in Laguna

Opzione Trieste, l'attesa dei big del settore

Costa e Msc, azionisti dei terminali passeggeri, restano prudenti. Stimata una capacità d'accoglienza fino a 80 crociere

Trieste. L'incidente di domenica 3 giugno nel canale della Giudecca, a Venezia, ha scatenato un'ondata di polemiche e di interroganti. Il comandante della Msc Opera, Dino Sagani, ha dichiarato che la nave ha subito un guasto tecnico che ha compromesso la sua manovra. La compagnia di navigazione statunitense ha chiesto scuse e ha promesso di indagare sulle cause dell'incidente. In parallelo, si sta discutendo di un'alternativa di attracco per le grandi navi bianche: il porto di Trieste. L'idea è stata avanzata da Sagani e da altri operatori del settore. Si tratta di un'opzione che potrebbe risolvere il problema del transito delle grandi navi nel centro storico di Venezia, ma che è ancora in fase di studio e di valutazione.

La proposta di Dino Sagani, il comandante triestino da 20 anni in servizio alla Princess Cruises ed il Porto nuovo non avrà il fascino della Giudecca ma anche a Shanghai si attracca in periferia

«La città ha le carte in regola L'attracco ideale? Il Molo VII»



Il porto di Trieste è un'ottima alternativa per le grandi navi bianche, ma è ancora in fase di studio e di valutazione. La città ha le carte in regola per ospitare un'attracco di questo tipo. Il Molo VII è un'area portuale che potrebbe essere utilizzata per attraccare le grandi navi. La proposta è stata avanzata da Dino Sagani e da altri operatori del settore. Si tratta di un'opzione che potrebbe risolvere il problema del transito delle grandi navi nel centro storico di Venezia, ma che è ancora in fase di studio e di valutazione.

I parlamentari puntano il dito contro le carenze ferroviarie

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte, ha risposto alle accuse dei parlamentari di carenze ferroviarie. Ha dichiarato che il governo è impegnato a migliorare il servizio ferroviario e a ridurre i tempi di percorrenza. Ha anche annunciato che verranno investiti risorse per la manutenzione delle linee ferroviarie.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte, ha risposto alle accuse dei parlamentari di carenze ferroviarie. Ha dichiarato che il governo è impegnato a migliorare il servizio ferroviario e a ridurre i tempi di percorrenza. Ha anche annunciato che verranno investiti risorse per la manutenzione delle linee ferroviarie.



La Nuova di Venezia e Mestre

Trieste

il sindaco dipiazza

L'offerta di Trieste «Possono venire qui»

Venezia. Basta con le grandi navi a Venezia? A farsi avanti allora è Trieste. Il sindaco Roberto Dipiazza si è detto disponibile: «Se Venezia ha bisogno, Trieste la aiuterà» lasciando intendere però l'interesse per il mercato delle crociere che oggi fanno scalo a Venezia. Domani si riunisce il cda di Trieste terminal passeggeri: all'ordine del giorno c'è altro ma è probabile che si discuta anche del caso Venezia. Gli esperti triestini ritengono che la Stazione marittima sia in grado, da qui alla fine di ottobre, di accogliere 70-80 toccate di navi. Per un totale di 200-250 mila passeggeri. La stima si concentra sulla disponibilità dei fine settimana, che nel periodo giugno-ottobre sono una ventina. Anche i parlamentari triestini si stanno muovendo per promuovere l'alternativa Trieste.

--

PRIMO PIANO
Lo schianto in laguna

I sindacati chiedono una cabina di regia

Cgil, Cisl e Uil «Troppo frammentate le competenze sulla Laguna» Silevestri (Fim) «Incompatibili con Porto Marghera»



LA PENINSA
Sistema di sicurezza
Manca la segnaletica
Vtp: norme rispettate

I passeggeri sono corsi sulla banchina, ma non c'era sbocco
Di Marco e Ferrara in un'analisi, ma il piano previsto è ok



LA PENINSA
Appello e raccolta
Coraggio 25 Aprile
e 25 maggio

Alcune scuole hanno voluto, con i loro alunni, partecipare a una manifestazione di sensibilizzazione. Un'occasione per parlare di guerra e di pace, di libertà e di democrazia. Un'occasione per ricordare il sacrificio di chi ha dato la vita per la libertà e per la democrazia.

LA NOTIZIA DELLA
Le compagnie aeree
invocano un'alternativa

Le compagnie aeree invocano un'alternativa a Venezia per le grandi navi. Le compagnie aeree invocano un'alternativa a Venezia per le grandi navi. Le compagnie aeree invocano un'alternativa a Venezia per le grandi navi.

Il sindaco Dipiazza si è detto disponibile: «Se Venezia ha bisogno, Trieste la aiuterà» lasciando intendere però l'interesse per il mercato delle crociere che oggi fanno scalo a Venezia. Domani si riunisce il cda di Trieste terminal passeggeri: all'ordine del giorno c'è altro ma è probabile che si discuta anche del caso Venezia. Gli esperti triestini ritengono che la Stazione marittima sia in grado, da qui alla fine di ottobre, di accogliere 70-80 toccate di navi. Per un totale di 200-250 mila passeggeri. La stima si concentra sulla disponibilità dei fine settimana, che nel periodo giugno-ottobre sono una ventina. Anche i parlamentari triestini si stanno muovendo per promuovere l'alternativa Trieste.

Il sindaco Dipiazza si è detto disponibile: «Se Venezia ha bisogno, Trieste la aiuterà» lasciando intendere però l'interesse per il mercato delle crociere che oggi fanno scalo a Venezia. Domani si riunisce il cda di Trieste terminal passeggeri: all'ordine del giorno c'è altro ma è probabile che si discuta anche del caso Venezia. Gli esperti triestini ritengono che la Stazione marittima sia in grado, da qui alla fine di ottobre, di accogliere 70-80 toccate di navi. Per un totale di 200-250 mila passeggeri. La stima si concentra sulla disponibilità dei fine settimana, che nel periodo giugno-ottobre sono una ventina. Anche i parlamentari triestini si stanno muovendo per promuovere l'alternativa Trieste.



Sicurezza e muri di gomma

Diciamoci la verità, era forte la convinzione che nulla di grave potesse succedere. A dispetto di foto scioccanti e di un movimento di opinione sempre più aggressivo, la maggioranza credeva, compreso chi scrive, alle rassicurazioni di tecnici ed esperti. Anche perché nulla di grave era mai successo. Non pareva un tema di sicurezza quanto piuttosto di difesa della storia e della «bellezza».

Sei indagati per lo schianto a Venezia
Comandante e piloti sotto accusa. Toninelli «Viva i giganti, ma non a Marghera». Chioggia o Lido le ipotesi

UN FUTURO TUTTO DA RIPENSARE
di Alessandro Banchieri

UN FANTASMA DI UN FUTURO TUTTO DA RIPENSARE
di Giuseppe Montanaro

In bici sotto la frana per un selfie coraggioso il sindaco: «Fermateli»
di Andrea Pizzani

Mestre, case per altri 1.600 abitanti
di Paolo Biondi

Setti, la rivincita del presidente contestato
di Paolo Biondi

Pedemontana, solo la Lega al via «È l'Italia del sì»
di Paolo Biondi

Viaggio sulla «smart road»
di Paolo Biondi

L'orgoglio degli operai
di Paolo Biondi

Partorire qui, gli ombeliconi sono gratis
di Michele Nicoletti

LUNA E POMODORO
Via Vincenzo Giugiarò 4
36022 Montebelluna (VI)
Tel. +39 041 9228351
Apertura: 08.00 - 24.00
CHIUSO IL GIOVEDÌ

La sicurezza e i muri di gomma

Alessandro Baschieri

Già prima di domenica era difficile trovare qualcuno disposto a difendere i diritti dei giganti del mare in spregio a Venezia e ai veneziani, ma la classe dirigente pensava di avere tutto il tempo di preparare un'alternativa. Il tempo per costruire un percorso diverso senza rinunciare a migliaia di posti di lavoro e senza cancellare approdo portuale e business. Su questo il movimento «No navi» trovava legittime resistenze. Purtroppo non era così. O forse sì, forse è stato solo un caso sfortunato. Resta che da oggi si ragiona su basi diverse. La sicurezza viene prima di tutto e ora siamo certi che prima o poi le grandi navi se ne andranno da Venezia. Di più: ci sarà una fortissima pressione perché questo accada prima piuttosto che poi.

Le idee possono cambiare la storia, gli eventi la fanno e quello di domenica resterà uno spartiacque. La tragedia sfiorata e i video del gigante fuori controllo hanno spostato l'ago della bilancia e quel movimento d'opinione con venature antagoniste e radical chic, rafforzato dalle prese di posizione di artisti e intellettuali, avrà una base sempre più larga e sempre più convinta. È diventata una questione emergenziale, lo scarto è tutto lì.

Cosa serve per spostare le navi dalla Giudecca? A che punto siamo? Si riparte dal percorso alternativo, ovvero dall'approdo dei giganti lontano da San Marco. Siamo dunque al nodo politico. Bisogna pur riconoscere che il «Sistema veneto», dal Comune alla Regione, un progetto ce l'ha e non da ieri. Vuole fermare le navi a Marghera, in laguna, e scavare un canale per farle arrivare a Venezia in parallelo al Ponte della libertà tenendosi lontano da San Marco e dalle zone di grande traffico acqueo. Per le ragioni di cui si diceva all'inizio, non l'ha mai considerata una questione di vita o di morte ma intanto l'aveva fatto. E da almeno un anno aspetta una risposta dal ministero delle infrastrutture, ovvero da Toninelli.

La risposta non è mai arrivata. Il ministro ci ha detto ieri che il progetto non c'è e quindi non può averlo bloccato ma in realtà ha bloccato l'idea. Par di capire che la necessità di scavare un nuovo canale venga scartata per ragioni di tutela ambientale della laguna. La perplessità sarebbe stata comunicata solo informalmente e in ogni caso non è stata proposta un'alternativa dell'alternativa.

Ragion per cui stridono i suoi tweet (ma in fondo anche di Bonisoli) e i suoi video che accreditano la tesi secondo la quale «dopo anni di inerzia dei precedenti governi siamo vicini alla soluzione». Ci dicessero qual è. Stanno pensando di fermare le grandi navi a Chioggia? Spiegassero i contorni del progetto. La realtà è che questo governo, a differenza del precedente, non ha mai nemmeno convocato il Comitato, l'organo che rappresenta le parti in causa. E l'impressione che hanno a Venezia, anche ascoltando gli interventi sul tema, è quella che da un anno non si muova foglia.

Per dirla tutta, l'impressione è che a Roma nemmeno abbiano tanto chiara la situazione e siano fermi ancora alle analisi costi benefici. Siamo tra il no e il non so, siamo al muro di gomma.

© RIPRODUZIO ZNE RISERVATA.

REGIONE ATTUALITÀ

Grandi navi | Le opinioni

Tra i turisti delle crociere «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo»

Il business vale 280 milioni l'anno: «Vogliamo la comodità»

«Vogliamo San Marco o neanche scendiamo» è il grido di battaglia dei turisti delle crociere. Un grido che si è levato con forza durante la conferenza stampa di venerdì 31 maggio, quando i rappresentanti delle compagnie di crociera hanno espresso il loro dissenso nei confronti del progetto di fermare le navi a Marghera. Per i turisti, la comodità di approdare a San Marco è un valore inestimabile. «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo», dicono, «non vogliamo che Venezia diventi un cantiere di cantieri».

Il business delle crociere è un settore in forte crescita. In Italia, il mercato delle crociere è valutato in circa 280 milioni l'anno. Le compagnie di crociera sono un settore importante per l'economia italiana, in particolare per la regione del Veneto. Le navi delle crociere portano con sé migliaia di turisti, che spendono in alberghi, ristoranti, negozi e servizi. Le crociere sono un settore importante per l'economia italiana, in particolare per la regione del Veneto. Le navi delle crociere portano con sé migliaia di turisti, che spendono in alberghi, ristoranti, negozi e servizi.



Alcune opinioni

1 **Il futuro della città da ripensare**

Il futuro della città da ripensare. Il progetto di fermare le navi a Marghera è un progetto che ha suscitato molte polemiche. I sostenitori del progetto sostengono che è necessario per la sicurezza e per la tutela ambientale della laguna. Gli oppositori sostengono che il progetto è costoso e che potrebbe danneggiare l'economia della città.

2 **La sicurezza e i muri di gomma**

La sicurezza e i muri di gomma. Il progetto di fermare le navi a Marghera è un progetto che ha suscitato molte polemiche. I sostenitori del progetto sostengono che è necessario per la sicurezza e per la tutela ambientale della laguna. Gli oppositori sostengono che il progetto è costoso e che potrebbe danneggiare l'economia della città.



Un futuro tutto da ripensare

Il rumore di una sirena, grida, corse; la MSC non può più fermarsi, colpisce la Country river, c'è rumore di onde, di vetri. Venezia si è svegliata così; video su Facebook, messaggi su What' sApp, paura, collera. Ogni anno, nel giorno dell' Ascensione (la «Sensa»), Venezia si sposa simbolicamente al mare. Quest' anno i festeggiamenti sono molto ridotti, visto l' incidente. Anche questo è simbolico.

The collage shows several pages from the 'Corriere del Veneto' newspaper. The main headline on the top page is 'Pedemontana, solo la Lega al via «È l'Italia del sì»'. Below it, there's a photo of a group of people in yellow shirts. Other visible headlines include 'Sei indagati per lo schianto a Venezia' (with a sub-headline 'Comandante e piloti sotto accusa. Toninelli «V'ia i gijganti, ma non a Marghera». Chioglia o Liko le ipotesi'), 'In bici sotto la frana per un selfie coraggioso il sindaco: «Fermateli»', and 'Mestre, case per altri 1.600 abitanti'. There are also smaller articles like 'Sicurezza e muri di gomma' and 'Luna e Pomodoro'. At the bottom, there are two identical advertisements for 'LUNA E POMODORO' featuring a logo and contact information for Vincenzo Guagnari.

Il futuro della città da ripensare

Giovanni Montanaro

Qualcosa si è rotto, a Venezia. Venezia è delicata, strana. La laguna è un sistema complesso, i fondali non sono molto profondi. È per questo motivo che, per paradosso, le navi da crociera devono passare davanti a San Marco e poi per il Canale della Giudecca, proprio in mezzo alle case della città; non hanno altre alternative, al momento, per raggiungere la Marittima, vicino alla Stazione Ferroviaria, lì dove nell' Ottocento fu spostato (da San Marco e dalla Punta della Dogana) il porto commerciale e oggi c'è il porto turistico.

Eppure, lì non dovrebbero più passare, le navi, visti i rischi che questo comporta; è dal 2012, dai tempi del decreto Clini - Passera, che il transito è in deroga in attesa di una diversa soluzione. La soluzione è stata stabilita nel 2017; le navi dovrebbero entrare per il c.d. Canale dei Petroli, e poi essere distinte; le più grandi in un nuovo terminal turistico di Marghera, alcune più piccole invece, mediante lo scavo di un nuovo canale, dovrebbero restare alla Marittima, ma senza più passare per il centro veneziano. Finirà forse così. Verranno giorni di grande indignazione, sublimi proclami; sarà subito stabilita la deviazione delle navi a Marghera, ora che un nuovo incidente sarebbe inevitabilmente impossibile da giustificare. A seguire, ci sarà l' avvio dei lavori di scavo del nuovo canale. O forse no; ci saranno bandi di gara, ricorsi, cambi di governo, e saremo ancora daccapo tra qualche anno, visto che già sette ne sono passati. Io credo invece che bisogna cambiare approccio. Questo incidente deve essere un' ulteriore occasione per ripensare Venezia. Ha bisogno, Venezia, di questo tipo di turismo? La crocieristica rappresenta un indotto importante, circa 300 milioni di euro, divisi tra i ricavi diretti per l' attività portuale e quelli indiretti, ossia quanto i crocieristi portano in città (sono più di un milione). Rappresenta circa il 2% del Pil cittadino, ed è una percentuale importante anche se non decisiva, considerando anche che si tratta di un dato lordo, che non considera - per dire - i costi di inquinamento e di deterioramento del patrimonio architettonico causato dal passaggio di questi colossi. È venuto il momento di rinunciare? Bisogna cominciare a guardare un po' più in là, a che città si vuole costruire nei prossimi cinquant' anni. Il problema di Venezia non è solo che una nave colpisca piazza San Marco (eventualità remota). Venezia è il logorio dei 20 milioni di turisti all' anno, dei 9000 posti letto appena autorizzati a Mestre, di Airbnb e delle affittanze turistiche che stanno trasformando le nostre città (non solo Venezia, ma anche Firenze, Roma, e anche Milano che sembrava l' unica immune). Bisogna limitare, regolare gli arrivi. Ma questo non basta. Non è vietando, che si può pensare di fermare il fenomeno. Ma creando alternative economiche. È inutile togliere le crociere se non si riescono ad attrarre investimenti alternativi, legati all' industria, ai servizi, alle nuove tecnologie, alle energie pulite, agli studi di eccellenza.

Solo così, solo creando nuovo lavoro in settori diversi sarà possibile attrarre nuovi cittadini, cambiare l' inerzia del mercato immobiliare. Ma se non si gioca così, in contropiede, è una partita persa; Venezia magari resterà intatta, ma non sarà viva.

REGIONE ATTUALITÀ

Grandi navi | Le opinioni

Tra i turisti delle crociere «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo»

Il business vale 280 milioni l'anno: «Vogliamo la comodità»

«Vogliamo San Marco o neanche scendiamo» è il grido di battaglia dei crocieristi che, a Venezia, si sono riuniti per discutere del futuro della città. I crocieristi, che sono in città da 10 anni, hanno una voce sempre più forte. E vogliono che Venezia sia una città turistica, non solo un porto di passaggio. «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo» è il grido di battaglia dei crocieristi che, a Venezia, si sono riuniti per discutere del futuro della città. I crocieristi, che sono in città da 10 anni, hanno una voce sempre più forte. E vogliono che Venezia sia una città turistica, non solo un porto di passaggio. «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo» è il grido di battaglia dei crocieristi che, a Venezia, si sono riuniti per discutere del futuro della città. I crocieristi, che sono in città da 10 anni, hanno una voce sempre più forte. E vogliono che Venezia sia una città turistica, non solo un porto di passaggio.



Alina Pizzato

1 commento | La sicurezza e i mari di gomma

1 commento | Il futuro della città da ripensare



Inchiesta aperta, ci sono sei indagati motori del gigante sotto sequestro

Avviso di garanzia al comandante della Msc, disposte le perizie. Crociera annullata e biglietti rimborsati

A. Zo.

VENEZIA C'è il fascicolo, con l'ipotesi di reato di «danneggiamento con pericolo colposo di naufragio», previsto dal codice della navigazione. C'è il sequestro di alcune componenti della Msc Opera, ritenute determinanti per chiarire che cosa è accaduto: i motorini, il timone e la «scatola nera» della nave, che però resta accessibile ai passeggeri. E ci sono anche gli indagati: il comandante della nave e un altro dipendente Msc (il responsabile a terra), i due piloti del porto che assistevano il primo e i due dei rimorchiatori. «A breve disporremo una consulenza tecnica», ha detto il procuratore capo di Venezia Bruno Cherchi dopo un vertice con il pm di turno Lucia D' Alessandro e i tecnici della Capitaneria di Porto. La procura ha aperto un'inchiesta sull'incidente di domenica mattina, quando alle 8.30 la nave da crociera Msc Opera, probabilmente a causa di un' avaria (pare un blackout), ha sbandato sulla destra mentre stava arrivando al terminal della Marittima e ha sbattuto in pieno abbrivio - rallentato solo dai rimorchiatori che la assistevano - contro la banchina di San Basilio e la nave River Countess lì ormeggiata, che ospitava più di cento passeggeri. Solo un miracolo e l'abilità dei comandanti hanno evitato la tragedia: da un lato quello della Msc, insieme ai piloti del porto che salgono a bordo delle crociere nel tratto lagunare, ha cercato di «buttarsi» verso la banchina e di evitare il battello e ha gettato l'ancora; dall'altro quello del fluviale ha mollato gli ormeggi, in modo che l'imbarcazione, toccata, si è spostata senza essere travolta.

Ora però inizia il tempo della ricostruzione delle eventuali responsabilità. «Ce le diranno i tecnici - dice Cherchi - Dovremmo capire se e quali problemi ci sono stati e se siano riferibili alle condotte di chi». La priorità è dunque capire il perché della manovra anomala. Altri aspetti oggetto di polemica, come per esempio quello sui cancelli che i passeggeri in fuga hanno trovato chiusi lungo la banchina, saranno eventualmente affrontati successivamente. Vtp ha fatto sapere che in realtà c'è un grande cancello che resta sempre aperto, perché il battello fluviale si ferma più giorni ed è come se fosse un grande albergo; gli altri sono chiusi perché fanno parte della cosiddetta «area sterile», come prevede il piano di security. La procura ha anche disposto l'acquisizione di tutta la documentazione di bordo e il sequestro della River Countess per valutare i danni subiti. «Abbiamo disposto dei sequestri mirati proprio per evitare il blocco della nave», ha spiegato Cherchi. I passeggeri possono salire a bordo, ma la crociera non potrà partire fino a quando non saranno finiti gli accertamenti tecnici.

In realtà in serata la compagnia svizzera ha annunciato la decisione di annullare la crociera. «Saranno rimborsati tutti i passeggeri per l'intero costo del biglietto e gli eventuali servizi prenotati», spiega Msc in una nota. «Non basta il rimborso, serve anche un indennizzo per il danno da mancata vacanza», tuona però l'Unione Nazionale Consumatori. A chi vuole tornare a casa saranno pagati tutti i costi di rientro, mentre chi vuole rimanere a bordo fino alla data prevista per lo sbarco, può farlo: l'intrattenimento sarà operativo e ci sarà anche un servizio navetta gratuito da e per Piazza San Marco.

L'obiettivo è ripartire venerdì per essere a Bari sabato, saltando la parte del tour che prevedeva sbarchi in Albania, a Mikonos e Corfù. Da Bari poi tornerà a Venezia per la crociera successiva. In ospedale sono rimaste solo due delle quattro turiste ferite: una 66enne australiana e una 71enne neozelandese, che erano a bordo della River. La prima ha un trauma toracico-dorsale, la seconda dovrà essere operata alla spalla. Una statunitense e un'altra australiana sono state già dimesse.

Ai futuri indagati potrebbero essere contestate anche le lesioni, se faranno querela.

Nel frattempo ieri Msc ha potuto avviare i lavori di ripristino dello scafo danneggiato, mentre la Capitaneria di Porto ha emanato un'ordinanza di «inaccessibilità tecnica» della banchina 29, che dovrà essere ripristinata, ovviamente a

REGIONE ATTUALITÀ

Grandi navi

L'incidente di Venezia e la politica



Inchiesta aperta, ci sono sei indagati motori del gigante sotto sequestro

Avviso di garanzia al comandante della Msc, disposte le perizie. Crociera annullata e biglietti rimborsati

Il pilota diceva "Aiutatemi!" Ho fatto di tutto per frenare»



Il comandante del rimorchiatore

Il pilota diceva "Aiutatemi!" Ho fatto di tutto per frenare»

Il comandante del rimorchiatore

Il pilota diceva "Aiutatemi!" Ho fatto di tutto per frenare»

spese dell' assicurazione della compagnia. Il terminal di Trieste e il sindaco Roberto Dipiazza si sono offerti per ospitare alcune navi, ma Vtp ha declinato l' invito. Probabile che nel weekend si sposti nel porto giuliano solo la Costa Luminosa, ma solo perché a Venezia è prevista una protesta dei No navi.

Chioggia e Lido, il Mit pensa a due alternative per fermare le crociere L'ipotesi commissario

Il ministro si difende dalle accuse di stallo e promette la soluzione: nell'attesa un piano per ridurre i passaggi

VENEZIA Di tre ipotesi aperte pare che ora ne siano rimaste in campo due: Lido San Nicolò e Chioggia. Ma si parla di anni e dunque servirà una soluzione transitoria. Il territorio, dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro al governatore Luca Zaia, fino anche al presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, da tempo chiedono a gran voce il ripristino del canale Vittorio Emanuele, che consentirebbe di arrivare all'attuale Marittima non più attraverso il bacino di San Marco, ma tramite il canale dei Petroli, costeggiando poi il ponte della Libertà.

Per loro, poi, andrebbe realizzato il futuro terminal a Marghera, così come deciso dal Comitato del novembre 2017. Ieri però nel lungo incontro di tre ore al ministero delle Infrastrutture - da un lato il ministro Danilo Toninelli con i suoi tecnici, dall'altro Musolino, il provveditore triveneto Roberto Linetti e, in videoconferenza, l'ammiraglio della Capitaneria di Porto Piero Pellizzari - di Vittorio Emanuele non si sarebbe parlato, puntando piuttosto sull'ipotesi di «riduzione» del numero delle navi. Che sia una riduzione di numero o di dimensione, questo è ancora al vaglio e ci sarà anche un tavolo con le compagnie. D'altra parte anche il ministro dei Beni Culturali Alberto Bonisoli ha ricordato il vincolo posto dalla Soprintendenza sul canale della Giudecca, chiedendo poi a Porto e Comune di ritirare il ricorso al Tar contro il decreto: «Stiamo affrontando con serietà e rigore questo tema - afferma - limitare la navigazione è indispensabile e non si può più rimandare». Si sta lavorando inoltre a uno scaglionamento degli accessi, per spalmarli su più giorni ed evitare i «picchi» nei weekend. E infine si parla di un commissario per accelerare i lavori dell'ipotesi scelta.

Toninelli ha convocato l'incontro ieri mattina, dopo l'incidente di domenica, che si è concluso con la promessa di altre riunioni a stretto giro.

«Stiamo lavorando come supporto tecnico al ministero», dice Musolino. Toninelli si è voluto togliere qualche sassolino dalla scarpa. «Non esiste alcun progetto sull'ipotesi Marghera, io non ho bloccato nulla - ha detto il ministro - Siamo prossimi a una scelta».

I 5 stelle, così come gli ambientalisti, sostengono infatti che quel Comitato sia illegittimo, visto che mancavano la maggior parte dei ministri e alla fine c'è stato solo un verbale e nessun atto di indirizzo. «Adesso, risolta l'emergenza, vogliamo immediatamente fuori le grandi navi da Venezia», dice il consigliere regionale Jacopo Berti.

In mattinata, all'inaugurazione della Pedemontana, Zaia e anche il ministro dell'Interno Matteo Salvini avevano invece ribadito la loro soluzione. «C'è un progetto per le navi, bene, si faccia subito», ha detto il ministro leghista.

«Sono stufo delle stupidaggini di Salvini», ha risposto Toninelli in serata. Ieri è continuato il profluvio di dichiarazioni e sono arrivate anche le prime interrogazioni da parte del Pd: al Senato con Andrea Ferrazzi come primo firmatario, alla Camera con Nicola Pellicani. «Bisogna definire un limite dimensionale, le navi che arrivano in laguna devono essere compatibili», dice Ferrazzi. «Il ministro riferisca in aula, non servono soluzioni provvisorie ma definitive», incalza il senatore Udc Antonio De Poli. «L'incertezza rischia di allontanare le attività economiche relative alla crocieristica che contano circa 5 mila persone», dice il presidente di Confindustria Veneto Matteo Zoppas. E anche il Touring Club Italiano si schiera per lo stop alle crociere a Venezia: «Non è più rinviabile lo spostamento in altre zone della laguna».

Si parla appunto di Chioggia e San Nicolò. Ci sarebbe un altro progetto alla bocca di Lido, dall'altro lato (quello di Treporti), firmato da Duferco e dall'ex viceministro Cesare De Piccoli, che pur avendo ottenuto l'ok della commissione Via è stato accantonato. C'è inoltre un fronte che propone di spostare temporaneamente le crociere al terminal commerciale e dei traghetti di Fusina.

La politica
L'ipotesi scelta

Chioggia e Lido, il Mit pensa a due alternative per fermare le crociere L'ipotesi commissario

Il ministro si difende dalle accuse di stallo e promette la soluzione: nell'attesa un piano per ridurre i passaggi

Stallo e risposta
C'è un progetto per le navi, bene, si faccia subito», ha detto il ministro leghista.

Tra i turisti delle crociere «Vogliamo San Marco o neanche scendiamo»

Il business vale 280 milioni l'anno: «Vogliamo la comodità»

Andrea Priante

veneziana «Ma lei lo sa quanti milioni di euro portano i crocieristi? Tremila persone che scendono dalle navi, prendono i taxi, riempiono i ristoranti, fanno shopping... E davvero crede che i veneziani rinuncerebbero a tutti questi soldi?».

Ecco, il vero nodo della questione: i schei.

Secondo uno studio, i crocieristi portano in dono 280 milioni di euro l'anno. E sono dati che risalgono al 2015. Secondo il Touring Club italiano, in dodici mesi le «grandi navi» trasportano circa un milione e mezzo di passeggeri «toccando» Venezia quasi 500 volte. Se a questo si aggiunge che, negli ultimi 40 anni, il numero di presenze è aumentato del 250 per cento, portando a una proporzione di 45 «forestieri» per ogni abitante, si capisce quanto il turismo sia ormai entrato nel Dna della città lagunare.

Il dibattito «grandi navi sì», «grandi navi no», rischia quindi di ridursi a un esercizio inutile, se prima non ci si chiede se i veneziani sarebbero davvero disposti a sopportare i rischi di un cambio radicale nella gestione delle crociere. Perché di questo si tratterebbe, secondo il fronte del «tutto rimanga com'è».

Il russo Alexander Smirnov fa il cantante sulla Le Ponant, una nave di super lusso che in queste ore è attraccata alla Marittima. «In alta stagione - spiega - ogni passeggero arriva a pagare 1.250 euro al giorno. In cambio, però, ha champagne e caviale, tre camerieri a disposizione e, quando si arriva qui, anche la possibilità di ammirare piazza San Marco dal mare. È uno spettacolo impagabile, a cui nessuno vuole rinunciare». Smirnov dice che, senza il passaggio di fronte a Palazzo Ducale, molti turisti andrebbero altrove: «Marghera è brutta, fa passare la voglia di scendere dalla nave. Senza contare quanto complicato sarebbe spostare migliaia di persone da una parte all'altra della laguna».

Più o meno allo stesso modo la pensa anche Antonino Di Leva, che lavora come carpentiere proprio sulla Msc Opera protagonista dell'incidente: «I crocieristi portano molti soldi a questa città. E sono disposti a farlo anche perché, quando la nave arriva nel canale della Giudecca, si ritrovano davanti uno scenario unico e meraviglioso». E Suresh Sivasubram, chef asiatico su una grande nave, la mette sul piano del confort: «La gente vuole viaggiare comoda, l'accesso a Venezia deve essere facile altrimenti c'è il rischio che i turisti scelgano altre destinazioni».

A dargli ragione è Rayco Perez, uno spagnolo in viaggio con la fidanzata: «Da qui, in pochi minuti si arriva in città. Se ho a disposizione soltanto una giornata prima che la crociera riprenda la navigazione, non posso perdere più di un'ora per raggiungere San Marco. Piuttosto ci rinuncio».

Non tutti, però, la vedono così. Kristin Feldmann passeggia per San Basilio, a cento metri dal luogo dell'incidente e dove ancora è ormeggiata la River Countess, che mostra i danni rimediati nello schianto contro la Msc Opera. Con Kristin c'è il fidanzato, Luca Fabbro, di origini italiane «anche se viviamo a Trier, una delle città più antiche della Germania, che conserva molte strutture di epoca Romana. Per questo capiamo quanto sia essere delicata Venezia. Se per salvarla occorre pagare un ticket d'ingresso o spostare il transito delle navi, il governo italiano dovrebbe farlo immediatamente. Senza contare che, togliendo questi giganti, la città sembrerebbe più genuina e meno un parco divertimenti». Lo dice anche Milva Meyer, pure lei tedesca: «Piuttosto di mettere a rischio tanta bellezza, rinunciare alle crociere e ci vengo in treno» Roberto Vianello di lavoro trasporta i turisti. Lui, all'idea di indirizzare le navi verso Marghera crede poco: «Ci vorrebbero anni per costruire le opere e le infrastrutture necessarie. E se poi i turisti calano? Questi portano tanti-tanti-tanti soldi, anche nelle tasche di chi poi si lamenta». Alle sue spalle si intravede lo scafo sfasciato della River Countess. Sul ponte c'è il capitano che, quasi a voler rispettare l'iconografia tradizionale, passeggia fumando la pipa. Al suo fianco, il comandante in seconda, che spiega: «Stiamo bene, per fortuna. Ma qui è tutto sotto sequestro...».



Il gigante che li ha travolti è fermo al terminal Marittima.

Lì dove si stanno dirigendo due amiche milanesi, Lucia Tortorelli e Diana Basilico.

«Dovevamo imbarcarci proprio sulla Msc, per una settimana. Ma a questo punto siamo preoccupate dall' idea che possa accadere un altro incidente...». Per loro non farebbe alcuna differenza partire da lì o da Marghera. «Venezia è delicata. Se per prendersene cura occorre attraccare altrove, non vediamo perché non si dovrebbe fare». E i soldi? «Ci sono cose più importanti...».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sei gli indagati per la Msc sono i piloti di nave rimorchiatori e porto

La Procura ordina il sequestro e la consulenza sulla scatola nera della "Opera". L'ipotesi di reato è danneggiamento con pericolo colposo di naufragio

Rubina Bonvenezia. Sei indagati per la Msc "Opera" impazzita che domenica mattina ha prima impattato prima contro il battello fluviale "River Countess", poi contro la banchina di San Basilio. Si tratta del comandante della grande nave, del DPA, ovvero il Designated Person Ashore di Msc, colui che provvede al collegamento tra gli uffici della compagnia e la nave, dei due piloti del Porto di Venezia e dei due comandanti dei rimorchiatori che stavano "accompagnando" la grande nave. L'ipotesi di reato è danneggiamento con pericolo colposo di naufragio, come previsto dal Codice della navigazione.

L'iscrizione sul registro degli indagati, con relativa nomina degli avvocati, è un passaggio necessario in vista della consulenza tecnica in contraddittorio annunciata ieri dal procuratore capo Bruno Cherchi. L'incarico verrà conferito giovedì.

la scatola nera i misteri sull'incidente che ha fatto il giro del mondo potrebbero essere risolti con l'analisi dei dati contenuti nella scatola nera della "Opera". Il dispositivo è stato sequestrato dalla pm Lucia D' Alessandro. «Sequestri mirati per evitare il blocco della nave che aveva 1.500 persone che dovevano scendere e 2.500 pronte a salire, più il personale», come ha detto il procuratore capo, hanno interessato anche altre componenti meccaniche della Msc tra cui i motorini per spostare l'imbarcazione e «tutti i punti di movimento della nave». Sigilli anche sul cavo di acciaio che collegava il rimorchiatore di prua alla Msc e il battello fluviale (solo per la verifica dei danni).

Materiali, questi, ora a disposizione dei consulenti. La nave non è stata sequestrata. Nel tardo pomeriggio, dopo gli annunci di possibili partenze ritardate della crociera, Msc ha comunicato l'annullamento definitivo del viaggio.

la consulenza tecnica «Non possiamo accertare quello che è successo solo sentendo le persone, serve una consulenza tecnica che in questo caso è un accertamento irripetibile soprattutto per quanto riguarda la scatola nera», ha spiegato Cherchi. Gli indagati potranno nominare i periti di parte che parteciperanno alle operazioni tecniche dopo il conferimento, giovedì, dell'incarico al professionista scelto dalla Procura. «La consulenza dovrà stabilire il motivo che ha permesso alla nave di non seguire la rotta, sbandando sulla destra», ha aggiunto il procuratore capo, «C'è stato un problema tecnico? È dipeso dalle condotte delle persone? Al momento non possiamo dirlo: le prime ricostruzioni della Capitaneria di Porto necessitano di approfondimenti tecnici». E sull'ipotesi dell'avaria, come sostenuto da Msc: «Dobbiamo valutarla». In plancia di comando, come ha riferito il capo della Procura, c'erano il comandante della Msc e i piloti del Porto «che suggeriscono cosa fare perché conoscono la zona, ma chi decide è sempre il comandante».

l'accusa Per il momento il fascicolo in Procura riporta l'ipotesi di reato prevista dall'articolo 1123 del Codice della Navigazione che punisce «chiunque per colpa cagiona danno a una nave» con la reclusione da 6 mesi a 3 anni. Una eventuale accusa di lesioni colpose dipenderà dalla presentazione o meno della querela da parte delle persone offese.

le indagini Domenica la pm ha coordinato gli uomini della Capitaneria nei sopralluoghi a bordo della Msc e del battello fluviale. Sul posto anche il procuratore capo. Nel corso dei sopralluoghi è stata acquisita numerosa documentazione che ora dovrà essere passata al setaccio. Ieri mattina i vertici della Capitaneria sono arrivati in Procura per fare il punto sia con Cherchi che con il magistrato che a brevissimo passerà il fascicolo ad un collega.

le condizioni dei feriti Dei cinque feriti, due restano ricoverati all'ospedale Civile di Venezia. Si tratta di una australiana di 66 anni, H.R., per la quale l'Usl fa sapere che prosegue l'osservazione per il trauma toracico-dorsale. M.V., 71 anni dalla Nuova Zelanda, verrà a breve operata per una frattura alla spalla.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

alla trasmissione radio

Parla il comandante De Falco «Bisogna imparare dagli errori»

venezia. «Ieri a Venezia abbiamo avuto la dimostrazione che proprio non riusciamo ad imparare nulla dai nostri errori: c'è una sproporzione tra le dimensioni della nave e gli spazi a disposizione». Lo dice Gregorio De Falco, senatore del Gruppo Misto e comandante.

Ospite della trasmissione radiofonica di Rai Radio1 "Un Giorno da Pecora", il senatore, notissimo per aver gestito la tragedia della Concordia all'isola del Giglio, celebre per le famose comunicazioni radio con il comandante Schettino, in cui gli intimava di tornare a bordo, commenta, forte della sua esperienza, l'incidente navale avvenuto domenica nel canale della Giudecca.

La vicenda veneziana non gli ha affatto ricordato la tragedia della Concordia. «No, è molto diversa, nella dinamica e soprattutto, per fortuna, negli esiti», ha detto in trasmissione. Nulla a che vedere, quindi, con gli inchini, chiedono i conduttori. «No, gli inchini non esistono. Sono una sorta di navigazione per scopi turistici, hanno a che vedere con la parte turistica». E poi De Falco spiega la sua posizione. Non bastavano due rimorchiatori per il traino di una nave così grande. Ce ne sarebbero voluti, dice De Falco, «almeno quattro di rimorchiatori, due davanti e due dietro». Sulla vicenda dell'incidente di Venezia, De Falco ha riservato un commento personale anche sulla sua pagina Facebook. «Passeggeri paganti e non paganti», il titolo che mette in collegamento vicende diverse. «Ieri a Venezia si è sfiorata una tragedia a causa di un guasto alla nave da crociera MSC Opera. Tutti ricordano che la ONG Sea Watch fu trattenuta per settimane, alla ricerca di eventuali problemi tecnici», dice il senatore.

«Oggi sapremo che per eseguire le dovute verifiche tecniche di legge, sulla grande nave da crociera che ha a bordo migliaia di passeggeri paganti, le autorità si faranno bastare pochi giorni, se non qualche ora». La nave lascerà Venezia il 7 giugno.

--Mitia Chiarin.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' APPROFONDIMENTO

Ulteriori misure per la sicurezza in ballo l' ipotesi di tre barche guida

Carlo Mionvenezia. Dopo l' incidente di domenica mattina e in attesa di trasferire parte del traffico crocieristico sul Canale Vittorio Emanuele III, la Capitaneria di Porto sta valutando di imporre ulteriori misure di sicurezza alle grandi navi in entrata e in uscita dalla laguna.

L' indicazione in tal senso è stata data alla Capitaneria di Porto durante il Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza pubblica svoltosi domenica pomeriggio.

In questo momento, oltre a impedire a certe navi di entrare considerate le loro caratteristiche i parametri di sicurezza imposti alle grandi navi prevedono l' obbligo di due rimorchiatori che a prua e a poppa "guidino" i grattacieli galleggianti nel loro transito da Sant' Andrea alla Stazione Marittima attraverso il bacino di San Marco e il canale della Giudecca. Sia in entrata che in uscita ogni nave viene fatta partire a distanza di mezz' ora l' una dall' altra.

Inoltre la velocità massima è di sei nodi lungo tutto il traffico dalla bocca di porto alla Stazione Marittima di Santa Marta. E questo a differenza di quanto diceva la ex sovrintendente Renata Codello. Sosteneva infatti che entravano a motore spento. Non è possibile in quanto non sarebbero controllabili con il solo uso dei rimorchiatori. Inoltre quando arrivano alle bocche di porto fanno salire a bordo due piloti del porto che danno le indicazioni al comandante della nave sulle manovre da fare.

In attesa della possibilità di far entrare in laguna dal canale Vittorio Emanuele III le navi più piccole già da questa stagione, la Capitaneria di Porto potrebbe incidere sulle misure di sicurezza da adottare. Ad iniziare dal far partire le navi a distanza di un' ora, una dall' altra. Inoltre potrebbero essere utilizzati tre rimorchiatori al posto di due. Si tratta di prescrizioni che potrebbero arrivare a breve. Su questo la Capitaneria sta lavorando.

Intanto ieri il Prefetto Vittorio Zappalorto, a nome del Governo è andato a far visita alle due turisti del battello fluviale travolto dalla Msc Opera e rimaste ferite durante la fuga dall' imbarcazione prima dell' impatto. Le due donne sono ricoverate all' ospedale civile.

Una delle quali, cittadina neozelandese, ha riportato la frattura di una spalla.

Zappalorto è andato a nome del ministro dei Beni culturali e paesaggistici Alberto Bonisoli.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il comandante Sagani ha condotto la Royal Princess (340 mila ton) La più grande tra le navi da crociera mai avvistate in laguna. «Pilotare in Bacino di San Marco? Come un'operazione chirurgica»

INVIATA Delle grandi navi a Venezia. Comandante, di una nave per strada c'è un'operazione di sicurezza in bacino di San Marco. Un'operazione di sicurezza in bacino di San Marco. Un'operazione di sicurezza in bacino di San Marco.

Il comandante Sagani ha condotto la Royal Princess (340 mila ton) La più grande tra le navi da crociera mai avvistate in laguna. «Pilotare in Bacino di San Marco? Come un'operazione chirurgica»

Il comandante Sagani ha condotto la Royal Princess (340 mila ton) La più grande tra le navi da crociera mai avvistate in laguna. «Pilotare in Bacino di San Marco? Come un'operazione chirurgica»

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il comandante Sagani ha condotto la Royal Princess (140 mila ton) La più grande tra le navi da crociera mai entrata in laguna

«Pilotare in Bacino di San Marco? Come un' operazione chirurgica»

L'INTERVISTA Dino Sagani è un comandante triestino in forza da oltre vent' anni alla Princess Cruises. Con una carriera di oltre vent' anni nella compagnia di navigazione statunitense, affronta il tema del transito delle grandi navi a Venezia.

Comandante, ci aiuti a capire meglio cos' è successo domenica a Venezia a bordo della Msc Opera.

«Quella è una nave che si muove a propulsori azimutali a becco elettrico, detti azipod: in pratica la Msc Opera è una nave che possiede delle eliche che girano a 360° durante le manovre, e questo aiuta molto chi la pilota, soprattutto nello stretto. A mio parere dal ponte di comando hanno perso il controllo diretto con le macchine e per qualche motivo non sono riusciti a metterle indietro tutta. Non è stato un errore umano, bensì tecnico ingigantito dal fatto che, molto probabilmente, i colleghi della Msc andavano un po' oltre il limite dei 6 nodi previsto nel canale della Giudecca. Così facendo al problema tecnico non si è riusciti a porre rimedio in tempo, perché anche gettando in mare tutte le ancore, la manovra di frenata si è allungata».

Lei ha avuto modo di condurre una nave a Venezia?

«Nel 2014 con la Royal Princess, la nave più grande mai transitata con le sue 140mila tonnellate di stazza. La Msc Opera ne ha meno, ma rimane un gran bel bestione. Quando si pilota una nave a Venezia è come effettuare un' operazione chirurgica perché le distanze sono molto limitate».

Crede che le grandi navi non debbano più transitare per Venezia?

«Da un punto di vista turistico è un peccato, ma al contempo è molto pericoloso. Domenica non è successo niente, ma se ci scappava il morto cambiava tutto».

Secondo lei la sua città, Trieste, che si è candidata a questo ruolo, potrebbe sostituirsi temporaneamente allo scalo veneziano?

«Sono sempre stato dell' idea che Trieste potrebbe essere un' ottima destinazione alternativa per le navi bianche, però va detto subito che la stazione marittima non ha lo spazio necessario. Se parliamo invece dell' ormeggio 57 del molo VII allora le cose cambiano, quella sarebbe l' alternativa perfetta, perché con la superstrada i pullman potrebbero arrivare direttamente lì senza intasare le rive. A chi sostiene che non sarebbe un grande problema l' arrivo di quattro navi ogni fine settimana sul lungomare rispondo che dovremmo confrontarci con qualcosa come 50 o 60 pullman per nave, si porterebbe in breve il traffico del centro cittadino al collasso, con lo scalo al molo VII invece sarebbe tutto molto più funzionale».

--L.D.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PRIMO PIANO
Lo schianto in laguna

L'incidente
Ulteriori misure per la sicurezza in ballo l'ipotesi di tre barche guida

Carabinieri
L'incidente è stato investigato da un team di esperti che ha individuato alcune criticità nella condotta della nave. I funzionari della Guardia di finanza e della Marina militare sono stati chiamati in causa per valutare l'operato del comandante Sagani e del personale di bordo.

La compagnia
Princess Cruises ha annunciato che la nave sarà sottoposta a una serie di verifiche tecniche e di sicurezza prima di poter riprendere i suoi itinerari nel Mediterraneo.

Il prefetto
Le autorità locali hanno avviato un'indagine per accertare le responsabilità dell'incidente e valutare l'opportunità di introdurre misure di sicurezza aggiuntive nel canale della Giudecca.

Il comandante Sagani ha condotto la Royal Princess (140 mila ton) La più grande tra le navi da crociera mai entrata in laguna
«Pilotare in Bacino di San Marco? Come un'operazione chirurgica»

L'incidente
Una nave da crociera di 140 mila tonnellate si è arenata nel canale della Giudecca a Venezia domenica 3 giugno. L'incidente è avvenuto alle 15.30, quando la nave stava transitando verso il bacino di San Marco. La nave ha urtato contro le ancore di una nave da crociera di 10 mila tonnellate che stava in attesa di varare. L'incidente ha causato danni alla prua della nave di 10 mila tonnellate e alla chiglia della nave da crociera di 10 mila tonnellate. La nave da crociera è stata rimorchiata e ha ripreso il suo itinerario verso il mare Adriatico.

Le indagini
Le autorità competenti hanno avviato un'indagine per accertare le responsabilità dell'incidente. I funzionari della Guardia di finanza e della Marina militare sono stati chiamati in causa per valutare l'operato del comandante Sagani e del personale di bordo.

Le misure di sicurezza
Le autorità competenti hanno avviato una serie di misure di sicurezza per prevenire il ripetersi di incidenti simili. Tra le misure adottate vi è l'istituzione di un servizio di barche guida per le grandi navi che transitano nel canale della Giudecca.

Le reazioni
L'incidente ha suscitato forti reazioni da parte della cittadinanza veneziana e internazionale. Molti si sono chiesti se le grandi navi debbano ancora transitare nel canale della Giudecca.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Dopo la grande paura, lo sfinimento dei residenti e la crociera annullata al termine del tira-e-molla

Roberta De Rossill giorno dopo il grande spavento, per i residenti a San Basilio e alle Zattere è quello dello sfinimento dopo la paura e la rabbia. Per i 2500 passeggeri della Msc Opera, quello della vacanza tra le isole greche cancellata: crociera annullata, tutti a casa e rimborso assicurato. «Mi sento spossato come dopo l' esame di maturità e ancora carico di adrenalina come se fossi sopravvissuto... alla Msc Opera che stava per entrarmi di prua in salotto», racconta con una battuta un architetto con casa-studio a due passi dalla banchina di San Basilio dove la grande nave ha finito la sua folle corsa in avaria, accartocciando pietra d' Istria e asfalto, schiacciando come mozziconi di sigaretta le bitte 29 e 30 e - soprattutto - investendo la "River Countness" e i suoi 110 passeggeri, che si sono visti la morte in faccia. Un telo blu copre quasi pudicamente la prua che non c' è più della nave fluviale, desolatamente all' ormeggio, disabitata: gli alberelli del giardino sul ponte di coperta sono sottosopra, come fosse passata una tromba d' aria. La Capitaneria di porto ha blindato con un' ordinanza il tratto di banchina: unici autorizzati ad avvicinarsi, i mezzi impegnati nel recupero di una delle due ancore della "Msc Opera", con la sua lunga catena, rimasta sul fondale dopo che dalla plancia di comando - domenica mattina - avevano dato ordine di gettarle in acqua per rallentare la corsa cieca della nave in avaria. Per Msc Crociere è il lunedì della resa dei conti con i propri passeggeri. Letteralmente: crociera annullata e rimborsi per tutti, anche per quanti vorranno restare a bordo della nave per tutta la settimana e usarla come un hotel, portati in navetta ogni mattina in piazza San Marco e riportati indietro nel pomeriggio, tra aperitivi in piscina e spettacoli teatrali.

Se l' erano fatta un po' troppo facile alla compagnia, dopo la scampata tragedia di domenica e la decisione della Procura di non sequestrare la nave: finite le saldature allo scafo segnato (ma non perforato) dall' impatto e passato il collaudo, pur annullata la prima tappa della crociera, la partenza dell' Opera era stata programmata per le 17 nel calendario di Venezia Terminal Passeggeri, alle 23 in quello dei piloti del porto. Salvo cancellare tutto ieri mattina quando è stato chiaro che la magistratura non aveva bloccato lo scafo, ma aveva comunque messo i sigilli a motore di avviamento, apparato propulsore e scatola nera, in attesa delle perizie tecniche. Impossibile - ovviamente - partire. Così, dopo aver portato a spasso per Venezia i passeggeri per tutta la giornata, per una gita riparatrice, alle 18 li hanno riuniti tutti e 2500 nel teatro di bordo per dare la notizia della crociera annullata. Sui social c' è chi non l' ha presa bene, ma alla fine è andata di lusso: «La Compagnia ha deciso di rimborsare a tutti i passeggeri l' intero costo del biglietto e gli eventuali servizi prenotati», si legge in una nota, «per tutti i passeggeri che desiderassero rimanere a bordo di Msc Opera fino alla data prevista per lo sbarco, tutti i servizi di bordo e l' intrattenimento saranno a disposizione.

Msc garantirà un servizio navetta gratuito da e per Piazza San Marco per tutti coloro che desiderassero trascorrere la giornata a Venezia». Chi invece vorrà tornare a casa, avrà anche il viaggio rimborsato.

La prospettiva è che - effettuata la perizia della Procura - la Msc Opera possa ripartire venerdì 7. Nel prossimo fine settimana sono ben 13 le grandi navi in arrivo alla Marittima, in transito sempre davanti a San Marco. Quattordici con l' Opera. Dai 2500 ai 3500 passeggeri in sbarco ed imbarco per ognuna: 40 mila persone, più quasi 10 mila di equipaggi.

Nel giorno delle riunioni ministeriali romane per mettere a punto l' alternativa al transito in Bacino, attesa da otto anni dai veneziani ormai giunti al limite della tolleranza; alla vigilia dell' assemblea convocata per domani dal Comitato No Grandi navi per organizzare la manifestazione di sabato 8; mentre gli operatori portuali e i sindacati sono in allerta per una decisione che inciderà su un comparto da 5 mila lavoratori; arrivano intanto dall' azienda sanitaria le ultime notizie sulle quattro signore rimaste ferite nell' incidente di domenica. Erano a bordo del fluviale travolto dall' impatto: due sono stati dimesse, una signora australiana di 66 anni resta in osservazione all' ospedale Civile per le conseguenze di

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna



La Msc Opera scesa in porto fino a venerdì passeggeri rimborsati. La Capitaneria cerca l'ancora della nave abbandonata sul fondale

Dopo la grande paura, lo sfinimento dei residenti e la crociera annullata al termine del tira-e-molla

Un'ancora di ferro è stata trovata in un'isola del Canal Grande. È un'ancora di ferro, di tipo "river countess", che si è rotta in due parti. È un'ancora di ferro, di tipo "river countess", che si è rotta in due parti. È un'ancora di ferro, di tipo "river countess", che si è rotta in due parti.

Un'avarìa anche otto anni fa nei mari a sud di Stoccolma

Un'avarìa che ha costato la vita a 110 persone. È un'avarìa che ha costato la vita a 110 persone. È un'avarìa che ha costato la vita a 110 persone.



un trauma toraco-dorsale; una 71enne neozelandese dovrà essere operata per un trauma complesso alla spalla.

--

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I sindacati chiedono una cabina di regia

Cgil, Cisl e Uil: «Troppo frammentate le competenze sulla Laguna». Silvestri (Fiom): «Incompatibili con Porto Marghera»

VENEZIA. Il no alle grandi navi lungo bacino San Marco e canale della Giudecca arriva anche dai sindacati. Che, a distanza di un giorno dall'incidente a San Basilio, accusano «ritardi inaccettabili» e chiedono risposte immediate per la sicurezza della città e la salvaguardia della laguna. Senza mettere a rischio le migliaia di posti di lavoro del porto turistico e di Porto Marghera.

Cgil, Cisl e Uil (insieme alle federazioni di categoria) affidano a una nota congiunta il loro punto di vista. L'incidente di domenica, spiegano, ripropone il tema dell'eccessiva presenza di barche nei canali di Venezia e della mancanza di un'adeguata regolamentazione. Per questo, la richiesta è di maggior trasparenza sullo studio di compatibilità redatto nel 2017 all'epoca del Comitato (e mai presentato alle parti sociali) e sulle competenze nelle materie inerenti alla laguna di Venezia «oggi troppo frammentate e rivendicate da troppi soggetti istituzionali». Ma i fatti di San Basilio sono anche uno sprone ad aumentare la prevenzione sui rischi nelle aree portuali. Così, le tre sigle ribadiscono la necessità che sia convocata la Cabina di Regia istituita dalla Città Metropolitana, dove trovare una sintesi di tutte le istanze del territorio e arrivare in tempi rapidi ad una decisione, che partendo da una analisi indicata dai tecnici, porti ad una soluzione condivisa».

Già, ma allora dove dovrebbero andare a finire le navi? Sul punto, i sindacati restano vaghi. Tra le ipotesi tornate con forza in questi giorni, c'è lo scavo del Vittorio Emanuele e il terminal a Porto Marghera.

Una soluzione respinta con forza dalla Fiom. Anche perché il «trasloco» del porto turistico rischierebbe di far venire meno la vocazione industriale dell'area. Con tutte le conseguenze derivanti per le attività e per i lavoratori. A questo, si aggiunge anche il discorso (affatto secondario) della sicurezza. «Chiediamo ai fautori delle grandi navi a Porto Marghera», il commento di Antonio Silvestri, «che cosa accadrebbe nel caso di una avaria simile a quella di ieri, mentre la nave passa sul canale Vittorio Emanuele a pochi metri dai serbatoi della raffineria?».

Per Usb, invece, l'incidente di domenica «era solo questione di tempo». I rischi, continua, erano noti da tempo. E gli unici in grado di non vederli erano «coloro che svendono un'immagine da cartolina di una città millenaria, dalle menti offuscate dai soldi». «Se fosse successo contro un vaporetto», aggiunge Alberto Cancian, «pubblico o privato, pieno di gente, fermo in qualche pontile o in navigazione lungo i canali, a quest'ora si piangerebbero vittime innocenti.

Chi lavora in laguna denuncia da tempo questi pericoli, perché in questi ultimi anni una nuova sensazione è affiorata in laguna: la paura».

--Eugenio Pendolini BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



I sindacati chiedono una cabina di regia

Cgil, Cisl e Uil «Troppo frammentate le competenze sulla Laguna». Silvestri (Fiom) «Incompatibili con Porto Marghera»

VENIZIA Il no alle grandi navi lungo bacino San Marco e canale della Giudecca arriva anche dai sindacati. Che, a distanza di un giorno dall'incidente a San Basilio, accusano «ritardi inaccettabili» e chiedono risposte immediate per la sicurezza della città e la salvaguardia della laguna. Senza mettere a rischio le migliaia di posti di lavoro del porto turistico e di Porto Marghera.

Cgil, Cisl e Uil (insieme alle federazioni di categoria) affidano a una nota congiunta il loro punto di vista. L'incidente di domenica, spiegano, ripropone il tema dell'eccessiva presenza di barche nei canali di Venezia e della mancanza di un'adeguata regolamentazione. Per questo, la richiesta è di maggior trasparenza sullo studio di compatibilità redatto nel 2017 all'epoca del Comitato (e mai presentato alle parti sociali) e sulle competenze nelle materie inerenti alla laguna di Venezia «oggi troppo frammentate e rivendicate da troppi soggetti istituzionali». Ma i fatti di San Basilio sono anche uno sprone ad aumentare la prevenzione sui rischi nelle aree portuali. Così, le tre sigle ribadiscono la necessità che sia convocata la Cabina di Regia istituita dalla Città Metropolitana, dove trovare una sintesi di tutte le istanze del territorio e arrivare in tempi rapidi ad una decisione, che partendo da una analisi indicata dai tecnici, porti ad una soluzione condivisa».

Già, ma allora dove dovrebbero andare a finire le navi? Sul punto, i sindacati restano vaghi. Tra le ipotesi tornate con forza in questi giorni, c'è lo scavo del Vittorio Emanuele e il terminal a Porto Marghera.

Una soluzione respinta con forza dalla Fiom. Anche perché il «trasloco» del porto turistico rischierebbe di far venire meno la vocazione industriale dell'area. Con tutte le conseguenze derivanti per le attività e per i lavoratori. A questo, si aggiunge anche il discorso (affatto secondario) della sicurezza. «Chiediamo ai fautori delle grandi navi a Porto Marghera», il commento di Antonio Silvestri, «che cosa accadrebbe nel caso di una avaria simile a quella di ieri, mentre la nave passa sul canale Vittorio Emanuele a pochi metri dai serbatoi della raffineria?».

Per Usb, invece, l'incidente di domenica «era solo questione di tempo». I rischi, continua, erano noti da tempo. E gli unici in grado di non vederli erano «coloro che svendono un'immagine da cartolina di una città millenaria, dalle menti offuscate dai soldi». «Se fosse successo contro un vaporetto», aggiunge Alberto Cancian, «pubblico o privato, pieno di gente, fermo in qualche pontile o in navigazione lungo i canali, a quest'ora si piangerebbero vittime innocenti.

Chi lavora in laguna denuncia da tempo questi pericoli, perché in questi ultimi anni una nuova sensazione è affiorata in laguna: la paura».

--Eugenio Pendolini BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

LA SICUREZZA
Systema di sicurezza
Manca la segnaletica
Vtp: norme rispettate
I passeggeri sono corsi sulla banchina, ma non c'era sbocco di Marso «di riserva» a Venezia, ma il piano previsto è bloccato.

LA SICUREZZA
I 40 compagnie adesso
invocano un'alternativa
La Cgil, insieme alle altre sigle sindacali, ha chiesto che il piano di sicurezza venga rispettato e che si eviti un'ulteriore frammentazione delle competenze.

LA SICUREZZA
L'offerta di Trieste
«Possano venire qui»
L'offerta di Trieste è stata accolta con interesse dai sindacati, ma si attende una risposta definitiva dalla Città Metropolitana.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sistema di sicurezza Manca la segnaletica Vtp: norme rispettate

I passeggeri sono corsi sulla banchina, ma non c'era sbocco Di Marco: «Faremo un'analisi, ma il piano previsto è ok»

Vera Mantengoli VENEZIA. Correvano più veloce possibile, cercando una via di fuga.

Tra le immagini che rimarranno stampate nella memoria, ci sono quelle dei passeggeri della River Countess che, con la grande nave alle spalle, sfrecciano all'impazzata sulla banchina, ma rimangono intrappolati perché alla fine c'è una rete. Per fortuna la MSC Opera si è fermata. Loro tornano indietro e imboccano il cancello che sbocca sul piazzale della Stazione Marittima, ai piedi del Ponte Molin.

Sulla rete di San Basilio non c'è una segnaletica che indichi che il cancello è l'unica via di fuga, né un sistema di allarme che, in caso di incidente, suona per segnalare che quella è l'unica uscita.

La sicurezza in quest'area è di competenza della Venice Terminal Passeggeri. La società, con a capo Galliano Di Marco, spiega che non ci sono irregolarità, ma che, alla luce di quanto successo, sicuramente ci sarà un'analisi della dinamica ed, eventualmente, l'aggiunta di un cartello. «Il piano sicurezza è stato approvato dall'Autorità Portuale e dalla Capitaneria e rispetta le norme italiane ed europee» spiega Di Marco «Questo significa che le imbarcazioni fluviali non devono essere sottoposte come le grandi navi a un certo tipo di controllo e sicurezza. È come se ci fosse un albergo galleggiante. Di fronte all'imbarcazione c'è un grande cancello, sempre aperto, anche per dare la possibilità al cittadino di poter passeggiare sulla banchina». Secondo VPT gli equipaggi sono ampiamente a conoscenza delle norme previste. Tuttavia nei video si vede parte dell'equipaggio che corre in direzione opposta al cancello e tuona perché l'uscita è chiusa. C'è da dire che la grande nave sposta la River Countess di molti metri più avanti, facendo scomparire dalla vista l'ingresso, sempre aperto.

«Non possiamo giudicare quello che fanno le persone in questi momenti, quando c'è una situazione di panico» prosegue il presidente della VPT «Quando nel 2018 c'è stata un'ispezione in sei porti italiani sui sistemi di sicurezza, abbiamo ricevuto una lettera di encomio». Il cancello si trova a sei metri da dove sono attraccate le barche fluviali, mentre la banchina è chiusa da una rete dopo un'ottantina di metri. L'impatto della nave ha dimostrato però che il protocollo previsto può frantumarsi in una manciata di secondi.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA NOTA DELLA CLIA

Le compagnie adesso invocano un' alternativa

Venezia. Ieri sul sito di viaggi inglese Travel Weekly si riportava il comunicato, per adesso diffuso solo in inglese, dell' associazione delle compagnie di crociera Clia (Cruise Lines International Association).

La nota contiene un esplicito riferimento all' incidente avvenuto domenica, con un monito, quello di trovare al più presto un' alternativa al passaggio della grandi navi in laguna, individuata dalla Clia nello scavo del Vittorio Emanuele. Questa posizione sembra condivisa anche dalla veneziana VTP che da tempo sta lavorando a un progetto che potrebbe essere presentato a breve.

L' appello della Clia, come riporta l' articolo, è ancora più forte dopo lo scontro della MSC sulla banchina che ha colpito la barca fluviale River Countess. Lo scavo del Vittorio Emanuele per la CLia renderebbe possibile in futuro l' arrivo di navi ancora più grandi.

Ricordiamo che per adesso il limite sono 96 mila tonnellate, mentre se il Vittorio Emanuele fosse ripristinato, le tonnellate previste sulle banchine arriverebbero a una stazza di 130 mila tonnellate. Lo spostamento di fanghi sarebbe di un milione e mezzo di metri cubi.

Il comunicato prosegue dando completo appoggio al sindaco che ha subito dichiarato, dopo l' incidente, che non c' è più tempo da perdere e che bisogna proseguire veloci verso la soluzione Marghera.

«Le compagnie» si dice in sintesi, ricordando il celebre Comitato del novembre 2018 «hanno preso atto che la posizione del sindaco è anche condivisa dalla Regione e anche da molti del Governo e che il dibattito sull' utilizzo del Canale Vittoria Emanuele è andato avanti per un tempo considerevole». Il portavoce della Clia Adam Goldstein ribadisce l' impegno di tutte le compagnie crocieristiche svolto con Porto, Comune, Regione affinché le grandi navi accedessero alla Stazione Marittima senza passare per il Canale della Giudecca.

Il comunicato si conclude con la sollecitazione che la soluzione del Vittorio Emanuele venga seguita al più presto, come stabilito dal Comitato.

--V.M.

I sindacati chiedono una cabina di regia
Cgil, Cisl e Uil «Troppo frammentate le competenze sulla Laguna» Silevestri (Fim) «Incompatibili con Porto Marghera»

LE INCHIESTE
Appello e raccolta firme per il canale di Porto Marghera

LA PREVIDENZA
Sistema di sicurezza
Manca la segnaletica
Vtp: norme rispettate

LA NOTIZIA DELLA GIORNATA
Le compagnie adesso invocano un' alternativa

LA SINDACALITÀ
L'offerta di Trieste «Possono venire qui»



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Chioggia una soluzione possibile E intanto riduzione del traffico

Vertice dal ministro delle Infrastrutture Toninelli con Musolino, Linetti e Pellizzari. Si studia il progetto dei dragaggi

Alberto Vitucci VENEZIA «Entro giugno la soluzione definitiva sulle grandi navi fuori dalla laguna e la scelta fra i tre progetti di Chioggia, Santa Maria del Mare e Lido-mare. Nel frattempo uno studio sui dragaggi del Vittorio Emanuele e sui fanghi, e la riduzione del traffico nel canale della Giudecca».

Annuncia "tempi brevi" per le decisioni il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, all'indomani dell'incidente che ha visto coinvolta la nave da crociere Opera dell'Msc.

Ieri pomeriggio ha convocato al ministero un vertice operativo con il presidente dell'Autorità portuale veneziana Pino Musolino, il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, l'ammiraglio comandante della Capitaneria di porto Piero Pellizzari. A metà pomeriggio una nota del Mit, in polemica con il vicepremier leghista Matteo Salvini, il sindaco Brugnaro e il Pd, che lo avevano accusato di non decidere. «A differenza di quanto sostenuto da molti in queste ore, nessun progetto sull'ipotesi Marghera per le grandi navi a Venezia giace al Mit». Toninelli gela in un colpo solo Comune, Regione e alleati di governo della Lega. E i tanti sostenitori delle "navi a Marghera". «Nessun progetto», recita la nota, «è stato dunque bloccato o lasciato in un cassetto. Esiste solo uno studio la cui natura non ha nulla a che fare con alcuno stadio di progettazione, nemmeno quello iniziale della fattibilità tecnico-economica».

Dal tavolo sparisce dunque l'ipotesi del nuovo terminal.

Sollecitata dal sindaco Brugnaro e dal presidente del Veneto Luca Zaia. Ma anche da molti settori del Pd e dell'ex sindaco Cacciari.

Due ore di riunione, per esaminare le relazioni tecniche inviate dal Porto sui tre progetti indicati dal ministero. Il nuovo terminal a Santa Maria del Mare, le banchine al Lido-San Nicolò lato spiaggia, gli ormeggi per le grandi navi a Chioggia.

«È andata bene», commenta alla fine Musolino. Chioggia è l'ipotesi su cui il governo starebbe puntando. La città si è detta disposta ad accogliere le grandi navi nelle nuove strutture. Il problema sarebbero i collegamenti, visto che manca una adeguata rete ferroviaria e anche in collegamento stradale per raggiungere Venezia e l'attuale Marittima.

Già scartate le ipotesi per la bocca di Lido. Il progetto Venice Cruise 2.0, di Duferco De Piccoli, che prevede di ormeggiare le navi in bocca di porto, davanti all'isola del Mose.

«Non ci sono le condizioni di sicurezza, né per gli ormeggi né per l'antiterrorismo, né per la navigazione dei battelli», taglia corto Musolino, «noi e la Capitaneria abbiamo dato parere contrario». I progettisti ricordano come quello sia l'unico progetto ad avere avuto un parere favorevole. Stefano Boato garantisce: «Per costruire il nostro avamposto galleggiante al Lido ci vorrebbe solo un anno. È l'idea meno costosa e più rapida».

Nel frattempo si discute del canale Vittorio Emanuele.

Pronto il nuovo protocollo per i fanghi da scavare. Ma per legge è necessaria la Via.

«Sembra una fake news», commenta ironico Renzo Scarpa, consigliere del gruppo Misto, «ci saranno ogni anno 3 mila chilometri di percorso nave in laguna e 250 tonnellate di combustibile aggiuntivo. Una follia». La soluzione «per l'immediato dunque non è dietro l'angolo. E il ministro ha annunciato una possibile riduzione del traffico delle grandi navi a Venezia, che oggi arrivano in laguna tutte nei weekend».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PRIMO PIANO
Lo schianto in laguna

Chioggia una soluzione possibile E intanto riduzione del traffico

Vertice dal ministro delle Infrastrutture Toninelli con Musolino, Linetti e Pellizzari. Si studia il progetto dei dragaggi



Mibac a Comune e Porto: «Ritirate i ricorsi, così saremo più veloci»

Il ministro delle Infrastrutture e delle Trasporti, Danilo Toninelli, ha convocato un vertice operativo con il presidente dell'Autorità portuale veneziana Pino Musolino, il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, l'ammiraglio comandante della Capitaneria di porto Piero Pellizzari. A metà pomeriggio una nota del Mit, in polemica con il vicepremier leghista Matteo Salvini, il sindaco Brugnaro e il Pd, che lo avevano accusato di non decidere. «A differenza di quanto sostenuto da molti in queste ore, nessun progetto sull'ipotesi Marghera per le grandi navi a Venezia giace al Mit». Toninelli gela in un colpo solo Comune, Regione e alleati di governo della Lega. E i tanti sostenitori delle "navi a Marghera". «Nessun progetto», recita la nota, «è stato dunque bloccato o lasciato in un cassetto. Esiste solo uno studio la cui natura non ha nulla a che fare con alcuno stadio di progettazione, nemmeno quello iniziale della fattibilità tecnico-economica».

«Pericolosi per la navigazione» E il Comune vieta i kayak nei rii

La motonave "Regina" è stata colpita da un kayak nel canale di Santa Maria del Mare, il 2 giugno scorso. L'incidente ha causato danni per circa 10 milioni di euro. Il Comune di Venezia ha vietato l'uso di kayak nei rii della laguna per evitare incidenti simili. La decisione è stata annunciata dal sindaco Luca Brugnaro.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il ministro alberto bonisoli

Mibac a Comune e Porto: «Ritirate i ricorsi, così saremo più veloci»

ROMA. Se nessuno risponderà alla richiesta di ritirare il ricorso sul vincolo posto dal Mibac su Canale della Giudecca, Bacino di San Marco e Canal Grande, il ministro dei Beni culturali Alberto Bonisoli (nella foto) potrebbe scrivere una richiesta ufficiale nero su bianco a Comune e Porto.

Domenica, subito dopo l'incidente, il ministro ha infatti ricordato che il Mibac per la prima volta ha messo sotto tutela i canali di Venezia, elevandoli così a veri e propri beni culturali da tutelare (tecnicamente si passa da vincolo paesaggistico a vincolo storico). Su questo punto è ritornato ieri con una nota che, a dispetto delle critiche che arrivano sull'immobilità dei pentastellati, difende il lavoro svolto e la tempistica: «Ci eravamo mossi già da tempo, molto prima dell'incidente» ha detto Bonisoli, «Il primo passo è stato l'apposizione da parte del Mibac del vincolo su tre canali di Venezia, compreso quello della Giudecca, il cui iter è iniziato a metà ottobre 2018. Nel frattempo i colleghi Sergio Costa e Danilo Toninelli da mesi lavorano per trovare una soluzione concreta sul luogo dove possano attraccare e passare le navi da crociera a Venezia».

Bonisoli ha dichiarato che secondo lui è la prima volta che un governo affronta questo tema con «serietà e rigore». E alla pioggia di critiche sulla lentezza risponde: «Sarebbe facile cancellare con un colpo di spugna il passaggio delle navi, ma così facendo non renderemmo un buon servizio a Venezia, ai lavoratori, all'indotto di centinaia di milioni l'anno, e agli stessi turisti che hanno il diritto di godere di uno dei luoghi più belli del mondo. Spero che il Comune e il Porto, che si oppongono al vincolo sul Canale della Giudecca, tanto da aver fatto ricorso, si rendano conto che limitare la navigazione sul Canale della Giudecca per preservare il nostro patrimonio culturale è indispensabile e non si può più rimandare». Bonisoli ribadisce così la richiesta a Comune Porto di rinunciare al ricorso e di fare un passo indietro per lasciare lavorare i ministeri di Ambiente e Infrastrutture. «Costa e Toninelli stanno facendo egregiamente la loro parte e sono in prima linea con me per risolvere una volta per tutte questo problema».

Concetto ribadito sul suo profilo FB dove si è anche ricordato che tra le promesse elettorali c'era quella di «fuori le navi dalla laguna e non dal centro di Venezia».

--V.M.

PRIMO PIANO
Lo schianto in laguna

Chioggia una soluzione possibile E intanto riduzione del traffico

Verifica dal ministro delle Infrastrutture Toninelli con Mussina, Linetti e Pellizzari. Si studia il progetto dei dragaggi

Alberto Bonisoli



Il ministro delle Infrastrutture, Sergio Costa, ha incontrato il ministro dei Beni Culturali, Alberto Bonisoli, per discutere il progetto di dragaggi nel Canale della Giudecca. Costa ha sottolineato l'importanza di trovare una soluzione che permetta di ridurre il traffico di navi da crociera, preservando al contempo il patrimonio culturale della laguna. Bonisoli ha espresso il suo sostegno al progetto, sottolineando che il Mibac ha già messo sotto tutela i canali di Venezia, compreso quello della Giudecca.

IL MINISTRO ALBERTO BONISOLI

Mibac a Comune e Porto: «Ritirate i ricorsi, così saremo più veloci»

Il ministro dei Beni Culturali, Alberto Bonisoli, ha dichiarato che il Mibac ha già messo sotto tutela i canali di Venezia, compreso quello della Giudecca. Ha sottolineato che il primo passo è stato l'apposizione del vincolo su tre canali di Venezia, il cui iter è iniziato a metà ottobre 2018. Ha anche ricordato che tra le promesse elettorali c'era quella di «fuori le navi dalla laguna e non dal centro di Venezia».

«PERICOLOSI AL CENTRO DELLA CITTA'»

«Pericolosi per la navigazione» E il Comune vieta i kayak nei rii

Il Comune di Venezia ha vietato l'uso di kayak nei rii della laguna. La decisione è stata presa dal Consiglio comunale, che ha ritenuto che l'uso di kayak nei rii potrebbe essere pericoloso per la navigazione e per il patrimonio culturale della laguna. La decisione è stata contestata da alcuni gruppi di kayakisti, che sostengono che l'uso di kayak nei rii è una attività tradizionale e che non rappresenta un rischio per la navigazione.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il vicepremier e leader della lega

Salvini: c'è un piano condiviso il Ministero la smetta con i "no"

«Ridurre i rischi per Venezia e tutelare l'economia turistica è possibile, si agisca» E Zaia rincara: «La decisione spetta a Toninelli, non ha mai riunito il Comitato»

dall' inviato Filippo Tosattobreganze (vicenza). «C'è questo problema della nave a Venezia, uno va a leggere e ci sono ipotesi di lavoro, poi ci sono i però, i ma, i forse, i dipende...

Oggi qui è presente l'Italia del sì. Ebbene, esiste un progetto per le grandi navi nel bacino di San Marco, l'obiettivo è coniugare tutela ed economia. Ebbene, si metta in pratica e subito.

I ministri sono pagati per risolvere i problemi, non per crearli o discuterli all'infinito».

polemica gialloverde Parole di Matteo Salvini, di scena a Breganze per l'inaugurazione del primo tratto vicentino della Pedemontana Veneta. «Il turismo», ha proseguito il vicepremier e segretario della Lega «è una parte fondamentale dell'economia italiana. Lo si può fare in maniera intelligente con vie alternative, riducendo il rischio. Da troppo tempo si parla delle misure da adottare, penso sia tempo di approvarle e applicarle, perché c'è tanto da fare e i veneziani sono stanchi di attendere risposte». Evidente il destinatario della polemica: Danilo Toninelli, ministro a 5 Stelle per le Infrastrutture e i Trasporti, "bestia nera" dei leghisti che lo accusano di ostacolare le grandi opere, Alta Velocità in primis, allungando a dismisura i processi decisionali.

Un progetto arenato «Le criticità di Venezia non sono un fulmine a ciel sereno», rincara Salvini «il problema delle grandi navi in laguna è da tempo nell'agenda del Governo e una soluzione condivisa era già stata individuata l'anno scorso ma è rimasta lettera morta perché è arrivato un "no" da un ministero romano, che non è guidato dalla lega, e ha bloccato i progetti. Ma noni abbiamo bisogno di sì, facciamo in modo che da giugno i veti e i rinvii abbiano fine. Non dobbiamo aspettare le tragedie, reali o sfiorate, per muoverci».

Il governatore accusa A fargli eco è il governatore del Veneto Luca Zaia: «Basta con lo scaricabarile È stato presentato una proposta di viabilità alternativa, che prevede il passaggio attraverso il canale dei Petroli per arrivare a Marghera. Per anni ci sono state liti tra i ministeri, ma voglio spiegare con estrema chiarezza che è il dicastero dei Trasporti quello competente a prendere una decisione. Non ha mai convocato un Comitato, la gravità è che manca la sostanza».

Non c'è soluzione. Le polemiche non servono a nulla, ma l'interlocutore è Danilo Toninelli. Parli».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PRIMO PIANO
Lo schianto in laguna

Salvini: c'è un piano condiviso il Ministero la smetta con i "no"

«Ridurre i rischi per Venezia e tutelare l'economia turistica è possibile, si agisca» E Zaia rincara: «La decisione spetta a Toninelli, non ha mai riunito il Comitato»

CONFERENZA STAMPA
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, con il vicepremier e segretario della Lega, Matteo Salvini, e il governatore del Veneto, Luca Zaia, durante una conferenza stampa a Breganze (Vicenza) giovedì 31 maggio. A sinistra, Salvini con il ministro Toninelli. A destra, Zaia con il ministro Toninelli.

IL GOVERNO
A Napoli, nel corso di una conferenza stampa, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, con il vicepremier e segretario della Lega, Matteo Salvini, e il governatore del Veneto, Luca Zaia, durante una conferenza stampa a Breganze (Vicenza) giovedì 31 maggio. A sinistra, Salvini con il ministro Toninelli. A destra, Zaia con il ministro Toninelli.

LA POLITICA
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, con il vicepremier e segretario della Lega, Matteo Salvini, e il governatore del Veneto, Luca Zaia, durante una conferenza stampa a Breganze (Vicenza) giovedì 31 maggio. A sinistra, Salvini con il ministro Toninelli. A destra, Zaia con il ministro Toninelli.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL SINDACO DI CAVALLINO

«A Punta Sabbioni noi non le vogliamo»

CAVALLINO. «Punta Sabbioni non rappresenta un' alternativa per l' attracco delle grandi navi come vuole Duferco perché il porto off shore rimarrebbe interno alla laguna». Il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, dice di voler difendere il suo territorio e suoi abitanti e ribadisce la contrarietà ad un nuovo porto a Punta Sabbioni. «In più occasioni» dice «in più sedi e attraverso atti scritti, abbiamo sempre evidenziato la contrarietà al progetto De Piccoli-Duferco ed oggi ci costituiamo a resistere in giudizio davanti il Consiglio di Stato nel ricorso promosso dall' Autorità Portuale di Venezia». Il Comune un mese fa ha avviato la procedura contro i ministeri dell' ambiente e dei trasporti per ottenere l' annullamento del parere positivo sul progetto espresso dalla commissione tecnica Via del ministero dell' Ambiente.

—Francesco Macaluso.

PRIMO PIANO
Lo schianto in laguna

Salvini: c'è un piano condiviso il Ministero la smetta con i "no"
Ridurre i rischi per Venezia e tutelare l'ecologia turistica è possibile, si spiega. E Zola incarica «La direzione spetta a Tarantini, non ha ruolo il Carrattoni»

IL SINDACO DI CAVALLINO
«A Punta Sabbioni noi non le vogliamo»

LA NUOVA DI VENEZIA
A Punta Sabbioni, il porto off shore, il progetto De Piccoli-Duferco. In alto: il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, con i ministri dell'ambiente e dei trasporti, Dario Viganò e Roberto Cingolani, a Palazzo Chigi. Sotto: il porto di Venezia e il porto di Cavallino-Treporti.

UNA NUOVA MARITTIMA
Il progetto di Marghera l'ho proposto 2 anni fa»

IL SINDACO DI CAVALLINO
«A Punta Sabbioni noi non le vogliamo»

LA NUOVA DI VENEZIA
A Punta Sabbioni, il porto off shore, il progetto De Piccoli-Duferco. In alto: il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto, con i ministri dell'ambiente e dei trasporti, Dario Viganò e Roberto Cingolani, a Palazzo Chigi. Sotto: il porto di Venezia e il porto di Cavallino-Treporti.

UNA NUOVA MARITTIMA
Il progetto di Marghera l'ho proposto 2 anni fa»



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la proposta dell' architetto roberto d' agostino

«Una nuova Marittima Il progetto di Marghera l' ho proposto 2 anni fa»

Gianni Favaratomarghera. Dopo l' incidente con la grande nave da crociera a San Basilio è tornata in pista l' ipotesi di costruire una nuova Stazione Marittima sul canale Nord in Prima zona Industriale.

L' architetto Roberto D' Agostino - già assessore nella prima giunta di Massimo Cacciari - coglie l' occasione per ricordare di aver presentato due anni fa un progetto una nuova Stazione Marittima in prossimità del Parco Vega, articolata in due terminal, uno che si affaccia sul I Canale Industriale Nord e l' altro sul Canale Brentelle. «Indipendentemente dalle preferenze di ciascuno, nonostante ciò che viene detto a cominciare dal ministro delle Infrastrutture relativamente al fatto che non esisterebbe il progetto per fermare le grandi navi a Marghera» dice D' Agostino «vorrei segnalare, anche se ormai tutti i soggetti interessati ne dovrebbero essere perfettamente a conoscenza, che tali affermazioni non corrispondono alla verità».

«Da due anni» aggiunge «è stato depositato presso l' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia un progetto di finanzia (project financing) per la realizzazione della nuova stazione marittima a Marghera, Canale industriale Nord lato nord. Il progetto è dotato di tutti gli elaborati necessari per essere sottoposto alla valutazione di impatto ambientale della commissione ministeriale e potrebbe essere messo a gara in tempi brevi una volta predisposte le eventuali modifiche richieste dall' Autorità di Sistema Portuale».

A questo proposito, D' Agostino fa presente che un anno fa il progetto è stato di nuovo inviato alle autorità competenti con gli elaborati che dimostrerebbero come la soluzione iniziale di cinque grandi navi contemporaneamente nella nuova Stazione Marittima di Marghera, era ed è «realizzabile per stralci cominciando da due, poi tre grandi navi, come sembrava fosse la determinazione ultima dell' Autorità Portuale».

«Il nostro progetto» sottolinea l' architetto «aveva inoltre già percorso la fase di scoping con l' analisi preliminare fatta dal ministero dell' Ambiente che ha comportato quasi un anno di attesa che aveva fatto emergere delle criticità risolte nel progetto depositato» . «Il project financing collegato al progetto» continua D' Agostino «non contempla, anche se non esclude, la possibilità di riaprire il canale Vittorio Emanuele per fare passare le navi di minore dimensione, che peraltro, a norma di legge, potrebbero continuare a transitare dal bacino di San Marco in quanto, a parere degli estensori del progetto, tale riapertura presenta gravi criticità e viene ritenuta poco praticabile: in ogni caso l' Autorità di Sistema Portuale sta realizzando studi che potrebbero smentire tali preoccupazioni». Per l' architetto D' Agostino «la soluzione di una nuova Marittima a Marghera, è, non solo la soluzione di gran lunga meno impattante sull' ambiente tra tutte quelle proposte o possibili, ma è anche l' unica che avrebbe ricadute urbanistiche ed economiche di grande importanza per tutta la città, a cominciare e dalle ricadute su Porto Marghera e sul recupero delle sue vaste aree abbandonate e inquinate».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Basta grandi navi. Ma i saccheggiatori restano

Come dicono a Roma?

Le chiacchiere stanno a zero, tanto per farti capire che non se ne farà nulla. Il problema di cui ti interessi e discuti, l'infinito scorrere degli anni attorno a quel problema o ad altre "fondamentali" questioni per cui è una vita che ti incazzi, non si sposterà dallo zero.

E così ti troverai tra le mani e nella testa il resto di niente.

Antonio Scurati ha scritto: «Ora basta». E lo spiega bene il suo e il nostro (ma chi sono i nostri e dove sono?) rifiuto di chiacchiere e di altre chiacchiere ancora: «Basta rimpalli di responsabilità, basta rimandi, complicità, conflitti d'interessi, inerzie, inettitudini, cecità pelose, basta illeciti profitti, illegittimi interessi economici mascherati da progetti megalomani e deliranti.

Basta, soprattutto, discussioni vane e tendenziose».

È passato più di mezzo secolo da quando Indro Montanelli si indignò contro la «laguna di chiacchiere», invettiva posta al centro della sua disincantata, diffidente, in fondo pessimistica battaglia per «salvare Venezia». Su Venezia scrisse articoli, libri, girò documentari, e per fare capire al meglio tutto il suo civile disgusto, all'inizio di un celebre reportage televisivo lo si vede seduto sugli scalini nell'isola di San Giorgio, mentre motiva la sua scelta volutamente polemica, dato che qui si tratta della «tragedia di Venezia... ed è per questo che si parlerà delle miserie e dei segni di decadenza e di morte...». Montanelli parla e proprio in quel preciso e azzeccato momento sfilava, abbastanza veloce, una petroliera, autentica icona della follia a pochi metri dalla facciata del Palladio e dal Palazzo Ducale.

Nell'autunno del 1951 Jean-Paul Sartre, nel corso di un suo non breve soggiorno veneziano, si chiede: «Ma a Venezia quale padre detestare?». Oggi, dopo il 2 giugno della scampata tragedia, Scurati, diversamente da Sartre, sa chi si trova «sul banco degli imputati della responsabilità storica e morale... politici, amministratori, burocrati, imprenditori, comuni cittadini, che si sono, in questi decenni, resi complici, attivi o passivi, di questo crimine contro la bellezza».

A proposito della petroliera alle spalle di un furioso Montanelli nel 1969, si può essere più che certi che tra la laguna di Chioggia e il canale dei Petroli non transitino navi metaniere o gasiere o, magari, bettoline certificate come sicure e mai potenzialmente esplosive? E si sta tenendo conto del principio di precauzione per il deposito di Gpl deciso a Chioggia? Tra l'altro non è affatto vero che "non può succedere". Come si è visto, può succedere, eccome se può succedere. Ed è successo altre volte: c'è chi si ricorda di una nave Liberty nel 1946 che non andò a sbattere contro il Palazzo Ducale solo perché la secca la fermò; c'è chi si ricorda di essere stato mandato di corsa a casa dalla scuola elementare Diaz, non lontana dalla Riva degli Schiavoni, perché, sempre negli anni del dopoguerra, una nave era andata alla deriva in bacino. Forse che la petroliera Rosa Pellegrino nel 1960, a Marghera, non causò tre morti tra cui il comandante?

Ora una domanda forse più che sgradevole. Una volta, se mai arriverà una simile volta, che le grandi navi saranno allontanate dalla laguna, Venezia potrà diventare soggetto responsabile, quindi né inerte, né sottomesso, del proprio destino? Purtroppo c'è da temere che l'inquietudine avvertita da Henry James nella Venezia tra Ottocento e primo Novecento, a suo dire causatagli dall'impressione di sentirsi su di una nave e che Piazza San Marco fosse «un enorme salone di bordo e la Riva degli Schiavoni il ponte delle passeggiate», quelle ore insomma di ansia vissute dal grande scrittore siano diventate per davvero, ormai, tutto il tempo del nostro vivere nell'inquietudine. L'allontanamento delle navi minacciose dalla laguna è una necessità al contempo reale e simbolica. Di qui la necessità di vincerla questa battaglia, ma la nostra inquietudine non cesserà per questo. Giustamente Scurati dice: «I problemi da affrontare sono di altissima complessità ma i fronti che dividono i custodi della bellezza dai saccheggiatori sono chiari». Senza dubbio è così e senza dubbio Scurati sa che i saccheggiatori sono la stragrande maggioranza. Formano un compatto corpo sociale ed economico che si estende e si rafforza di continuo attorno all'oggetto Venezia, cui guardano le più prossime e le più lontane regioni della galassia, desiderose di vedere da vicino la "la



cosa" Venezia, di possederla quella "cosa", di comprarla e di guadagnarci soprattutto. Tutto questo è in atto da tempo, ecco perché bisogna pensare con urgenza al da farsi dopo che le navi minacciose non attraverseranno più la laguna. E ci sono saccheggiatori consapevoli e saccheggiatori inconsapevoli, anche se tra questi ultimi forse assai pochi quelli innocenti. Comunque, perché allinearsi al Carnevale in Piazza per festeggiare delle lauree?

Perché organizzare maratone e altre iniziative infestanti lungo una città già sommersa da 40 milioni di presenze all'anno? Perché insistere con gli eventi collaterali timbrati Biennale così da allargare ulteriormente i territori delle residenze turistiche e culturali, in realtà solo turistiche?

Perché fare di Mestre una portaerei alberghiera impressionante, che al confronto le grandi navi sono uno scherzo? Perché la giungla selvaggia e devastante di alloggi turistici, appartamenti Airbnb, di migliaia e migliaia di B&B leciti e abusivi, di palazzi storici diventati o da far diventare alberghi? Perché al Tronchetto, proprio di fianco al Garage, si stanno costruendo nuove strutture alberghiere? E perché infine non chiedere l' allontanamento da Venezia oltre che delle grandi navi anche dell' Unesco, cui andrebbe chiesto se ritiene di stare dalla parte dei custodi della bellezza oppure da quella dei saccheggiatori.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il veto di Toninelli: terminal crociere mai a Marghera

«Quel progetto non è bloccato o nel cassetto: non esiste proprio» Summit con Capitaneria e Porto Lido o Chioggia i due siti preferiti

MICHELE FULLIN

IL VERTICE VENEZIA Di sicuro c'è solo una cosa: il ministro delle Infrastrutture non vuole saperne di trasferire la stazione crociere di Venezia in un'area dismessa di Porto Marghera. L'ipotesi che era stata evidenziata nel verbale dell'ultimo Comitato (novembre 2017) di una soluzione a breve che togliesse il passaggio delle grandi navi passeggeri dal centro della città e il loro possibile trasferimento in una zona portuale distante ma facilmente raggiungibile, sembra non avere speranze. Questo traspare da un breve post su Facebook sulla pagina personale del ministro (gli atti ufficiali sembrano non esistere più) in cui si dà l'impressione di non considerare neppure la richiesta fatta ufficialmente ieri dal sindaco di Venezia e dal prefetto Vittorio Zappalorto di utilizzare, adeguandolo, nel breve periodo il canale Vittorio Emanuele III, che unisce Venezia a Porto Marghera e consentirebbe alle navi di arrivare alla città percorrendo la rotta che fanno già le navi commerciali: entrata da Malamocco e canale dei Petroli fino a Marghera per poi virare a destra verso Venezia.

LA SCELTA Toninelli, nell'incontro di ieri a Roma con il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, il Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, con il comandante della Capitaneria Piero Pellizzari in videoconferenza da Venezia, ha ribadito la volontà di prendere una decisione entro il mese di giugno. La prospettiva delle tre opzioni da lui considerate (Lido, Malamocco e Chioggia), la scelta pare restringersi tra le soluzioni fino a poco tempo fa ritenute più fantasiose: lo spostamento delle crociere in laguna ma a Chioggia, oppure la realizzazione di un porto in mare aperto ex novo a ridosso della diga foranea di San Nicolò del Lido. IPOTESI COMMISSARIO Al Ministero delle Infrastrutture sembrano orientati ad agire nel breve termine scaglionando progressivamente gli accessi delle grandi navi in bacino di San Marco. È quanto prevede dal 2013 il decreto Clini - Passera (no alle navi sopra le 40mila tonnellate di stazza) ma l'ipotesi è tutta da verificare.

Per quanto riguarda la soluzione progettuale definitiva, il ministro quando la sceglierà potrebbe decidere di accelerare progettazione ed esecuzione attraverso un commissario in grado di evitare molti dei passaggi previsti dalle leggi in materia di ambiente e lavori pubblici.

«In poche settimane - ha annunciato - apriremo un dibattito pubblico per scegliere definitivamente una soluzione. I colossi delle crociere sono d'accordo con la nostra sintesi».

IL POST Oltre che al collega Salvini, che domenica lo aveva punzecchiato, Toninelli sembra rivolgersi al sindaco Brugnaro e al presidente della Regione Luca Zaia quando dice: «Va detto - scrive il ministro - che non esiste alcun progetto sull'ipotesi Marghera, a differenza di quanto molti hanno sostenuto in queste ore. Quindi nessun progetto è stato bloccato o lasciato in un cassetto. Dopo anni di abbandono del dossier, invece, siamo finalmente prossimi a una scelta che terrà assieme le esigenze del settore turistico, la protezione dell'ambiente e del paesaggio».

Brugnaro ha preferito non rilasciare dichiarazioni. Zaia ha invece ricordato come nel Comitato del 2017, presieduto dal ministro Delrio, era stata concordata la soluzione del Vittorio Emanuele con la prospettiva di Marghera. Per Zaia, il ministro aveva due scelte: dare continuità al verbale ufficiale o annullarlo indicendo un altro Comitato, che però non ha mai convocato.

«Spetta al ministro dopo un anno e mezzo - taglia corto Zaia - dirci cosa vuole fare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

Il trasloco delle navi in laguna: le tre nuove ipotesi a confronto

'Bocciata Marghera dal ministero, ecco quali sono le alternative: da Chioggia alle 2 estremità del Lido 'Dalla stazione marittima in centro storico oggi transita 1 milione e mezzo di passeggeri all' anno

IL FOCUS VENEZIA In questo momento, le navi da crociera entrano a Venezia passando nella bocca di porto tra le rinomate spiagge del Lido e del Cavallino. Poi, attraversano Venezia passando davanti San Marco e arrivano attraverso il canale della Giudecca alla stazione Marittima, da cui passa un milione e mezzo di passeggeri l' anno. Come alternativa immediata, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha proposto il riscavo del canale che congiunge Venezia a Porto Marghera, attualmente inadatto al passaggio di grosse navi. Come soluzioni di lungo termine, alternative alla stazione marittima della città storica, ci sono pochi progetti e molte idee abbozzate.

Per alcune di queste il ministro Toninelli ha chiesto all' Autorità di sistema portuale veneziana di produrre almeno uno studio di fattibilità. Tra queste non compaiono però le ipotesi di un approdo sulla terraferma, ai margini della laguna. È il caso di Marghera, soluzione caldeggiata da sempre da Brugnaro, dalla Regione e appoggiata dal Porto e dagli operatori marittimi. Il ministro però non ne vuole sapere. Le 3 ipotesi considerate dal ministro riguardano solo il fuori laguna. Ecco quali sono le loro caratteristiche.

M. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

Il trasloco delle navi in laguna: le tre nuove ipotesi a confronto

► Bocciata Marghera dal ministero, ecco quali sono le alternative: da Chioggia alle 2 estremità del Lido ► Dalla stazione marittima in centro storico oggi transita 1 milione e mezzo di passeggeri all' anno

LE IPOTESI

Chioggia Uno scoglio mai decollato che punta a rilanciarsi.

Lido Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna

Malamocco Sulle opere del Moce per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili)

La foto Lo scoglio immeritato dell'Fabo

CHIOGGIA Un scoglio mai decollato che punta a rilanciarsi. Uno scoglio mai decollato che punta a rilanciarsi. Uno scoglio mai decollato che punta a rilanciarsi.

LIDO Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna. Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna.

MALAMOCCHO Sulle opere del Moce per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili). Sulle opere del Moce per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili).

Chioggia Uno scalo mai decollato che punta a rilanciarsi, un' opzione targata M5s

Questa è l' ipotesi più recente e pare sia stata caldeggiata dal sindaco di Chioggia Alessandro Ferro, che con il ministro condivide la fede pentastellata. Esiste, perché è stato fatto negli ultimi tre mesi, uno studio elaborato dall' Autorità di sistema portuale (Adsp) dell' Alto adriatico, che dalla sua istituzione comprende anche lo scalo di Chioggia. Un porto, questo, che non è mai decollato come avrebbe dovuto e che negli ultimi anni ha perso progressivamente parte dei suoi traffici a causa dei bassi fondali e della mancanza di scavi. Un porto gestito fino all' ingresso dell' Adsp da un' azienda speciale della Camera di commercio veneziana (Ora di Venezia e Rovigo) che ha infrastrutturato le banchine a partire dai primi anni Novanta. Ora, però, le navi di media grandezza faticano ad arrivare, raccontano le cronache. Una nave come la Msc Opera, coinvolta nell' incidente pesca ad esempio 6,8 metri e quindi non entrerebbe. E si tratta di una nave da crociera che stazza solo la metà delle navi più recenti. La banchina lunga in val da Rio (l' area portuale più recente) dispone di una lunghezza di quasi 500 metri, mentre gli approdi del porto vecchio in centro (Isola dei saloni) hanno a disposizione banchine da circa 200 metri. La bocca di porto è stata portata a -11 metri dai lavori del Mose ma per far entrare le navi da crociera servirebbero nuovi scavi e lavori per realizzare una stazione passeggeri. Pesa inoltre la carenza di collegamenti con Venezia, visto che al momento esiste solo la congestionata statale Romea. Il porto di Chioggia, infine, è destinato ad ospitare il grande deposito di gpl recentemente sdoganato- dopo ricorsi e polemiche - dal Consiglio di Stato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano G

Il trasloco delle navi in laguna: le tre nuove ipotesi a confronto

► Bocca di Chioggia del ministero, ecco quali sono ► Dalla stazione marittima in centro storico oggi le alternative da Chioggia alle 2 estremità del Lido ► 1,5 milione e mezzo di passeggeri all'anno

6 TIRISI
L'idea di un nuovo scalo, in un'area di circa 100 mila metri quadrati, è stata presentata dal sindaco Alessandro Ferro, che con il ministro condivide la fede pentastellata. Esiste, perché è stato fatto negli ultimi tre mesi, uno studio elaborato dall' Autorità di sistema portuale (Adsp) dell' Alto adriatico, che dalla sua istituzione comprende anche lo scalo di Chioggia. Un porto, questo, che non è mai decollato come avrebbe dovuto e che negli ultimi anni ha perso progressivamente parte dei suoi traffici a causa dei bassi fondali e della mancanza di scavi. Un porto gestito fino all' ingresso dell' Adsp da un' azienda speciale della Camera di commercio veneziana (Ora di Venezia e Rovigo) che ha infrastrutturato le banchine a partire dai primi anni Novanta. Ora, però, le navi di media grandezza faticano ad arrivare, raccontano le cronache. Una nave come la Msc Opera, coinvolta nell' incidente pesca ad esempio 6,8 metri e quindi non entrerebbe. E si tratta di una nave da crociera che stazza solo la metà delle navi più recenti. La banchina lunga in val da Rio (l' area portuale più recente) dispone di una lunghezza di quasi 500 metri, mentre gli approdi del porto vecchio in centro (Isola dei saloni) hanno a disposizione banchine da circa 200 metri. La bocca di porto è stata portata a -11 metri dai lavori del Mose ma per far entrare le navi da crociera servirebbero nuovi scavi e lavori per realizzare una stazione passeggeri. Pesa inoltre la carenza di collegamenti con Venezia, visto che al momento esiste solo la congestionata statale Romea. Il porto di Chioggia, infine, è destinato ad ospitare il grande deposito di gpl recentemente sdoganato- dopo ricorsi e polemiche - dal Consiglio di Stato.

La foto
Lo scalo inasprito del Fido

Lido
Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna

Malamocco
Sulle opere del Mose per sfruttare le strutture già esistenti (e con inutili)



Lido Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna

La bocca di porto del Lido è quella da cui attualmente entrano le navi passeggeri. Ed è proprio qui che si concentrano le proposte progettuali avanzate per lo più da soggetti indipendenti dallo Stato, dai suoi organi periferici o dagli enti locali.

Il primo, fino a ieri il più improbabile, sarebbe situato in mare aperto a ridosso della diga foranea di San Nicolò al Lido, davanti alle spiagge.

Criticatissimo, anche come solo idea dal popolo ambientalista ma anche dalla popolazione del Lido, che tra Otto e Novecento era una stazione balneare a livello mondiale. Dentro la bocca di porto ci sono tre progetti. Il più noto è quello De Piccoli - Duferco che è definitivo ed è l'unico ad aver superato la Valutazione di impatto ambientale.

Quello dell'ex viceministro con delega ai porti del Governo Prodi bis, piace - come male minore - anche a molti esponenti No navi.

Tuttavia, questo ha trovato contro l'opposizione netta del Comune di Venezia («Non è di pubblico interesse»), ha detto più volte il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro) e dell'Autorità portuale e anche del Comune di Cavallino Treporti. Si tratta di un terminal per quattro navi appoggiato al fondale all'interno della bocca di porto, lato Punta Sabbioni. Passeggeri e bagagli arriverebbero, come nelle altre ipotesi, con chiatte e motonavi. Ci sono poi due progetti simili appoggiati all'isolotto artificiale del Mose. Il primo è progettato a livello di progetto definitivo da un team di docenti luav coordinati da Stefano Boato, il secondo di un team coordinato dall'architetto Luciano Claut, per molti versi analogo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Malamocco Sulle opere del Mose per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili)

Più che di Malamocco, che si trova sul litorale del Lido, dovremmo parlare del vicino litorale dell' isola di Pellestrina, la cui estremità nord è stata ricoperta da una colata di cemento armato spessa molti metri e utilizzata per la fabbricazione dei cassoni di supporto del Mose, grandi come palazzi con decine di appartamenti ciascuno su cinque piani. Una platea solida molto vasta, direttamente affacciata sul mare, la cui demolizione (se mai fosse possibile ripristinare lo status quo ante) richiederebbe tempo e moltissimo denaro. Quella di utilizzare il sito come porto è poco più di un' idea con due padri, il provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti e il presidente del Porto, Pino Musolino. Linetti aveva fatto notare che la demolizione sarebbe stata molto impegnativa e che si sarebbero dovuti studiare altri usi.

Musolino, appena arrivato a Venezia due anni fa, bocciò l' ambizioso progetto di porto offshore del suo predecessore Paolo Costa, che aveva l' obiettivo di intercettare in Adriatico le enormi navi portacontainer provenienti dalla Cina ed e rodere quote di mercato ad Amburgo, Anversa e Rotterdam.

Musolino aveva ipotizzato qualcosa di più piccolo proprio qui. Realizzare un terminal passeggeri qui, però, sarebbe più impegnativo per la mancanza di collegamenti terrestri e la lontananza da Venezia, raggiungibile con più di un' ora di navigazione provocando un aumento abnorme del traffico in laguna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano G

Il trasloco delle navi in laguna: le tre nuove ipotesi a confronto

► Boccaia Marghera del ministero, ecco quali sono ► Dalla stazione marittima in centro storico oggi le alternative da Chioggia alle 2 estremità del Lido ► Trasmista 1 milione e mezzo di passeggeri all'anno

La foto
Lo scalo immenso del Fido

Lido
Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna

Malamocco
Sulle opere del Mose per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili)

La foto
Lo scalo immenso del Fido

Lido
Dentro o fuori la "bocca" da dove oggi le super-navi entrano in laguna

Malamocco
Sulle opere del Mose per sfruttare le strutture già esistenti (e ora inutili)

Grandi navi, l'incidente

Msc e Countess: sigilli alle navi Partenze saltate e turisti risarciti

I destini paralleli dei passeggeri dei due mezzi coinvolti nell'incidente di domenica. Crociera pagata a chi l'ha persa

NICOLA MUNARO

LE DUE NAVI VENEZIA Il mostro che si abbatte sulla contessa dei fiumi, è anche una storia di destini incrociati.

Quelle di due imbarcazioni - la monumentale Msc Opera e la più piccola River Countess - e, conto a spanne, di circa 2600 persone: turisti che all'ora di colazione di domenica 2 giugno, si preparavano a smontare dalle navi o a salirci. Chi chiudeva e chi iniziava un sogno. In mezzo, l'avaria della Msc Opera, il suo percorso che sfugge a ogni logica (e pure ai rimorchiatori), si incunea tra la banchina di San Basilio e lo scafo della River Countess e manda tutto all'aria.

Risultato, ieri, a un giorno di distanza dall'incredibile divenuto realtà, l'inchiesta della magistratura, con i primi indagati, che mette le due navi sotto sequestro (la Msc Opera solo alcune parti, quelle tecniche) e due crociere annullate. Con le compagnie di navigazione costrette a pensare ad un piano B funzionale, fatto di maxi-offerte e rimborsi.

ADDIO MEDITERRANEO La decisione di Msc Crociere su Opera è arrivata nel tardo pomeriggio di ieri. Se la mattina portava ottimismo (pochi i danni, ripartiremo in giornata, la vulgata) la decisione del procuratore di sequestrare motori, scatola nera e timone del colosso del mare ha complicato le cose portando la società ad una decisione forzata: nessuna crociera nel mediterraneo, fino in Grecia e ritorno.

Con la nave bloccata in porto «almeno fino a venerdì 7 giugno». I circa 1.200 passeggeri arrivati alla Marittima domenica e pronti a salpare sono stati messi di fronte a due opzioni: salire a bordo, godere di tutti i vantaggi della nave trasformata in un hotel galleggiante e visitare Venezia fino a domenica prossima, o tornare a casa. In ogni caso, con il biglietto del viaggio interamente rimborsato.

Questo perché la consulenza disposta dalla magistratura «richiederà però alcuni giorni per essere completata e quindi la nave non potrà portare a termine l'itinerario inizialmente previsto nel Mediterraneo Orientale - si legge nella nota di Msc - Per tutti i passeggeri che desiderassero rimanere a bordo di Msc Opera fino alla data prevista per lo sbarco (domenica 9 a Venezia, o sabato 8 a Bari, ndr), la compagnia ha disposto che tutti i servizi di bordo e l'intrattenimento restino pienamente operativi e a disposizione dei passeggeri. Inoltre - continua la nota - Msc garantirà un servizio navetta gratuito da e per Piazza San Marco per tutti coloro che desiderassero trascorrere la giornata a Venezia». A cui aggiungere un passaggio per quanti si fossero imbarcati a Bari sabato 1 giugno e nel capoluogo pugliese sarebbero scesi sabato 8.

Un comportamento che comunque non soddisfa l'Unione nazionale Consumatori: «Msc deve anche indennizzare i consumatori per il danno da mancata vacanza», afferma Massimiliano Dona, presidente dei Consumatori. «I passeggeri vantano dei diritti che devono essere rispettati, altrimenti li faremo valere in sede legale».

IL VIAGGIO SUL PO La River Countess, la vittima dell'incidente, sarebbe dovuta salpare di nuovo ieri mattina: domenica era nella fase di turn around, cioè l'imbarco di nuovi passeggeri una volta scesi i protagonisti della crociera appena conclusa. «Abbiamo dovuto annullare la crociera che in otto giorni avrebbe portato i nostri ospiti da Venezia a scoprire le città e le bellezze del Po - spiega Filippo Olivetti, amministratore delegato di Bassani Srl, la società che segue la crociera, nonché consigliere per le Infrastrutture di Confindustria Venezia - I nostri passeggeri (130, ndr) sono stati accomodati in un paio di strutture a cinque stelle nel centro storico di Venezia, almeno per tutta la settimana, ovvero per la durata della crociera annullata. Offriremo comunque le visite guidate come da programma a Venezia, Chioggia, Padova, Verona, Mantova, Bologna, Ferrara, Ravenna. Saremo però costretti - continua l'ad - a sostituire l'imbarcazione con dei bus che faranno ritorno a Venezia a conclusione di ogni escursione».



La River Countess infatti è sotto sequestro probatorio da parte della procura per verificare certificati e registri di bordo «ed è impossibile far arrivare qui un'altra imbarcazione», precisa Olivetti.

Troppo presto pure per quantificare i danni, così l'amministratore delegato di Bassani torna sull'incidente: «È successo nell'unico punto in cui poteva accadere. La nave da crociera - puntualizza - è uscita e andata a sbattere perché lì ci sono le profondità. Se fosse successo davanti a San Marco, si sarebbe incagliata.

Nella sfortuna ci è andata bene, in quel punto la nostra imbarcazione è stata spostata senza che ci fossero danni ulteriori. Siamo tutti sotto choc - continua - ma non credo all'errore umano: ci sono stati interventi fantastici da parte del nostro equipaggio e di quello della Msc. Ho trovato dei cattivo gusto chi contestava e urlava assassini mentre erano in corso i soccorsi». L'incidente, conclude Olivetti, ha però il merito di portare il tema delle Grandi Navi in Bacino di San Marco e alla Giudecca alla stretta finale: «A distanza di otto anni, con gli esponenti locali che hanno individuato la soluzione di Marghera, non si può più scherzare o cincischiare. Non possiamo più continuare a fare figure simili davanti al mondo - chiude Olivetti - Se non andiamo a Marghera, dove andiamo?».

I FERITI Intanto all'ospedale Civile continua l'osservazione dei feriti nell'impatto. Se due turiste della River Countess (un'americana e un'australiana) sono state dimesse già domenica, restano ricoverate al Santi Giovanni e Paolo le altre due donne coinvolte. Per H.R., 66 anni, australiana, prosegue l'osservazione per un trauma toraco-dorsale; mentre la neozelandese M.V., 71 anni, ha deciso di operarsi al Civile per ridurre il trauma alla spalla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Idee più che progetti nelle mani del ministro

Pro e contro delle soluzioni in campo alle tre bocche di porto per realizzare il nuovo terminal delle crociere. L'asse Toninelli-Ferro per puntare su Chioggia

MICHELE FULLIN

LA SITUAZIONE VENEZIA Molte delle 14 ipotesi sul destino delle crociere, sul tavolo del ministro Danilo Toninelli, più che progetti sono idee, perché si tratta di un cerchietto sulla carta geografica e nulla di più. Vediamo di capirci qualcosa sullo stato dell' arte, partendo dall' assunto che il ministro delle Infrastrutture ha escluso a priori la possibilità di realizzare un terminal passeggeri a Marghera, come vorrebbe invece il sindaco, sostenuto dagli operatori dell' economia portuale. Toninelli ha puntato tutto sul tenere le grandi navi fuori dalla laguna e chiedendo al Porto di elaborare proposte sulle tre bocche di porto, restringendo il novero della rosa da cui scegliere. Teniamo anche conto che la gran parte di queste soluzioni non hanno mai avuto un approfondimento, se non uno studio di fattibilità mandato a Roma dall' Autorità Portuale. Tra questi, proprio i progetti sulle tre bocche di porto che il ministro ha deciso di approfondire, che di fatto non hanno un padre. E che presentano pro e contro.

LIDO-SAN NICOLÒ È sicuramente la bocca di porto più complessa per varietà e numero di progetti presentati, vista la vicinanza di Venezia e della Marittima, che dovrebbe essere utilizzata in tutte le ipotesi come stazione per il check-in di persone e bagagli come accade oggi. Esistono almeno quattro soluzioni individuate a differenti livelli che insistono su questa zona, delle quali due sono molto simili. L' ipotesi più contestata ad ogni livello è quella di un porto passeggeri a ridosso della diga foranea di San Nicolò. Avendo le grandi navi giusto davanti alle spiagge e a oasi di riproduzione di volatili tutelati, si capisce bene come questa sia la più contestata dalle associazioni ambientaliste ma anche dalla gente comune. Diciamo che è solo un' idea nata ai tempi della presidenza di Paolo Costa al Porto e mutuata da quella - precedente - di Est Capital, la società di gestione del patrimonio che aveva promesso il rilancio del Lido e poi finita in procedura concorsuale, che voleva realizzare una mega darsena da diporto per centinaia di imbarcazioni. Questa soluzione è stata considerata solo in questi mesi con uno studio di fattibilità elaborato dall' Autorità portuale.

LIDO-BOCCA DI PORTO Qui ci sono tre progetti. Il più noto è quello De Piccoli - Duferco che è definitivo e ha anche superato la Valutazione di impatto ambientale, scoglio solitamente faticoso da doppiare. Accanto all' isola artificiale del Mose ci sono due soluzioni analoghe e simili al progetto Duferco-De Piccoli e consistono in un terminal realizzato su una serie di pontoni galleggianti agganciati all' isola artificiale del Mose. Il primo è ideato a livello di progetto definitivo da un team di docenti luav coordinati da Stefano Boato: fino a quattro navi grandi ormeggiate a fianco dei pontoni. Il costo è sarebbe limitatissimo e la realizzazione solo un anno. Ma finora non è stato preso in considerazione dal Ministero e ignorato dall' Autorità portuale. Idem per il progetto del team coordinato dall' architetto Luciano Claut, per molti versi analogo.

MALAMOCCO-S.MARIA DEL MARE Si tratta di poco più di un' idea con due padri, il provviditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti e il presidente del Porto, Pino Musolino. Si tratta della possibile soluzione a un problema, rappresentato dal cantiere per la fabbricazione dei cassoni del Mose, che è una gettata di cemento armato sopra la spiaggia.

Linetti aveva fatto notare che la demolizione sarebbe stata molto impegnativa e che si sarebbero dovuti studiare altri usi. Musolino, appena arrivato, bocciò il porto offshore di Paolo Costa ipotizzando un mini offshore per le grandi navi container proprio qui. Realizzare un terminal passeggeri sarebbe più impegnativo per la mancanza di collegamenti e la lontananza a Venezia.

CHIOGGIA L' ipotesi preferita da Toninelli è quella di Chioggia e precisamente nel porto di Val da Rio. Soluzione

The image shows a page from the newspaper 'Il Gazzettino' with the headline 'Idee più che progetti nelle mani del ministro'. The article discusses various port solutions for cruise ships in Venice, including Lido-San Nicolò, Lido-Bocca di Porto, Malamocco-S.Maria del Mare, and Chioggia. It mentions the involvement of Minister Danilo Toninelli and the Port Authority. The article is signed by Michele Fullin. There are several small images and sub-headings within the article, such as 'LIDO-SAN NICOLÒ' and 'LIDO-BOCCA DI PORTO'.

caldeggiata dal sindaco grillino Alessandro Ferro, visto che il porto merci non è mai decollato come avrebbe dovuto. Anche qui, problemi di lontananza da Venezia e della mancanza di collegamenti ferroviari e marittimi veloci. Anche la gomma, con la strada Romea sempre trafficata, non sarebbe agevole. Inoltre, con la richiesta pendente di realizzare proprio lì il deposito di gpl (gas liquefatto) non sarebbe un punto a favore di questa soluzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La denuncia di De Piccoli: «Fermi da sette anni soltanto per interessi economici»

DANIELA GHIO

L'IDEA VENEZIA «Il ministro Toninelli non ce la farà ad ignorarmi, dovrà darmi dieci minuti del suo tempo per ascoltare il nostro progetto che giace da due anni nei cassetti del suo ministero».

All'indomani dello schianto della nave Msc Opera contro una barca fluviale, Cesare De Piccoli, ideatore del progetto Venice Cruise 2.0, in alleanza con Duferco, alla bocca di porto di Lido, è pronto a dare battaglia per farlo resuscitare.

«È l'unico progetto - spiega - che ha ottenuto tutte le autorizzazioni ambientali e l'unico di cui non si parla». De Piccoli rivela di aver scritto, lo scorso 5 aprile, al presidente del consiglio Conte, ai ministri Toninelli, Bonisoli, ai direttori generali e a tutti i dirigenti dei ministeri, nonché al sottosegretario Giorgetti, responsabile Cipe, denunciando una possibile omissione di atti d'ufficio nella procedura di autorizzazione e sollecitando la conclusione del procedimento.

La loro soluzione contempla la realizzazione di un terminal alla bocca di porto del Lido, per quattro grandi navi da crociera, a 250 metri dalla sponda, per ridurre l'impatto ambientale.

I crocieristi, sbarcati dalle navi, arriverebbero in Marittima, e da qui, a bordo di una motonave eco-compatibile fatta a catamarano e a propulsione elettrica, verrebbero portati davanti a San Marco.

Costo stimato 127 milioni.

Tempo di costruzione stimato 26 mesi. Il progetto Duferco alla bocca di porto del Lido, di fronte alle paratoie mobili del Mose, aveva ottenuto il nulla osta della Capitaneria di Porto e il parere positivo della Commissione tecnica Via della Regione.

«Due anni fa, quattro mesi dopo l'approvazione data al progetto dalla commissione tecnica nazionale Via - spiega De Piccoli - il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti aveva firmato il decreto di approvazione ambientale del progetto e aveva mandato il decreto al ministro dei Trasporti e infrastrutture, Graziano Delrio, per avviarne la procedura. Da allora il progetto giace in un cassetto.

Chiediamo urgentemente un incontro perché riteniamo un progetto debba andare al Cipe, per l'esame di competenza e non dimenticato in questo modo».

De Piccoli afferma che non esistono soluzioni a breve, tanto auspicate dal ministro Toninelli come unica alternativa a Marghera, se non il progetto Venice Cruise 2.0, e che non è pensabile la soluzione desiderata dal sindaco Brugnaro e dal presidente della Regione Zaia di raddoppiare il canale Vittorio Emanuele.

«Queste navi sono incompatibili per il Bacino San Marco e il canale della Giudecca - spiega ancora - ma sono incompatibili anche per l'attraversamento di Porto Marghera. Cosa sarebbe successo se l'incidente della Msc Opera, con 3 mila passeggeri a bordo, fosse capitato a Marghera davanti alla banchina del Petrolchimico, davanti alla raffineria dell'Agip o davanti all'

isola dei Petroli con milioni di metri cubi di carburanti?». L'ex vice ministro ai Trasporti De Piccoli invita i veneziani a una riflessione. «Per quale motivo a sette anni di distanza dalla tragedia del Concordia non si è pervenuti a una soluzione del problema - afferma - Non credo per incapacità politica, né per contrapposizioni tipo No Tav/ Sì Tav. In questi sette anni c'è stato uno scontro di in

teressi economici, ricordiamoci che siamo la città del Mose. Chiusa la vicenda giudiziaria non è detto che siano sparite le logiche consociative. Non vorrei che questo atteggiamento pregiudiziale sul nostro progetto sia a difesa di interessi economici che poco h

anno a che fare con il futuro della crocieristica a Venezia. Per quale motivo può andare bene un terminal a San Nicoletto, davanti all'ex ospedale al mare e non può andare bene il nostro che usa anche alcune strutture del Mose?»

Primo Piano

Grandi navi, le scelte future

Idee più che progetti nelle mani del ministro

Pro e contro delle soluzioni in campo alle tre bocche di porto per realizzare il nuovo terminal delle crociere. L'asse Toninelli-Ferro per puntare su Chioggia



LA SITUAZIONE
VENZIA. Molti anni di tentativi per realizzare il nuovo terminal delle crociere. Il progetto Venice Cruise 2.0, ideato da Cesare De Piccoli, è stato approvato dalla commissione tecnica nazionale Via della Regione nel 2012. Tuttavia, il progetto è stato fermato da due anni nei cassetti del ministero dei Trasporti e Infrastrutture. De Piccoli ha denunciato una possibile omissione di atti d'ufficio nella procedura di autorizzazione e ha sollecitato la conclusione del procedimento.

LA SOLUZIONE
La loro soluzione contempla la realizzazione di un terminal alla bocca di porto del Lido, per quattro grandi navi da crociera, a 250 metri dalla sponda, per ridurre l'impatto ambientale.

LA DENUNCIA
«Due anni fa, quattro mesi dopo l'approvazione data al progetto dalla commissione tecnica nazionale Via - spiega De Piccoli - il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti aveva firmato il decreto di approvazione ambientale del progetto e aveva mandato il decreto al ministro dei Trasporti e infrastrutture, Graziano Delrio, per avviarne la procedura. Da allora il progetto giace in un cassetto.

LA SOLUZIONE
Chiediamo urgentemente un incontro perché riteniamo un progetto debba andare al Cipe, per l'esame di competenza e non dimenticato in questo modo».

LA SOLUZIONE
De Piccoli afferma che non esistono soluzioni a breve, tanto auspicate dal ministro Toninelli come unica alternativa a Marghera, se non il progetto Venice Cruise 2.0, e che non è pensabile la soluzione desiderata dal sindaco Brugnaro e dal presidente della Regione Zaia di raddoppiare il canale Vittorio Emanuele.

LA SOLUZIONE
«Queste navi sono incompatibili per il Bacino San Marco e il canale della Giudecca - spiega ancora - ma sono incompatibili anche per l'attraversamento di Porto Marghera. Cosa sarebbe successo se l'incidente della Msc Opera, con 3 mila passeggeri a bordo, fosse capitato a Marghera davanti alla banchina del Petrolchimico, davanti alla raffineria dell'Agip o davanti all'isola dei Petroli con milioni di metri cubi di carburanti?». L'ex vice ministro ai Trasporti De Piccoli invita i veneziani a una riflessione.

LA SOLUZIONE
«Per quale motivo a sette anni di distanza dalla tragedia del Concordia non si è pervenuti a una soluzione del problema - afferma - Non credo per incapacità politica, né per contrapposizioni tipo No Tav/ Sì Tav. In questi sette anni c'è stato uno scontro di interessi economici, ricordiamoci che siamo la città del Mose. Chiusa la vicenda giudiziaria non è detto che siano sparite le logiche consociative. Non vorrei che questo atteggiamento pregiudiziale sul nostro progetto sia a difesa di interessi economici che poco hanno a che fare con il futuro della crocieristica a Venezia. Per quale motivo può andare bene un terminal a San Nicoletto, davanti all'ex ospedale al mare e non può andare bene il nostro che usa anche alcune strutture del Mose?»



Forse perché la nostra soluzione rompe equilibri che
si sono costruiti in venti anni di crocieristica a Venezia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

L'opzione Marghera? «Soluzione concreta»

Il piano per spostare i grattacioli del mare sul canale industriale nord non è un'ipotesi E' già strutturato con tutti gli elaborati necessari per essere sottoposto alla Via

ELISIO TREVISAN

LE ALTERNATIVE MESTRE Il progetto Marghera esiste, non è un'ipotesi. Ed è talmente strutturato da essere già dotato di tutti gli elaborati necessari per essere sottoposto alla valutazione di impatto ambientale (Via), e potrebbe essere messo a gara in tempi brevi una volta predisposte le eventuali modifiche richieste dall'Autorità Portuale. Perciò quando il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli dice che non esiste il progetto per fermare le navi a Marghera, per gli autori di quell'elaborato non dice il vero.

Anzi, da ben due anni il progetto di finanza (project financing) per la realizzazione della nuova stazione marittima a Marghera, Canale industriale Nord lato nord (il canale che alla fine ha lo stabilimento Fincantieri e a metà il Vega Parco scientifico), è stato depositato all'Autorità Portuale. Inoltre un anno fa è stato di nuovo inviato alle autorità competenti con gli elaborati che mostrano come la soluzione iniziale (che prevedeva cinque grandi navi a Marghera) è realizzabile per stralci, cominciando da due grandi navi, poi tre: due lungo la banchina nord del canale Nord, e un'altra lungo il canale Brentella.

GLI AUTORI È Roberto D'Agostino, architetto ed ex assessore all'Urbanistica del Comune di Venezia ai tempi di Cacciari sindaco che ricorda la storia di questo progetto (realizzato da quattro società di ingegneria riunite in Ati: Technital, Net Engineering, FM ex Favero & Milan ed ED di Roberto D'Agostino), l'unico che ha un timbro di ufficialità, quello del Comitato del novembre 2017 che lo scelse come unica alternativa, tra tutte quelle oggi sono tornate al vaglio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al passaggio delle navi da crociera in bacino di San Marco e canale della Giudecca.

Questo progetto è stato un anno fermo sui tavoli del ministero dell'Ambiente, percorrendo tutta fase di scoping (l'analisi preliminare effettuata dal Ministero) dalla quale sono uscite criticità che i soci del project hanno affrontato e risolto.

Un particolare da non sottovalutare è che non contempla l'escavo del canale Vittorio Emanuele III per farvi passare le navi più piccole, quelle sotto alle 40 mila tonnellate di stazza lorda come previsto dal decreto Clini-Passera del 2012, piccole navi che quindi potrebbero continuare a passare per il bacino di San Marco: «A nostro parere - spiega D'Agostino -, tale riapertura presenta gravi criticità, ma l'Autorità Portuale sta realizzando studi che potrebbero smentire le preoccupazioni».

I TIMORI Preoccupazioni che, invece, sono fortissime tra gli ambientalisti secondo i quali le navi da crociera devono essere buttate fuori dalla laguna: «La MSC Opera fuori controllo, con migliaia di passeggeri a bordo, in un canale industriale di Porto Marghera, avrebbe avuto conseguenze catastrofiche - affermano gli attivisti dell'Assemblea permanente contro il rischio chimico -: l'impatto dello scafo con la banchina a San Basilio ha prodotto squarci di metri nel cemento armato, nelle banchine di Porto Marghera (che non hanno particolari protezioni, con ampie zone non palancolate) la nave sarebbe entrata per decine di metri provocando la rottura di tubature di servizio degli impianti che trasportano sostanze pericolose con relativi incendi ed esplosioni di vasta portata». E in proposito pure i Sindacati prendono posizione: Cgil, Cisl e Uil chiedono «che si faccia chiarezza sullo studio di compatibilità redatto all'epoca del Comitato nel 2017 e mai presentato, quantomeno alle parti sociali».

La soluzione Marghera, per il gruppo di D'Agostino è, invece, «non solo quella di gran lunga meno impattante sull'ambiente, ma è anche l'unica che avrebbe ricadute urbanistiche ed economiche per tutta la città e su Portomarghera, nonché sul recupero delle sue vaste aree abbandonate e inquinate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Luciano Claut: scali "extralagunari" alle bocche di porto

L'ALTERNATIVA VENEZIA (d.g.h.) Sullo sviluppo di una portualità compatibile con l'ambiente lagunare, con il riequilibrio della Laguna, c'è uno studio del 2017 di Luciano Claut, ex membro del Comitato portuale di Venezia e della Commissione di Salvaguardia, con lo studioso della laguna Lorenzo Bonometto che punta a ricostruire con interventi d'ingegneria ambientale le strutture originarie, favorire la resilienza ambientale, ripopolare con la vegetazione di fanerogame gli ambiti dissestati per innescare processi auto-ricostruttivi dell'ecosistema e delle morfologie.

Così come a rimuovere le cause del degrado, come prescritto dalle leggi speciali per Venezia.

«È urgente avviare un processo di ristrutturazione portuale che parta dalla regolazione dei canali portuali e dal nuovo ruolo delle bocche di porto spiega l'architetto Claut - Nella nuova geografia lagunare determinata dalle barriere del Mose, le bocche di porto assumono una nuova valenza a fini portuali essendo sulla soglia, cioè sulla porta, tra Laguna e mare, luoghi privilegiati per regolare anche i flussi dei mezzi e delle merci, oltre che delle acque».

«In quest'ottica di salvaguardia e di nuovi flussi - aggiunge Claut - in primo luogo è necessaria la chiusura del Canale dei Petroli, da Malamocco a Porto San Leonardo, (come già prevedeva il Piano Morfologico del 1992) ed il recupero ai fini portuali del canale Fisolo, originario e ampissimo alveo portante della rete di canali della Laguna centrale». Un riuso da operare con sofisticati interventi di ricostruzione morfologica e strutture capaci di dissipare e utilizzare l'energia idrodinamica (da nave e da vento) in chiave ricostruttiva per minimizzare la perdita di sedimenti.

«Ma è pure necessario ripensare la struttura portuale con nuovi scali extralagunari alle bocche di porto continua Claut - Una necessità dovuta da un lato dall'obiettivo di ridurre gli impatti delle grandi navi e dall'altro per favorire lo sviluppo della portualità stessa che, in Laguna, a Marghera ed in Marittima, trova significative limitazioni ed è essa stessa un fattore di squilibrio ambientale. Lo scenario di un porto con scali extra-lagunari esterni alle barriere del Mose, collegati con naviglio minore agli scali di Marghera e del centro storico e uno scenario realistico e realizzabile per gradi». Nella Bocca di Porto del Lido verrebbe a trovarsi lo scalo galleggiante delle navi da crociera, collegato al Mose, come nel progetto di De Piccoli; in Bocca a Malamocco sarebbe invece uno scalo commerciale per ridurre i transiti in Laguna ed accogliere le navi che in Laguna non possono entrare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bettin: no Marghera Bergamo: sì a Fusina e tram a San Basilio

Il presidente della Municipalità: «Cosa sarebbe successo in caso di incidente in zona industriale?». L'ex sindaco, candidato nel 2020, rilancia una proposta

LA POLITICA VENEZIA Non si placano le prese di posizioni politiche dopo l'incidente della Msc Opera di domenica. Il tema del nuovo porto crociere è centrale nella discussione. E su questo fronte, davanti all'ipotesi Marghera caldeggiata dagli enti locali, Gianfranco Bettin, presidente della Municipalità di Marghera, manifesta la sua contrarietà con una provocazione.

GIANFRANCO BETTIN «Immaginiamo - dice Bettin - la Msc Opera, o una nave simile, o più grande, fuori controllo in un canale industriale di Porto Marghera, in mezzo a imbarcazioni commerciali, petroliere, portacontainer, tra banchine affollate di lavoratori, vicinissimo a impianti e depositi di sostanze infiammabili, pericolose, a impianti complessi e a rischio. Immaginatamola andarci a sbattere, con migliaia di passeggeri a bordo. È uno dei motivi - il rischio incombente di incidenti potenzialmente catastrofici - per i quali è altamente problematico pensare di collocare la nuova stazione marittima a Marghera. Ma ce ne sono anche altri, strutturali. La necessità di scavare il canale dei petroli, il canale Vittorio Emanuele e i canali di evoluzione delle grandi navi, che infliggerebbe un colpo mortale all'equilibrio idrogeologico della laguna, già duramente provata e dissestata dalle manomissioni di un secolo e oggi insidiata ulteriormente dai mutamenti climatici, con l'aumento progressivo del livello del mare. Poi, l'antagonismo che fatalmente si creerebbe tra un nuovo polo turistico, destinato a estendere la monocultura turistica anche a Marghera, con lo spazio dell'industria e del terziario avanzato che sarebbero invece da rilanciare, come sostengono le forze sindacali e come implica la stessa richiesta di istituire la Zes». «Altre ragioni ancora - conclude Bettin - rendono molto problematica questa soluzione, e consigliabile l'estromissione dalla laguna della grandi navi, come il consiglio comunale di Venezia ha chiesto fin dal 2012, e dunque la valutazione del governo e delle stesse istituzioni locali, che sembrano sottovalutare questi gravi rischi, ne devono tener conto».

UGO BERGAMO Duro il commento di Ugo Bergamo, ex sindaco e candidato primo cittadino alle comunali 2020 con il movimento civico Venezia è Tua. «Una critica e una condanna senza appello - dice Bergamo - deve essere fatta a tutte le istituzioni (Governo, Regione, Comune, nessuna esclusa) che della tragedia dell'Isola del Giglio e dal successivo decreto Clini-Passera, continuano nell'irresponsabile e vergognoso rimpallo di responsabilità che è all'origine dell'incidente di ieri e che segna il fallimento su tutta la linea delle istituzioni medesime. Ora non si può più attendere. È giunto il momento di decidere. La riorganizzazione e il riadattamento per le grandi navi degli spazi e delle zone attigue al Terminal Ro-Ro di Fusina, con trasferimento in dieci minuti con treno navetta e senza fermate intermedie dei crocieristi alla Marittima di San Basilio, è la soluzione più utile e vantaggiosa, anche perché si evita lo scavo del canale Vittorio Emanuele, con evidenti vantaggi di salvaguardia ambientale e si evita un percorso, ritenuto incompatibile dalle stesse autorità portuali, tra traffico merci e passeggeri. Chiediamo infine da subito l'avvio della realizzazione della tratta tranviaria fino a San Basilio per un sistema più integrato di mobilità veloce e la riorganizzazione del servizio pubblico di navigazione su San Basilio, al fine di creare la vera e necessaria alternativa all'ormai non più sopportabile sovraccarico di traffico tra piazzale Rom

a e Rialto». PD E SOCIALISTI Dal fronte del Partito democratico, infine, il deputato Nicola Pellicani e il senatore Andrea Ferrazzi (quest'ultimo con il collega Riccardo Nencini, del Partito Socialista) hanno presentato rispettivamente una interpellanza e una interrogazione al ministro Danilo Toninelli. Pellicani afferma che «il ministro alla confusione continua con la politica degli annunci e dei rinvii, ma non è pensabile continuare a prendere in giro i veneziani e il mondo intero». Ferrazzi e Nencini invece chiedono di sapere «quali atti il ministro interrogato, intenda adottare o abbia adottato per attuare o per modificare le decisioni che il 7 novembre 2017 sono state adottate dal



Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia ed interrompere il traffico delle grandi navi nel canale della Giudecca e nel Bacino di San Marco». Decisioni che individuavano la soluzione della crociera a Marghera. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gpl, c'è la richiesta di proroga ma riguarda solo la banchina

Costa bioenergie: «I lavori? Sgombero di attrezzature»

CHIOGGIA Deposito gpl: c'è la richiesta di proroga, ma riguarda solo la banchina. Si scalda nuovamente il clima politico attorno alla costruzione del deposito gpl. La temuta richiesta di proroga, che il Comitato No-gpl prefigura da tempo, da parte di Costa Bioenergie, c'è stata. Lo ha fatto sapere il ministero della Sviluppo economico (Mise), nel rispondere, appunto, a tale richiesta, informandone «per conoscenza» il Comune di Chioggia. L' autorizzazione ministeriale per realizzare il deposito era scaduta il 26 maggio ma la stessa Costa Bioenergie aveva comunicato la conclusione dei lavori con un paio di giorni di anticipo chiedendo, nel contempo, l' autorizzazione all' esercizio provvisorio, ovvero le prove di funzionamento degli impianti (con limitatissime quantità di gas) per verificare lo stato di sicurezza, in attesa del collaudo. Il giorno 27, un' ispezione del Comune aveva fotografato lo stato delle cose all' interno del cantiere, constatando l' assenza di attività edilizia ma, dal 28 e fino all' 1 giugno, il Comitato No-gpl aveva documentato con foto e video movimenti di ruspe e camion. Ora arriva la notizia che «la ditta ha richiesto al Ministero una proroga». Dunque l' opera non era finita del tutto, come ipotizzava il Comitato? Costa Bioenergie, sostiene che i lavori compiuti negli ultimi giorni hanno riguardato lo sgombero di attrezzature e terra di risulta avanzate dai lavori di costruzione e la sistemazione del cordolo di un marciapiede che, anche per la sua modesta entità, non rientrerebbe tra le «opere edilizie» su cui il Comune ha competenza.

Quanto alla proroga essa è stata richiesta per la parte impiantistica da realizzare sulla banchina. Tale intervento non poteva essere fatto prima, perché la banchina era stata sequestrata dalla magistratura nel corso di un' indagine (che ora sarebbe chiusa). Poi, il passaggio del porto di Chioggia da Aspo ad Autorità portuale di Venezia ha ulteriormente bloccato quei lavori. Di recente la società ha chiesto la concessione decennale della banchina e ora si appresta, se otterrà il nulla osta, ad eseguire la parte impiantistica mancante. Il ministero si è riservato di valutare la richiesta di proroga ma, intanto, ha fatto sapere a Comune e ditta, che nel cantiere non devono essere svolte attività lavorative. Ieri un controllo esterno da parte del Comune ha constatato che il cancello era chiuso e tutto era fermo.

D.Deg. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Chioggia** (newspaper name)
- TOPPO SCARICATO**: Due gli interventi delle forze dell'ordine domenica sera. A distanza di pochi minuti si sono dati il cambio i poliziotti stradali e carabinieri.
- Soccorre un automobilista e viene falciata in Romea**: Una Siberia si è fermata per aiutare. La donna ricoverata in prognosi riservata è ferita in un incidente ed è stata investita. Sono sequestrati i fatti che l'ha travolta.
- Gpl, c'è la richiesta di proroga ma riguarda solo la banchina**: Costa Bioenergie: «I lavori? Sgombero di attrezzature».
- Canine aggredite, i cani non saranno abbattuti ma verrà "rieducata" la padrona**: Una cittadina di Chioggia ha due cani di razza "Pug" e "Bulldog".

«Non esiste il piano Marghera»

FRANCESCO DAL MAS

Doccia fredda di Toninelli sul progetto alternativo delle Grandi Navi sostenuto da sindaco e governatore «Entro fine giugno troveremo una soluzione». Brugnaro: devono passare dal canale Vittorio Emanuele Venezia Grandi navi fuori dalla Giudecca e dal Bacino di San Marco, dopo l' incidente di domenica? Basta 'scaricabarile', aveva ammonito Luca Zaia, a margine dell' inaugurazione dei primi 7 km della Pedemontana veneta.

«All' ultimo Comitato, ancora nel 2017, Regione e Comune indicarono il canale dei petroli come alternativa alla Giudecca, per le grandi navi. Da allora non è accaduto nulla». «C' è un progetto per le navi - ha aggiunto dal canto suo Matteo Salvini, presente alla stessa cerimonia - bene, si faccia e subito ». Passano cinque ore ed ecco la doccia fredda, da Roma, dove il ministro Danilo Toninelli incontra l' Autorità portuale di Venezia. «Non esiste e non è mai esistito un progetto Marghera», ha precisato, aggiungendo: «questo significa che il sottoscritto e il mio ministero non hanno mai bloccato nulla». «La seconda notizia - ha tentato di rassicurare - è che continuiamo a lavorare per una soluzione finalmente definitiva che porti fuori le Grandi Navi da Venezia». Ma come?

L' alternativa Marghera non esiste? La sorpresa, in laguna, è incontenibile. «Esiste solo uno studio la cui natura non ha nulla a che fare con alcuno documento di progettazione, nemmeno quello iniziale della fattibilità tecnico-economica» rispondono dal Mit, tra lo sconcerto generale. E mentre il ministro Alberto Bonisoli chiede al Comune di Venezia e al Porto di non opporsi al vincolo sul canale della Giudecca che il Mibac vuole apporre, ecco che prendono quota altre ipotesi oltre al canale dei Petroli e al Vittorio Emanuele III che porta a Marghera. Toninelli ha annunciato che una soluzione sarà trovata entro fine giugno.

Fra Chioggia, San Niccolò e Malamocco, a quanto pare. Ma gli altri non mollano. Vogliono Marghera, appunto. Ieri Toninelli ne ha discusso con il presidente dell' Autorità Portuale, Pino Musolino. Un lungo confronto, a Roma, al termine del quale Musolino si è limitato ad informare: «Ci saranno ulteriori riunioni a stretto giro di posta, sicuramente anche questa settimana e forse la prossima ». Il punto non è la soluzione «che c' è, siamo tutti d' accordo: cittadini, Comune, Città metropolitana, Regione, Porto. Le navi devono passare dal canale Vittorio Emanuele », ribadisce il sindaco Luigi Brugnaro.

Quanto i tempi di attuazione, aggiunge: «Le responsabilità di quello che è accaduto, mi spiace dirlo, sono di Toninelli. Il ministro decida. Attendiamo di sapere qualcosa dal ministro, dice che sta studiando progetti che coinvolgono altri porti, non ci ha ancora detto nulla, ma siamo in fiduciosa attesa ».

Intanto la Procura di Venezia ha aperto un' inchiesta, contro ignoti. Msc Cruise conferma che sono stati notificati al Comandante e al Dpa (Designated person ashore) gli avvisi di garanzia e la relativa iscrizione nel Registro degli indagati, «atto dovuto per poter procedere all' espletamento della consulenza tecnica». Sono stati posti sotto sequestro i sistemi di movimento della 'Msc Opera' finita addosso ad un traghetto turistico, alla Giudecca, con quattro crocieriste ferite, di cui 2 ancora all' ospedale. Gli inquirenti vogliono capire la vera origine dell' incidente: la rottura del cavo d' acciaio del rimorchiatore e, quindi, la perdita di controllo della nave o, come sembra più probabile, una avaria ai motori della nave che ha provocato la rottura del cavo del rimorchiatore.

«La consulenza tecnica - ha ricordato il procuratore Bruno Cherchi - prevede che se ci sono atti irripetibili, e mi pare soprattutto per la scatola nera della nave, dovremo necessariamente procedere con gli avvisi ». Msc intanto ha ricevuto il permesso dalle autorità per iniziare i lavori di ripristino dello scafo e ha reso noto che sono attualmente in corso i lavori di saldatura. Ma ha poi deciso di annullare la crociera, rimborsando i suoi ospiti.

RIPRODUZIONE RISERVATA



COME RISOLVERE IL PROBLEMA

Il popolo dei «no» e i 14 progetti

Tante sono le proposte per superare la Giudecca. Nuovo stop dei movimenti cittadini Venezia Sabato prossimo il popolo di 'No grandi navi' tornerà nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco per lanciare un nuovo 'stop!!!

, questa volta con tre punti esclamativi. Ha perso la pazienza, come ammettono i suoi leader, dopo tanti anni di attesa. Ancora 7 anni fa, infatti, i ministri Clini e Passera dell' allora Governo Monti emanarono un decreto per limitare l' ingresso dei 'giganti' nel cuore della Laguna. Avrebbero potuto transitare solo i carichi sotto le 40mila tonnellate, lasciando però qualche margine di discrezionalità alle autorità locali. Ed ecco il limite alzato alle 96mila tonnellate di stazza, da parte della Capitaneria di Porto; la Msc Opera, per intenderci, è di 65mila tonnellate di stazza lorda. L' anno successivo, il Tar corregge: nessun limite. Come aveva chiesto la società Venezia Terminal Passeggeri. Seguono le immancabili proteste. Nel 2017 il Comitato, dove tutti sono rappresentati, suggerisce alla Capitaneria di Porto un' ordinanza che aggiorna i limiti in base alla larghezza dello scafo, al peso dell' acqua spostata, alla tipologia di carburante e ad altri parametri, compresa l' esposizione al vento. Un algoritmo, insomma, che prima fissa quota 6.600 punti, poi lo riduce a 6.300.

Nel frattempo maturano le proposte alternative alla Giudecca. Al ministero dei Trasporti ne sono state depositate addirittura 14. La più accreditata è quella del canale Malamocco-Marghera, ampliando il canale Vittorio Emanuele III. E, soprattutto, scavando ulteriormente i fondali. Condividono questa mediazione il Comune, la Regione, l' Autorità Portuale, la stessa Unesco. Era, peraltro, l' indicazione del Comitato, ancora nel 2017. Fa problema - anche al ministero - il parcheggio dei fanghi. Roma preferisce l' approdo decisamente più lontano, per esempio a Chioggia, o al porto del Lido-San Nicolò oppure a Malamocco. Il porto offshore viene rilanciato, in queste ore, dall' ingegnere Luigi D' Alpaos, lo studioso più ascoltato da Zaia in tema di pianificazione. L' ex sottosegretario Cesare De Piccoli rispolvera, dal canto suo, la proposta del Lido; un nuovo scalo, del costo di 160 milioni, collegato all' attuale stazione con catamarani ecologici. In queste ore c' è chi scommette che l' avrà vinta Toninelli, con una di queste tre ipotesi: Chioggia, Lido-San Nicolò, Malamocco. Non è detto, però. Proprio ieri è scesa in campo Clia, l' associazione internazionale dell' industria crocieristica. «L' industria crocieristica ha lavorato diligentemente con il sindaco di Venezia, la Regione Veneto, l' Autorità Portuale e molti altri per trovare una soluzione praticabile affinché le navi più grandi potessero arrivare alla Stazione Marittima di Venezia, senza passare per il canale della Giudecca» spiega Adam Goldstein, chairman di Clia, che aggiunge: «Siamo d' accordo con le soluzioni adottate dal Comitato e anche con l' utilizzo del canale Vittorio Emanuele come il modo migliore e più prudente per spostare le grandi navi dal canale della Giudecca».

Francesco Dal Mas RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia, indagati pilota e comandante Lega e 5 Stelle litigano pure sulle navi

Crociera annullata e biglietti rimborsati. Il ministro dei Trasporti: abbiamo tre ipotesi. Salvini: si muova

Dino Martirano

ROMA Crociera della Msc annullata (con biglietti comunque rimborsati), in un mare di polemiche: con la Lega e il M5S che ora litigano anche sui progetti degli approdi alternativi per le grandi navi, fuori o dentro la laguna di Venezia. Dopo la collisione nel Canale della Giudecca - tra una nave da 65 mila tonnellate e un battello fluviale: 4 feriti, inchiesta aperta, indagati il pilota e il comandante della Msc - il governo si è preso tutto giugno per decidere. E di sicuro l' esecutivo ha già stracciato il «piano» del 2017 di dirottare i «bestioni del mare» verso porto Marghera, utilizzando il canale dei petroli. Rimesso nel cassetto anche il progetto di fare avvicinare le navi al terminal veneziano attraverso il canale Vittorio Emanuele (parallelo al ponte della Libertà) che comunque andrebbe dragato.

Il ministro Danilo Toninelli (Infrastrutture) ha in mente tre ipotesi: Chioggia (appena dentro la laguna), con rafforzamento delle banchine esistenti; San Nicolò (fuori una delle bocche di porto che danno accesso alla laguna), con la creazione di una banchina artificiale; Malamocco (più o meno con le stesse caratteristiche di San Nicolò).

«La terza appare remota, ma entro giugno il Mit deciderà se adottare la prima o la seconda opzione», fanno sapere dallo staff di Toninelli. Però, aggiungono le fonti ministeriali, «è allo studio, per una fase transitoria, anche un graduale contingentamento della grandi navi da fare entrare in laguna». Con quale criterio? Per ora non è dato saperlo. A meno che non ci si affidi a un tetto di tonnellaggio che poi è implicito anche nel «super vincolo» posto a ottobre 2018 dal ministro grillino Alberto Bonisoli (Beni culturali) sui grandi canali veneziani, contro il quale già sono partiti i ricorsi al Tar (Comune e Autorità portuale).

Il vicepremier Matteo Salvini ha suonato la sveglia al collega Toninelli: «C'è un progetto per le navi... Bene, si faccia subito». Così a stretto giro di posta il ministro 5 Stelle ha poi replicato al Tg Veneto di Rai3: «Non esiste e non è mai esistito un progetto Marghera... e questo significa che il sottoscritto e il mio ministero non ha bloccato nulla».

Eppure osserva Nicola Pellicani del Pd, che chiede al ministro di riferire in aula, «Toninelli in un anno non ha deciso nulla: l'ultimo Comitato (governo, comune, regione, autorità portuale, ndr) è stato convocato il 7 novembre 2017 da Delrio individuando la soluzione condivisa» del terminal di Marghera.

Ma i 5 Stelle ricordano che quel Comitato terminò con una verbalizzazione senza produrre un atto di indirizzo. Marco Marin (Forza Italia) rilancia «il progetto Brugnaro che utilizza il canale dei Petroli e il canale Vittorio Emanuele». Altri ricordano che l'unico progetto con la Valutazione di impatto ambientale superata è quello della Duferco a Bocca di Lido. Ieri, c'è stato un vertice interlocutorio al Mit al quale ha partecipato Pino Musolino (presidente del Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico) e, in videoconferenza, l'ammiraglio Pietro Pellizzari della Capitaneria di Porto: «Analisi in corso, decide il ministro», è il succo della riunione. E Luigi Zanda (Pd), già presidente del Consorzio Mose, chiede: «Chissà se Toninelli ha fatto un'analisi costi-benefici: tra il rischio di distruggere il patrimonio di Venezia e la possibilità di guadagno degli armatori».



La mega nave sotto sequestro «Rischia la strage a Venezia»

1 pm: violate le norme di sicurezza. Sigilli agli strumenti di bordo. Indagati il comandante Msc e l'addetto di terra

Dipendesse dalla Msc Crociere, il caso sarebbe chiuso: la nave Opera (il gigante di 275 metri che due giorni fa si è schiantato in laguna) «è pronta a riprendere il mare». Il «guasto» è stato riparato e il colosso di 65mila tonnellate sogna di salpare con 3mila passeggeri desiderosi anch'essi di mettersi alle spalle la brutta avventura di domenica scorsa. Un sogno, appunto: la realtà è invece che la crociera è stata annullata e Msc rimborserà i passeggeri.

Infatti la nave resta «oggetto di verifiche tecniche» sui principali strumenti di bordo (motorini, timone, scatola nera sono stati posti sotto sequestro); obiettivo dei periti giudiziari: accertare le cause che hanno portato fuori controllo la nave, fino a farla impattare rovinosamente contro il muretto del molo e - circostanza ancor più grave - travolgendo un battello di turisti.

«Il bilancio di pochi feriti è miracoloso, poteva essere una strage», commenta uno dei pm della procura di Venezia che ha aperto un fascicolo per «inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione». Il comandante della Msc Opera e l'addetto di terra, il «Dpa» (Designated Person Ashore) hanno ricevuto gli avvisi di garanzia e la relativa iscrizione nel registro degli indagati. Come sottolinea Msc, si tratta di un atto dovuto per poter procedere all'espletamento della consulenza tecnica; di certo la modalità con cui la nave è andata a sbattere contro la banchina seminando il panico generale ha dell'incredibile. Le fasi dell'incidente sono state riprese in tempo reale da centinaia di telefonini che poi hanno riversato le immagini sui social. Un «film» che sembra appartenere al genere catastrofista con il mostro di acciaio che prende sempre più velocità e pare puntare direttamente sul piccolo battello turistico: si sentono le urla terrorizzate della gente e gli allarmi lanciati dagli equipaggi.

Ma ormai la nave è impazzita.

Non riesce a fermarsi. Le ancore buttate giù di fretta e furia e le operazioni di frenatura dei due rimorchiatori non bastano a bloccarla.

La scena è impietosa e documenta l'impreparazione in una situazione drammatica che si consumando in diretta: ordini confusi, gente che scappa senza indicazioni sicure, un percorso sulla terraferma che invece di garantire la sicurezza complica maledettamente le cose: «Alla fine abbiamo trovato la strada chiusa, e siamo dovuti tornare indietro», il racconto dei passeggeri terrorizzati. «La nave ci veniva addosso, pareva inarrestabile mentre solcava la laguna nel canale della Giudecca - ricorda uno dei 130 turisti presenti sul traghetto River Countess ormeggiato di fianco all'imbarcadero San Basilio -. Continuava ad accelerare, abbiamo pensato di morire schiacciati». Invece è andata «benissimo»: appena cinque feriti non gravi.

Ieri il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale è stato convocato d'urgenza a Roma dal Ministro dei Trasporti ed infrastrutture, Toninelli, che ha promesso: «Mai più grandi navi a Venezia»; aggiungendo: «Ma non c'è nessun progetto su Marghera». D'accordo con lui anche il ministro dell'Ambiente, Costa. Un problema - questo della «Grandi Navi» - che nasce da un avvilente scaricabarile di tipo burocratico-politico tra opposte fazioni, le quali sono riuscite nell'impresa incredibile di trasformare perfino un problema di sicurezza in una questione ideologica.

Il vicepremier, Matteo Salvini, «risolve» a modo suo con una battuta: «C'è questo problema della nave a Venezia, uno va a leggere e ci sono ipotesi di lavoro, poi ci sono però, ma, forse, dipende... C'è un progetto per le navi: bene, si faccia e subito».

Magari senza proclami e con provvedimenti concreti.



Il Manifesto

Venezia

Pericolo Grandi navi, Venezia non vuole trovare la soluzione

Torna la possibilità di costruire un banchina a Marghera. Protestano gli ambientalisti: colossi del mare fuori dalla città

Domenica mattina, ore 8,35. La nave da crociera Msc Opera ha appena superato il bacino di San Marco e naviga alla velocità di 5,5 nodi nel mezzo del canale della Giudecca. E' una delle «Grandi Navi» il cui devastante impatto sul delicato equilibrio lagunare è sempre stato denunciato dagli ambientalisti veneziani: una sorta di villaggio turistico galleggiante lungo 275 metri e con una stazza di 65mila tonnellate che da ferma inquina quanto 15.500 auto. Tanto è vero che sotto il ponte di Rialto sono state misurate più polveri sottili che ai bordi di una autostrada a tre corsie. Giunta a ridosso alla banchina d' ormeggio a San Basilio, la nave dovrebbe rallentare ma così non accade. Secondo le prime indagini, la colpa sarebbe da imputarsi ad un non meglio definito «black out» del sistema di navigazione. Un evento che le compagnie di crociera avevano sempre giudicato «impossibile alla luce delle moderne tecnologia» ma che ha comunque causato altri abbordi come quello al porto di Genova. Fatto sta che la nave non riesce a fermare il suo abbrivio. Le cime da traino di sicurezza dei due rimorchiatori che la scortavano si spezzano. L' Msc Opera continua la sua corsa e, seminando panico tra le persone che attendevano l' arrivo della nave, costrette a fuggire disordinatamente, va a schiantarsi tra la banchina del porto e una lunga lancia fluviale ormeggiata. La lancia viene fracassata, ma ha il merito di attenuare l' urto. Qualcuno finisce in acqua, quattro donne finiscono all' ospedale con contusioni e ferite di lieve entità. Il video dell' abbordo girato da un testimone che si trovava nella banchina d' ormeggio, finisce sulla rete e fa rapidamente il giro del mondo.

«UN DISASTRO ANNUNCIATO - ha dichiarato Tommaso Cacciari, portavoce del Comitato No Grandi Navi - che questi grattacieli galleggianti siano incompatibili con la laguna e che non possano navigare in canali che sono stati realizzati per gondole o barche a vela, lo diciamo da sei anni. La politica non ha fatto niente. E oggi abbiamo rischiato il morto. L' incidente ha dimostrato che non soltanto queste grandi navi inquinano l' atmosfera e devastano le fragile struttura palafitticola che sorregge la città, ma sono anche pericolose. È ora di buttarle fuori dalla laguna». Il comitato ha indetto una assemblea cittadina ai Magazzini del Sale, mercoledì alle 17,30, in cui si preparerà la mobilitazione di sabato prossimo alle ore 16 alle Zattere.

Intanto che il mondo si interroga su cosa sarebbe potuto succedere se l' Msc Opera avesse perso il controllo dieci minuti prima e avesse speronato Palazzo Ducale, la politica si è svegliata dal letargo. Soltanto che le «soluzioni» che propone so no, se possibile, peggiori del male. Tanto il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, quanto la Regione e l' Autorità Portuale hanno colto la palla al balzo per rilanciare il progetto, più volte bocciato dalla commissione Via (ma questo a Venezia non vuol dire nulla perché anche il Mose era stato bocciato dalla commissione di impatto ambientale), di dirottare le grandi navi lungo il canale Vittorio Emanuele. Una strada d' acqua che eviterebbe la «passerella» davanti al salotto buono di Venezia, il bacino di San Marco, dirottando il problema in terraferma, con la realizzazione di una banchina a Marghera. Soluzione per la quale si è espresso anche il vicepremier Matteo Salvini che non ha perso occasione di addossare tutta la colpa del mancato intervento ad un non espressamente citato "ministro dei 5 Stelle" che avrebbe messo il classico bastone sulle ruote al Governo del Cambiamento.

DI CHI SI TRATTA? Il primo indiziato è Danilo Toninelli, che il leader della Lega non ama di sicuro. Ma è più probabile che il «colpevole» sia Sergio Costa, ministro dell' Ambiente. Sono proprio gli studi messi a punto dai tecnici di questo ministero che hanno impedito che cominciasse i lavori per l' ampliamento del Vittorio Emanuele per farci passare le grandi navi. Scavi che comprometterebbero definitivamente quello che rimane del fragile equilibrio morfologico e idrogeologico della laguna, trasformandola in un braccio di mare aperto. Senza contare l' escavazione di milioni di metri cubi di fanghi pesantemente inquinati, considerando che il Vittorio Emanuele corre a ridosso della zona industriale di Porto Marghera.

The image shows a screenshot of a newspaper article from 'Il Manifesto' dated June 4, 2019. The main headline reads 'Pericolo Grandi navi, Venezia non vuole trovare la soluzione'. Below the headline is a sub-headline: 'Torna la possibilità di costruire un banchina a Marghera. Protestano gli ambientalisti: colossi del mare fuori dalla città'. The article text is partially visible, starting with 'Domenica mattina, ore 8,35. La nave da crociera Msc Opera ha appena superato il bacino di San Marco...'. There are several small images and graphics interspersed with the text, including a map of the Venetian lagoon and a photo of a large cruise ship. The layout includes a masthead at the top with the newspaper's name and date, and a sidebar on the right with additional news snippets.

SONO BEN ALTRE le soluzioni che chiedono gli ambientalisti. Su tutte, quella di tenere le navi ben lontane dalla laguna dirottandole verso altri porti oppure su un avamposto al largo collegato alla città da battelli navetta.

Intanto, per la prima volta dopo centinaia di anni, Venezia ha dovuto rinunciare alla sua festa della Sensa e alla regata nel canal della Giudecca che apriva la stagione del remo.

Era la festa dello «sposalizio» col mare che portava alla città spezie, cultura e ricchezze. Ma oggi non c'è davvero niente per cui festeggiare.

Il Messaggero

Venezia

L'incidente in Laguna

L'ipotesi per Venezia: dividere le grandi navi su un doppio percorso

Vertice al ministero. Toninelli: «Sono stufo delle stupidaggini di Salvini» Indagati il comandante e il pilota dell' Msc, sotto esame la scatola nera

IL CASO «Il progetto Marghera non esiste». Il ministro Danilo Toninelli garantisce una «soluzione definitiva» per modificare le attuali operazioni di transito delle grandi navi a Venezia entro la fine di giugno. Ma intanto cerca di mettere un punto fermo sulla vicenda dopo le polemiche che sono seguite all' incidente di domenica scorsa nel canale della Giudecca. Al termine di una riunione presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui ha preso parte il presidente dell' autorità portuale Pino Musolino, Toninelli ha appunto spiegato che «nessun progetto è stato bloccato o lasciato in un cassetto. Esiste solo uno studio la cui natura non ha nulla a che fare con alcuno stadio di progettazione, nemmeno quello iniziale della fattibilità tecnico-economica».

UN' ALTRA PISTA Insomma secondo il Mit l' ipotesi, sponsorizzata tutt' ora dal governatore del Veneto, Luca Zaia, di dirottare il traffico navale pesante su Marghera, non esiste. E dunque bisogna individuare un' altra pista. Il problema è che le visioni, su questo delicato dossier, sono piuttosto discordanti. «Non è più pensabile che nel canale della Giudecca debbano passare le grandi navi: abbiamo detto da 8 anni e chiediamo immediatamente l' apertura del Vittorio Emanuele III, il canale alternativo per l' arrivo in marittima» ha ribadito in queste ore il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Su questo punto, è scoppiata anche una polemica all' interno del governo. «Il vicepremier Salvini dice che Toninelli e Costa stanno bloccando tutto ma non è vero: stanno lavorando per trovare una soluzione ai problemi: bisogna trovare un posto dove smaltire le tonnellate di fanghi tossici che verranno dai lavori di allargamento del canale Vittorio Emanuele» ha puntualizzato il ministro della Cultura, Alberto Bonisoli. E lo stesso Toninelli parlando in un programma radiofonico ci è andato ancora più pesante: «Sono stufo delle stupidaggini di Salvini, ha il mio numero può tranquillamente chiamarmi».

Intanto ancora il sindaco Brugnaro ha rivelato che ieri il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, ha convocato un Comitato per l' ordine e la pubblica sicurezza chiedendo alla Capitaneria di Porto di fornire un elenco delle navi che per pescaggio possono già transitare per il Vittorio Emanuele. «Pensiamo che si possa mettere in campo una sperimentazione per le imbarcazioni più piccole» ha detto Brugnaro. A questo proposito, occorre ricordare che nei mesi scorsi era stata ipotizzata, per le navi di taglia minore, la deviazione per il Canale Vittorio Emanuele III, con approdo in Marittima. In questa linea, la Capitaneria di Porto aveva anche messo a punto un algoritmo per selezionare le navi da crociera che avrebbero potuto continuare a sfilare davanti a Piazza San Marco. «Noi vogliamo una soluzione ora, altrimenti ce la faremo da soli come città» ha avvertito il sindaco Brugnaro, il quale teme che il ministro Toninelli abbia in mente ben altro: il dirottamento di tutte le navi su Chioggia. Una strategia che, ovviamente, a Venezia vedono come fumo negli occhi. L' approdo delle grandi navi alla Stazione Marittima, spiegano fonti alle prese con il dossier, garantisce 4mila posti di lavoro garantiti con un fatturato annuo da 150 milioni di euro all' anno per la città.

LE INDAGINI La Procura di Venezia ha aperto un fascicolo per accertare le cause che hanno portato all' incidente. Ci sono già diversi indagati: il comandante, il Dpa (Designated person ashore, ovvero il responsabile della sicurezza da terra), il responsabile di manutenzioni ed equipaggio della compagnia navale, nonché i due piloti del porto. I magistrati hanno affidato ad una consulenza tecnica, che dovrà esaminare la scatola nera, l' incarico di accertare i motivi per i quali la Msc Opera sia arrivata come fosse senza freni nel canale della Giudecca.

Si ipotizza il reato penale di inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione navale. Ieri Msc ha ottenuto dalle Autorità il permesso per iniziare i lavori di ripristino dello scafo; dopo i lavori di saldatura la compagnia conta di



poter far salpare la nave entro giovedì 7 giugno.
Michele Di Branco © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Venezia

Sei indagati per la nave fuori controllo

Nel mirino i comandanti di "Msc Opera" e dei rimorchiatori che la trainavano, oltre ai piloti. Sequestrata la scatola nera

Rubina Bon / VENEZIA Sei indagati per la Msc "Opera" impazzita che domenica mattina ha prima impattato contro il battello fluviale "River Countess", poi contro la banchina di San Basilio. Si tratta del comandante della grande nave, del Dpa, ovvero il Designated Person Ashore, colui che provvede al collegamento tra gli uffici della compagnia e la nave, dei due piloti del Porto di Venezia e dei due comandanti dei rimorchiatori che stavano "accompagnando" la grande nave. L'ipotesi di reato è danneggiamento con pericolo colposo di naufragio, come previsto dal Codice della navigazione. L'iscrizione sul registro degli indagati è un passaggio necessario in vista della consulenza tecnica in contraddittorio annunciata ieri dal procuratore capo Bruno Cherchi. I misteri sull'incidente che ha fatto il giro del mondo potrebbero essere risolti con l'analisi dei dati contenuti nella scatola nera della "Opera". Il dispositivo è stato sequestrato dalla pm Lucia D' Alessandro. «Sigilli anche sul cavo di acciaio che collegava il rimorchiatore di prua alla Msc e il battello fluviale (solo per la verifica dei danni). La nave non è stata sequestrata. Nel tardo pomeriggio, dopo gli annunci di possibili partenze ritardate della crociera, Msc ha comunicato l'annullamento definitivo del viaggio. Per il momento il fascicolo in Procura riporta l'ipotesi di reato prevista dall'articolo 1123 del Codice della Navigazione che punisce «chiunque per colpa cagiona danno a una nave» con la reclusione da 6 mesi a 3 anni. Dei cinque feriti, due restano ricoverati all'ospedale Civile di Venezia.

Se l'inchiesta ha preso subito una strada precisa, resta opaco invece il futuro del transito dei bisonti del mare a Venezia. Per ora il ministero prende tempo anche se, annuncia, la soluzione arriverà entro giugno. «Le grandi navi fuori dalla laguna e la scelta sarà fra i tre progetti di Chioggia, Santa Maria del Mare e Lido -mare. Nel frattempo uno studio sui dragaggi del Vittorio Emanuele e sui fanghi, e la riduzione del traffico nel canale della Giudecca» dice Toninelli che ieri ha convocato al ministero un vertice operativo con il presidente dell'Autorità portuale veneziana Pino Musolino, il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, l'ammiraglio comandante della Capitaneria di porto Piero Pellizzari. A metà pomeriggio una nota del Mit, in polemica con il vicepremier leghi sta Matteo Salvini, il sindaco Brugnaro e il Pd, che lo avevano accusato di non decidere.

«Stupidaggini. A differenza di quanto sostenuto da molti in queste ore, nessun progetto sull'ipotesi Marghera per le grandi navi a Venezia giace nei cassetti del Mit». Toninelli gela in un colpo solo Co mune, Regione e alleati di governo della Lega. E i tanti sostenitori delle "navi a Marghera". Dal tavolo sparisce dunque l'ipotesi del nuovo terminal sollecitata dal sindaco Brugnaro e dal presidente del Veneto Luca Zaia.

«È andata bene», commenta alla fine Musolino. Chioggia è l'ipotesi su cui il governo starebbe puntando. La città si è detta disposta ad accogliere le grandi avi nelle nuove strutture. Il problema sarebbero i collegamenti, visto che manca una adeguata rete ferroviaria e anche un collegamento stradale per raggiungere Venezia e l'attuale Marittima.

11

Sei indagati per la nave fuori controllo

Nel mirino i comandanti di "Msc Opera" e dei rimorchiatori che la trainavano, oltre ai piloti. Sequestrata la scatola nera

Sei indagati per la nave fuori controllo
Nel mirino i comandanti di "Msc Opera" e dei rimorchiatori che la trainavano, oltre ai piloti. Sequestrata la scatola nera

La nave Msc Opera, impazzita domenica mattina, ha prima impattato contro il battello fluviale "River Countess", poi contro la banchina di San Basilio. Si tratta del comandante della grande nave, del Dpa, ovvero il Designated Person Ashore, colui che provvede al collegamento tra gli uffici della compagnia e la nave, dei due piloti del Porto di Venezia e dei due comandanti dei rimorchiatori che stavano "accompagnando" la grande nave. L'ipotesi di reato è danneggiamento con pericolo colposo di naufragio, come previsto dal Codice della navigazione. L'iscrizione sul registro degli indagati è un passaggio necessario in vista della consulenza tecnica in contraddittorio annunciata ieri dal procuratore capo Bruno Cherchi. I misteri sull'incidente che ha fatto il giro del mondo potrebbero essere risolti con l'analisi dei dati contenuti nella scatola nera della "Opera". Il dispositivo è stato sequestrato dalla pm Lucia D' Alessandro. «Sigilli anche sul cavo di acciaio che collegava il rimorchiatore di prua alla Msc e il battello fluviale (solo per la verifica dei danni). La nave non è stata sequestrata. Nel tardo pomeriggio, dopo gli annunci di possibili partenze ritardate della crociera, Msc ha comunicato l'annullamento definitivo del viaggio. Per il momento il fascicolo in Procura riporta l'ipotesi di reato prevista dall'articolo 1123 del Codice della Navigazione che punisce «chiunque per colpa cagiona danno a una nave» con la reclusione da 6 mesi a 3 anni. Dei cinque feriti, due restano ricoverati all'ospedale Civile di Venezia.

Lavoro a bordo, i salari frenano

Lavoro a bordo, i salari frenano
Confronto tra i salari a terra e a bordo. I lavoratori del mare sono pagati meno del 50 per cento rispetto a quelli del settore privato. I sindacati chiedono un aumento del 10 per cento. I datori di lavoro non sono disposti a concederlo.



Venezia

Nave fuori controllo, sei indagati Toninelli: Marghera non è la soluzione

DI FRANCESCO FURLAN

VENEZIA - Ci sono sei indagati, tra i quali il comandante della Msc Opera, per l'incidente che domenica mattina ha visto la nave da crociera schiantarsi contro un battello e la banchina di San Basilio. La procura di Venezia ha aperto un fascicolo per danneggiamento con pericolo colposo di naufragio.

Lo schianto è avvenuto nel canale della Giudecca, per una probabile avaria della nave, dalla stazza di 66 mila tonnellate e lunga 275 metri. Disposto anche il sequestro di scatola nera, timone e motore della nave.

Tra gli indagati figurano anche i due piloti del Porto a bordo della nave, i due comandanti dei rimorchiatori che la trainavano, e un dipendente Msc, responsabile del collegamento tra gli uffici della compagnia e la nave. L'iscrizione è un atto dovuto in vista della perizia tecnica sulla scatola nera, con atti irripetibili, per garantire agli indagati di poter nominare un consulente di parte. Sul fronte delle alternative al passaggio delle grandi navi per San Marco, ieri il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha incontrato a Roma il presidente del Porto, Pino Musolino. Sul tavolo del Mit tre progetti: due con arrivo delle navi fuori dalla laguna, all'altezza delle bocche di porto di Lido e Malamocco; uno in laguna, a Chioggia. Ipotesi favorita, ma ci vorranno anni. Nel frattempo una parte potrebbe passare per Marghera per poi raggiungere la stazione marittima evitando San Marco.

«Di sicuro non c'è nessuna ipotesi di un terminal a Marghera», ha detto Toninelli, «ma siamo prossimi a una scelta». La partenza della Opera da Venezia era prevista ieri, poi la Msc ha deciso di sospendere la crociera e di rimborsare il biglietto. La nave potrebbe lasciare la laguna venerdì.

Il giorno successivo ci sarà una manifestazione contro le grandi navi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



La Stampa

Venezia

Sei indagati per la nave fuori controllo

L'inchiesta coinvolge i comandanti del transatlantico, dei rimorchiatori che lo trainavano e del porto Sequestrata la scatola nera della Msc. Toninelli: Salvini dice stupidaggini, mai fermato le nuove rotte

RUBINA BON

Sei indagati per la Msc "Opera" impazzita che domenica mattina ha prima impattato contro il battello fluviale "River Countess", poi contro la banchina di San Basilio. Si tratta del comandante della grande nave, del Dpa, ovvero il Designated Person Ashore, colui che provvede al collegamento tra gli uffici della compagnia e la nave, dei due piloti del Porto di Venezia e dei due comandanti dei rimorchiatori che stavano "accompagnando" la grande nave. L'ipotesi di reato è danneggiamento con pericolo colposo di naufragio, come previsto dal Codice della navigazione. L'iscrizione sul registro degli indagati è un passaggio necessario in vista della consulenza tecnica in contraddittorio annunciata ieri dal procuratore capo Bruno Cherchi. I misteri sull'incidente che ha fatto il giro del mondo potrebbero essere risolti con l'analisi dei dati contenuti nella scatola nera della "Opera". Il dispositivo è stato sequestrato dalla pm Lucia D' Alessandro. «Sigilli anche sul cavo di acciaio che collegava il rimorchiatore di prua alla Msc e il battello fluviale (solo per la verifica dei danni). La nave non è stata sequestrata. Nel tardo pomeriggio, dopo gli annunci di possibili partenze ritardate della crociera, Msc ha comunicato l'annullamento definitivo del viaggio. Per il momento il fascicolo in Procura riporta l'ipotesi di reato prevista dall'articolo 1123 del Codice della Navigazione che punisce «chiunque per colpa cagiona danno a una nave» con la reclusione da 6 mesi a 3 anni.

Dei cinque feriti, due restano ricoverati all'ospedale Civile di Venezia. Se l'inchiesta ha preso subito una strada precisa, resta opaco invece il futuro del transito dei bisonti del mare a Venezia. Per ora il ministero prende tempo anche se, annuncia, la soluzione arriverà entro giugno. «Le grandi navi fuori dalla laguna e la scelta sarà fra i tre progetti di Chioggia, Santa Maria del Mare e Lido-mare. Nel frattempo uno studio sui dragaggi del Vittorio Emanuele e sui fanghi, e la riduzione del traffico nel canale della Giudecca» dice Toninelli che ieri ha convocato al ministero un vertice operativo con il presidente dell'Autorità portuale veneziana Pino Musolino, il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, l'ammiraglio comandante della Capitaneria di porto Piero Pellizzari. A metà pomeriggio una nota del Mit, in polemica con il vicepremier leghista Matteo Salvini, il sindaco Brugnaro e il Pd, che lo avevano accusato di non decidere. «Stupidaggini. A differenza di quanto sostenuto da molti in queste ore, nessun progetto sull'ipotesi Marghera per le grandi navi a Venezia giace al Mit». Toninelli gela in un colpo solo Comune, Regione e alleati di governo della Lega. E i tanti sostenitori delle "navi a Marghera". Dal tavolo sparisce dunque l'ipotesi del nuovo terminal sollecitata dal sindaco Brugnaro e dal presidente del Veneto Luca Zaia.

«È andata bene», commenta alla fine Musolino.

Chioggia è l'ipotesi su cui il governo starebbe puntando.

La città si è detta disposta ad accogliere le grandi avi nelle nuove strutture. Il problema sarebbero i collegamenti, visto che manca una adeguata rete ferroviaria e anche un collegamento stradale per raggiungere Venezia e l'attuale Marittima.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Sei indagati per la nave fuori controllo

L'inchiesta coinvolge i comandanti del transatlantico, dei rimorchiatori che lo trainavano e del porto Sequestrata la scatola nera della Msc. Toninelli: Salvini dice stupidaggini, mai fermato le nuove rotte

PRIMO PIANO
L'INCIDENTE IN LAGUNA

Sei indagati per la nave fuori controllo

L'inchiesta coinvolge i comandanti del transatlantico, dei rimorchiatori che lo trainavano e del porto Sequestrata la scatola nera della Msc. Toninelli: Salvini dice stupidaggini, mai fermato le nuove rotte

Le indagini si sommano come dei sopravissuati. Msc, annulla la crociera e rimborsava i passeggeri

"Paura passata Ma nel weekend arriveranno altri 13 giganti"

SEMPRE PIÙ

Il giorno dopo il grande naufragio, il transatlantico Msc "Opera" è stato sequestrato dal porto di Venezia. La nave non è stata sequestrata. Nel tardo pomeriggio, dopo gli annunci di possibili partenze ritardate della crociera, Msc ha comunicato l'annullamento definitivo del viaggio. Per il momento il fascicolo in Procura riporta l'ipotesi di reato prevista dall'articolo 1123 del Codice della Navigazione che punisce «chiunque per colpa cagiona danno a una nave» con la reclusione da 6 mesi a 3 anni.



Il giorno dopo il grande naufragio, il transatlantico Msc "Opera" è stato sequestrato dal porto di Venezia. La nave non è stata sequestrata. Nel tardo pomeriggio, dopo gli annunci di possibili partenze ritardate della crociera, Msc ha comunicato l'annullamento definitivo del viaggio. Per il momento il fascicolo in Procura riporta l'ipotesi di reato prevista dall'articolo 1123 del Codice della Navigazione che punisce «chiunque per colpa cagiona danno a una nave» con la reclusione da 6 mesi a 3 anni.



Libero

Venezia

Il sindaco Brugnarò: «Il traffico va spostato dalla Giudecca al canale Vittorio Emanuele Si parta con la sperimentazione». Toninelli però frena. Msc risarcisce tutti i passeggeri

«Venezia non può aspettare Roma Decidiamo noi sulle grandi navi»

Indagati comandante e pilota

ALESSANDRO GONZATO Msc ha deciso di annullare la crociera che doveva ripartire da Venezia a bordo della nave "Opera" e di rimborsare a tutti i passeggeri il costo del biglietto. L'indagine sull'incidente avvenuto domenica nel canale della Giudecca richiederà alcuni giorni prima di essere completata, e fino ad allora l'imbarcazione - che avrebbe dovuto fare tappa nel Mediterraneo orientale - non potrà ripartire, pur non essendo sotto sequestro. «Msc - si legge nella nota diramata - ha offerto piena collaborazione per stabilire i fatti e recuperare i dati tecnici». Per i passeggeri che vorranno rimanere a bordo di "Opera" fino alla data prevista per lo sbarco, Msc garantirà tutti i servizi. Chi invece preferirà rientrare a casa, lo potrà fare a carico della compagnia.

Rimangono in ospedale la turista australiana di 66 anni che ha riportato un trauma toracico-dorsale e la neozelandese 71enne ferita alla spalla e che in queste ore verrà sottoposta a un intervento chirurgico. Sono state subito dimesse invece le altre due turiste portate al Pronto Soccorso dopo l'impatto della nave contro il battello "River Contess". La procura di Venezia ha iscritto nel registro degli indagati il pilota e il comandante della nave. Msc ha reso noto, inoltre, che la procura ha aperto un'indagine anche su altri soggetti estranei alla compagnia coinvolti a vario titolo nella gestione degli eventi che hanno portato all'incidente di domenica.

PROTOCOLLO APPROVATO Le indagini faranno il loro corso. La polemica politica invece è già infuocata.

Da una parte Regione Veneto, Comune di Venezia, autorità portuale e Lega chiedono da tempo che le grandi navi non transitino più per il bacino di San Marco e il canale della Giudecca bensì per il canale Vittorio Emanuele III, entrando dalla bocca di porto di Malamocco per portare il traffico a Porto Marghera, rotta già seguita dalle imbarcazioni mercantili.

Dall'altra il ministro grillino alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, continua a prendere tempo. Ieri il pentastellato ha convocato d'urgenza a Roma Pino Musolino, presidente dell'autorità portuale dell'Adriatico Settentrionale. L'incontro, visto l'accaduto, era però un atto dovuto.

«Dispiace dirlo - ha dichiarato il sindaco di Venezia, Luigi Brugnarò - ma la responsabilità dell'accaduto è di Toninelli. È lui che ha in ufficio il protocollo approvato un anno fa dal Comitato. Gli ho chiesto di venire a Venezia, mi ha detto che ci sono troppe polemiche. Gli ho risposto che non è accaduta una cosa da poco, ma lui ha ribattuto che porterà i progetti tra 2 o 3 settimane. Intanto chiediamo alla capitaneria di porto di presentarci un piano di quante navi possono passare dal Vittorio Emanuele e cominciare la sperimentazione con quelle più piccole. Parallelamente - ha proseguito Brugnarò - chiediamo alle autorità competenti di procedere presto ai carotaggi per adeguare il canale alle imbarcazioni più grandi, così da riuscire a spostare immediatamente alcune navi, e più avanti di procedere con le altre».

LE CRITICHE DI SALVINI Toninelli non ne vuole sapere della soluzione Vittorio Emanuele. Il grillino vorrebbe far passare le navi da Chioggia o San Nicolò, e smentisce, attaccando Salvini, che esista un progetto per deviare il traffico a Marghera («Salvini dice stupidate»). Entro fine mese, ha annunciato, verranno stabilite le nuove rotte: «Siamo prossimi a una scelta» ha detto ieri. Per ora rimane comunque un annuncio.

Chiara la posizione di Salvini: «Uno va a leggere che ci sono ipotesi di lavoro, poi ci sono i "però", i "forse", i "dipende"». Il ministro pentastellato ai Beni Culturali, Alberto Bonisoli, non ci sta: «Da mesi abbiamo avviato la procedura di vincolo per il canale della Giudecca, serve per poi stabilire quali navi ci possono passare e quali no, peccato che qualche anima bella abbia fatto ricorso bloccando tutto». Le "anime belle", secondo Bonisoli, sono il Comune di Venezia e l'autorità portuale. «Salvini dice che Toninelli e Costa stanno bloccando il progetto?» ha



proseguito Bonisoli. «Non è vero, stanno lavorando insieme per trovare una soluzione ai problemi, ad esempio bisogna trovare un posto dove smaltire le tonnellate di fanghi tossici che verranno dai lavori di allargamento del canale Vittorio Emanuele». Anche sulle grandi navi, insomma, tra Lega e 5 Stelle è battaglia.

riproduzione riservata Qui sopra, il battello colpito in Laguna dalla grande nave da crociera, di cui si intravede un fianco: fortunatamente il bilancio è di soli quattro feriti.

TURISMO

Venezia, per le crociere un business da 400 milioni

I passeggeri sono 1,4 milioni La crocieristica copre quasi il 3% del Pil in Laguna Per l'industria di settore (Clia) la soluzione c'è: Marghera e il Canale dei petroli

Raoul de Forcade

Mentre Procura di Venezia e Capitaneria di porto hanno aperto indagini sullo speronamento (involontario) di Msc Opera nei confronti del battello fluviale River Contess, che ha provocato quattro feriti non gravi, trema il tessuto economico che ruota intorno al business delle crociere del capoluogo veneto. Venezia è il secondo scalo crocieristico italiano dopo Civitavecchia: nel 2018 ha movimentato 1,56 milioni di crocieristi (con 502 toccate nave). E i passeggeri generano forti impatti economici che, nel caso dello scalo lagunare, sono stati computati da uno studio commissionato dalla divisione italiana di Clia (associazione internazionale che riunisce le compagnie da crociera) alla società Risposte Turismo. Il report è del 2018 e si basa sui dati del 2017, che è stato l'anno peggiore dal 2013 per le crociere a Venezia, con 1,42 milioni di passeggeri movimentati e 466 toccate nave.

Lo studio certifica che l'arrivo delle navi da crociera a Venezia genera un impatto economico positivo per l'Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 4mila posti di lavoro stabili.

Nella città di Venezia, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi nel 2017 ha raggiunto i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. In sintesi, con 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell'economia di Venezia. Numeri che devono considerarsi in aumento nel 2018 visto che il traffico passeggeri è salito, rispetto all'anno precedente, del 9,3% e le toccate nave del 7,73%. Occorre ricordare, tra l'altro, che i crocieristi hanno tassi di spesa superiori a tutti gli altri turisti: fino a 250 euro per le gite organizzate giornaliere.

Il traffico crocieristico veneziano, peraltro, è sotto scacco dal 13 gennaio 2012, data del naufragio di Costa Concordia, davanti all'isola del Giglio. Fino ad allora le grandi navi passeggeri avevano navigato senza problemi attraverso il canale della Giudecca (così come faceva domenica Msc Opera), per arrivare al porto di Marittima, oggi destinato alle navi da crociera, con otto accosti utilizzabili in contemporanea. Da Concordia in poi si alza la voce di chi ritiene che il passaggio delle navi per la Giudecca possa causare danni a Venezia. Da allora comunque, nonostante il decreto Clini-Passera (mai entrato realmente in vigore) per limitare il traffico crocieristico, numerose riunioni, comitati e appelli a cinque Governi in sette anni, l'unica regola applicata è stata l'autoregolamentazione delle compagnie crocieristiche che limita l'ingresso nella Giudecca a navi entro le 96mila tonnellate di stazza. In seguito a questo provvedimento, comunque, dal 2013 al 2017, il numero di passeggeri movimenti a Venezia è diminuito di un quarto; la spesa diretta complessiva è calata di 45 milioni e il giro di affari totale si è ridotto di 123 milioni. Cifre che il segno positivo del 2018 non ha fatto certo recuperare. Il timore è che l'incidente di Opera ora crei altri danni al settore. Anche perché nel 2017 sembrava essersi delineata una soluzione condivisa: navi oltre le 55mila tonnellate a Marghera e quelle più piccole alla Marittima, non più attraverso Giudecca ma prima per il canale dei petroli e poi per il canale Vittorio Emanuele, che però deve essere adeguato al servizio. Una soluzione che ieri Clia è tornata a chiedere con forza, insieme al governatore del Veneto, Luca Zaia e al sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Quest'ultimo denunciando le «responsabilità» del ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, che, appena salito in carica, aveva stoppato quel progetto e chiesto un'analisi costi-benefici valutando tre ipotesi alternative a quella che aveva messo (quasi) tutti d'accordo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venezia incidente, Toninelli: "Stop alle grandi navi in laguna entro giugno"

Venezia incidente Msc Crociere, Toninelli: "Progetto definitivo entro giugno". Poi su Salvini: "Noi lavoriamo davvero non coi tweet"

Venezia incidente Msc Crociere, Toninelli: "Progetto definitivo entro giugno" Il progetto definitivo per togliere le grandi navi dal canale della Giudecca arriverà entro il mese di giugno. Lo ha ribadito il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ai microfoni di Radio Padova. "I veneziani sono arrabbiati con me? - ha premesso rispondendo a una domanda - anche io sono arrabbiato, insieme ai veneziani. Ma il problema delle grandi navi c'è più o meno dal 2003 e io sono ministro da un anno. Loro hanno tutte le ragioni, ma noi stiamo cercando di affrontare il problema in maniera concreta. Abbiamo ereditato i problemi e li stiamo risolvendo. Sono arrivati tre studi di fattibilità ed entro giugno verrà preso in considerazione quello definitivo". Toninelli: "Noi lavoriamo davvero non coi tweet" "Ci sono troppe polemiche, c'è gente che pensa di lavorare con la bacchetta magica e lavora con i tweet, qui invece al ministero noi lavoriamo studiando dossier e le soluzioni le troviamo, quelle vere". Lo ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, a Radio Padova rispondendo alle polemiche seguite alla collisione di ieri di una nave da crociera contro una barca carica di turisti nel canale della Giudecca, a Venezia. **VENEZIA: CLINI, 'SOLUZIONE ERA GIÀ STATA PRESA, ITER BLOCCATO DA TONINELLI'** - Sulle grandi navi a Venezia "la soluzione era già stata presa" ma la situazione è stata bloccata proprio dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, che ha richiesto un'analisi costi benefici. Così l'ex ministro dell'Ambiente, Corrado Clini all'Adnkronos, sulla necessità di allontanare il transito crocieristico dalla Giudecca e San Marco. Lo stop alle grandi navi, spiega Clini, era già stata indicata "in un decreto del 2012", riconfermato poi nel 2017 con l'allora ministro delle infrastrutture Graziano Delrio. "La soluzione adottata da Delrio, e condivisa da comune e regione, prevede per le grandi navi l'arrivo a Marghera con la realizzazione di una nuova area portuale". Una soluzione giusta "vista l'importanza per Venezia del traffico crocieristico" e che rappresenta anche "un volano importante per far crescere un pezzo territorio attualmente abbandonato". Purtroppo, però, conclude Clini, "la situazione è bloccata in attesa dell'analisi costi benefici richiesta proprio dal ministro Toninelli". Ipotesi alternative al canale della Giudecca: Chioggia e San Nicolò "In questi mesi nelle tante riunioni fatte i tecnici hanno elevato delle criticità. Abbiamo due ipotesi: una è Chioggia e l'altra è San Nicolò". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ai microfoni di Radio Padova, dopo l'incidente della nave da crociera nella laguna di Venezia, sul progetto De Piccoli che riguarda un porto galleggiante con barche elettriche. "Nel frattempo - ha spiegato Toninelli - stiamo cercando un'alternativa perché dobbiamo chiederci se vogliamo totalmente togliere le grandi navi da Venezia e quindi far perdere lavoro a certe attività o vogliamo trovare un'alternativa che non sia un tweet, per cui costruisco un cantiere definitivo che porti sempre le grandi navi fuori da San Marco e però porti comunque i turisti a Venezia. In questo modo - ha concluso - possiamo tutelare l'ambiente, il paesaggio ma pure l'occupazione". Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Incidente nave Venezia: Toninelli, lavoriamo a soluzione definitiva

Siamo per la chiusura ma prima bisogna trovare un' alternativa

"Sono mesi che stiamo lavorando con la massima risolutezza per risolvere un problema lasciato marcire per troppi anni. C'è un tavolo istituzionale che sta andando avanti ed è già in programma un incontro con gli altri ministri interessati per arrivare alla soluzione definitiva che contempererà, senza scorciatoie, economia turistica e tutela ambientale". Così il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, intervistato dalla Stampa interviene nuovamente sullo sbarco delle navi da crociera a Venezia dopo l'incidente avvenuto ieri nel canale della Giudecca che ha coinvolto la nave da crociera Msc Opera e il battello fluviale da gran turismo Michelangelo. "Siamo per la chiusura", precisa rassicurando chi chiede il divieto di attracco per le grandi navi in centro città, "ma prima, per non perdere le crociere a Venezia, bisogna trovare l'alternativa, anzi le alternative, quella definitiva e quella provvisoria. Come ho detto, dopo anni di stasi, siamo prossimi a una soluzione finalmente capace di tenere assieme tutti gli interessi in campo". Spiega infine che "entro fine giugno verrà scelto il progetto. Nel frattempo stiamo già lavorando per la soluzione provvisoria e ci vorrà qualche mese per metterla in campo", "si tratta di procedure costose e complesse, che richiedono un po' di tempo". Ieri la 'Opera' era in attracco al molo di San Basilio quando ha 'tamponato' sul lato di poppa il battello già attraccato al molo. La nave ha colpito prima la banchina portuale, danneggiandola, poi ha proseguito con l'inerzia appoggiandosi alla poppa del battello. Quattro passeggeri del battello, donne straniere, sono rimasti contusi in modo lieve e portati in ospedale(ANSA).

Toninelli: progetto Marghera non esiste, presto una soluzione

Scelta guarda a turismo e ambiente. Incontro a Roma con Musolino

L' unica cosa certa è che nelle grandi navi non devono più passare dalla Giudecca e transitare davanti piazza San Marco. L' incontro a Roma tra il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, con il presidente dell' autorità portuale del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino è stato interlocutorio ma è servito per un primo confronto sulle soluzioni alternative. Tra le quali al momento non esiste quella del cosiddetto "Progetto Marghera" che - spiega il ministro dei Trasporti in risposta alle polemiche politiche - "non esiste e non è mai esistito". Questo - aggiunge - "significa che il sottoscritto e il mio ministero non hanno mai bloccato nulla". In realtà l' ipotesi, avanzata nel 2017, non è ancora stata formalizzata in alcun modo: come dire non è su nessuna carta e quindi non può essere applicata. Ma l' incidente di ieri ha certamente accelerato una soluzione sul dossier delle Grandi Navi a Venezia. "La seconda notizia - ha concluso Toninelli - è che continuiamo a lavorare per una soluzione finalmente definitiva che porti fuori le Grandi Navi da Venezia". "Siamo finalmente prossimi a una scelta - annuncia poi il ministro - che terrà assieme le esigenze del settore turistico, la protezione dell' ambiente e del paesaggio". Al momento sulla soluzione c' è uno stretto riserbo. Alla riunione durata circa 3 ore - presenti oltre a Toninelli e Musolino, il comandante della capitaneria di porto di Venezia Piero Pellizzari in video conferenza e il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti. Ma non sono filtrate le ipotesi sul tappeto. "E' andata molto bene però per qualsiasi dichiarazione vi rinvio al ministro", ha detto Pino Musolino. "Sono stati fatti numerosi ragionamenti, c' è in corso un' analisi approfondita da parte del ministero. La rimando alle valutazioni del ministro e alle indicazioni che ha deciso di diffondere il Mit". E proprio al ministero - ha spiegato Musolino - spettano le decisioni mentre "noi lavoriamo come supporto tecnico al 100% del ministero". Le ultime soluzioni tratteggiate, anche se non formalizzate, sono quelle di qualche anno fa del cosiddetto "comitatone". L' idea era quella di non fare passare più le grandi navi dalla bocca di Porto del Lido, passando in bacino san Marco e nel canale della Giudecca, ma dalla bocca di Porto di Malamocco e, percorrendo il canale dei Petroli, fermandosi a Marghera. Ma si ipotizzavano anche altre sotto-soluzioni a seconda del tonnellaggio delle crociere: le super-navi da avviare sul percorso Malamocco-Canale Petroli-Marghera; quelle tra 55mila e 96mila tonnellate - tipologia che il mercato crocieristico considera ormai obsolete - sullo stesso percorso, proseguendo poi per il Canale Vittorio Emanuele - ma bisognava capire se il progetto doveva sottostare alla Via -, e raggiungendo infine l' attuale porto della Marittima. Nessun cambiamento per le navi extra-lusso, di categoria più piccola e 'green', che continuerebbero ad arrivare alla Marittima. Nella fase transitoria, stimata allora in circa tre anni e mezzo, sarebbero state consolidate le limitazioni già in vigore sul canale della Giudecca. (ANSA).



Le Grandi Navi a Venezia, dopo l' incidente è scontro Brugnaro-Toninelli

ROMA - Dopo l' incidente di ieri, in cui una nave da crociera ha perso il controllo per motivi da chiarire e si è schiantata contro la banchina San Basilio dopo aver urtato un' imbarcazione, su Venezia infuria la polemica. Ed è scambio di accuse tra il sindaco della Serenissima, Luigi Brugnaro, e il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. "La soluzione è quella che ha approvato il Comitato, è nelle mani del ministro Toninelli, che la deve sbloccare", anche perché "abbiamo avuto l'ennesima dimostrazione di cosa vuol dire non decidere", spiega Brugnaro uscendo dalla riunione del comitato provinciale ordine e sicurezza convocato alle 16 di ieri dal prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto. "Ora il Vittorio Emanuele ha un pescaggio di 6 metri - spiega - abbiamo chiesto alla Capitaneria di porto di fare uno studio per capire quali sono le navi che possono passarci già oggi, senza bisogno di scavare nulla, per avviare una sperimentazione immediatamente, parallelamente chiediamo a magistrato alle acque e Autorità portuale di fare dei carotaggi e aggiornare il protocollo fanghi, per adeguare il Vittorio Emanuele anche alle navi più grandi. Poi se il ministro Toninelli sta studiando altre soluzioni per il porto, aspettiamo di sentire lui, ma questa soluzione è immediata e deve essere messa in piedi subito. La responsabilità di quello che sta succedendo è del ministro Toninelli. Ha bloccato tutto". Gli fa eco il Ministro leghista delle Politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, Gian Marco Centinaio. "La questione Venezia va affrontata una volta per tutte e subito. E non bisogna aspettare un altro incidente per proporre nuove soluzioni a una vicenda ormai ingestibile. Siamo in piena stagione turistica. Il piano per tutelare la laguna, il turismo, i veneziani e i turisti già c'è ed ha l'ok di tutti, dall' Autorità portuale, alla Regione Veneto, al Comune di Venezia, agli armatori delle compagnie di crociera. Il Mit lo ha bloccato? Ci dica perché e se ne prenda la responsabilità. Non si governa e non si risolvono i problemi con i no. Si lavora. Io mi assumo la mia responsabilità da Ministro del Turismo, aspetto che lo faccia anche chi ha di competenza i trasporti e le infrastrutture". **TONINELLI: VICINI ALLA SOLUZIONE** "È questa la soluzione a cui fanno riferimento i ministri Salvini e Centinaio? Far sfiorare una nave da crociera e una petroliera, con i rischi del caso? O presentare come biglietto da visita di Venezia lo sbarco di milioni di turisti di fronte a un petrolchimico? Noi siamo qui da appena dodici mesi e, dopo anni di inerzia, siamo già vicini a una soluzione che finalmente tiene davvero assieme le esigenze del turismo, dell'ambiente e del paesaggio. Le chiacchiere le lasciamo agli altri", ha scritto il ministro Toninelli su facebook.

DIRE

Ultima Ora VIDEO | Folla sfilare con Salvini, ministro a ragazzo di colore: "Parla ragazzo"

Chi siamo Contatti Notizie

Canal - Esteri - Regione - Speciali - Multimedia - Newsletter

Le Grandi Navi a Venezia, dopo l'incidente è scontro Brugnaro-Toninelli

I nostri Tg

- POLITICO
- LADO
- TECNOLOGIA
- INTELLIGENZA
- BARBANTAZIONE
- AMBIENTE
- SANITÀ
- SCIENTIFICAMENTE

UNA SOLUZIONE QUOTIDIANO CRISTIANO CONFINTELE E LE NOTIZIE DEL GIORNO (MILIO DI COPERTURE NAZIONALI)

DIRE OGGI

SCARICA L'APP

Approfondire

Redazione 03/06/2019
Politica, Veneto, Venezia

Il sindaco attacca: "La responsabilità di quello che sta succedendo è del ministro". Lui replica: "Dopo anni di inerzia siamo vicini a una soluzione"

ROMA - Dopo l'incidente di ieri, in cui una nave da crociera ha perso il controllo per motivi da chiarire e si è schiantata contro la banchina San Basilio dopo aver urtato un'imbarcazione, su Venezia infuria la polemica. Ed è scambio di accuse tra il sindaco della Serenissima, Luigi Brugnaro, e il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli.

"La soluzione è quella che ha approvato il

Informazioni Marittime

Venezia

Incidente Venezia, Clia chiede il dragaggio del Vittorio Emanuele

L'associazione delle compagnia da crociera lancia un appello affinché si dia corpo alle decisioni del Comitato

Clia, associazione internazionale dell'industria crocieristica, chiede a tutte le parti coinvolte nella questione veneziana la massima rapidità nel far partire i lavori per il dragaggio del canale Vittorio Emanuele, così da tracciare la nuova rotta per le navi più grandi. L'appello viene all'indomani dell'incidente tra Msc Opera e il battello turistico River Countess. «L'industria crocieristica ha lavorato diligentemente con il sindaco di Venezia, la Regione Veneto, l'Autorità portuale e molti altri per trovare una soluzione praticabile affinché le navi più grandi potessero arrivare alla Stazione Marittima di Venezia senza passare per il canale della Giudecca», spiega Adam Goldstein, chairman di Clia, che aggiunge: «siamo d'accordo con le soluzioni adottate dal Comitato nel 2018 e anche con l'utilizzo del canale Vittorio Emanuele come il modo migliore e più prudente per spostare le grandi navi dal canale della Giudecca. Le compagnie crocieristiche auspicano e supportano l'adozione urgente di questa soluzione». Leggi anche: Grandi navi, il governo: "Fuori da Venezia". Ma ancora non si sa dove Clia concorda con le dichiarazioni del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, sull'urgenza di spostare le grandi navi dal canale della Giudecca. Una posizione, questa della Clia, che trova il supporto di molte altre istituzioni locali e nel governo nazionale. Per un lungo periodo di tempo le compagnie appartenenti alla Clia sono state impegnate a studiare la possibilità di utilizzare il canale Vittorio Emanuele III, contribuendo con simulazioni e studi serviti per giungere alle decisioni del Comitato, prese nell'ormai lontano 2017.



Zaia sull'incidente di ieri: Il ministro decida subito

Giulia Sarti

image_pdfimage_print VENEZIA L'incidente avrebbe potuto risolversi una tragedia. Queste le prime parole del presidente della Regione Veneto Luca Zaia dopo lo scontro di ieri tra la Msc Opera e la nave fluviale River Countess. Il Governatore si era messo subito in contatto con il direttore generale della Ulss Serenissima Giuseppe Dal Ben e con il presidente Pino Musolino, ed era stato contattato telefonicamente dall'amministratore delegato del gruppo MSC Pierfrancesco Vago. Questo incidente ci fa riflettere nuovamente sul tema del transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca e di conseguenza sul loro auspicato allontanamento. Stiamo ancora discutendo dell'applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Clini e Passera che non è né vano né superfluo ricordare che furono titolari di dicastero nell'ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni. Il ministro dell'infrastrutture decida qualcosa - prosegue Zaia- non si può più attendere. Gli incidenti sono assolutamente possibili nella marina mercantile ma devono avvenir fuori da contesi storici e abitati senza mettere repentaglio vite umane e in condizioni generali di sicurezza. Le proposte di comune e regione sono sagge e fattibili, prevedono una viabilità alternativa e la possibilità di per le navi di manovrare in condizioni di assoluta sicurezza. Ripeto: il ministro a questo punto decida subito conclude il presidente- ha anche l'opportunità e la fortuna di avere proposte realizzabili immediatamente che vengono dal territorio e dagli enti maggiormente coinvolti.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza del Legnano, 21, 07123 - Livorno (LI)
Tel. 0586 200111 - Fax 0586 200112

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

PORTI

Zaia sull'incidente di ieri: "Il ministro decida subito"

"Auspichiamo allontanamento grandi navi"

pubblicato 18 ore fa il giorno 3 giugno 2019
di Giulia Sarti

VENEZIA - "L'incidente avrebbe potuto risolversi una tragedia". Queste le prime parole del presidente della Regione Veneto Luca Zaia dopo lo scontro di ieri tra la Msc Opera e la nave fluviale River Countess. Il Governatore si era messo subito in contatto con il direttore generale della Ulss Serenissima Giuseppe Dal Ben e con il presidente Pino Musolino, ed era stato contattato telefonicamente dall'amministratore delegato del gruppo MSC Pierfrancesco Vago. "Questo incidente ci fa riflettere nuovamente sul tema del transito delle grandi navi nel bacino di San Marco e lungo il canale della Giudecca e di conseguenza sul loro auspicato allontanamento. Stiamo ancora discutendo dell'applicazione di un decreto che porta i nomi dei ministri Clini e Passera che non è né vano né superfluo ricordare che furono titolari di dicastero nell'ormai lontano governo Monti. Stiamo parlando del 2011 mentre le proposte della Regione del Veneto e del Comune di Venezia per una viabilità delle grandi navi giacciono presso i ministeri interessati da anni. Il ministro dell'infrastrutture decida qualcosa - prosegue Zaia- non si può più attendere. Gli incidenti sono assolutamente possibili nella marina mercantile ma devono avvenir fuori da contesi storici e abitati senza mettere repentaglio vite umane e in condizioni generali di sicurezza. Le proposte di comune e regione sono sagge e fattibili, prevedono una viabilità alternativa e la possibilità di per le navi di manovrare in condizioni di assoluta sicurezza. Ripeto: il ministro a questo punto decida subito conclude il presidente- ha anche l'opportunità e la fortuna di avere proposte realizzabili immediatamente che vengono dal territorio e dagli enti maggiormente coinvolti."

ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: GRANDI NAVI LUCA ZAIA MSC OPERA REGIONE VENETO VENEZIA

DA NON PERDERE: Cambiamenti

PROSSIMO ARTICOLO: Grandi navi a

Grandi navi a Venezia: occorrono solo soluzioni

Un esercizio inutile continuare in lamentazioni di cocodrillo

Renato Roffi

LIVORNO Parlare del problema e delle polemiche che l'incidente accaduto nel canale della Giudecca a Venezia (era solo questione di tempo e, per questa volta, è andata bene) sarebbe esercizio inconcludente, oltre che inutile. E' di soluzioni che occorre parlare, senza continuare in ipocrite lamentazioni da cocodrillo. Il problema esiste ormai da diversi lustri ed è di palmare evidenza che non lo si è voluto risolvere, sopra tutto, per motivazioni di pura venalità con tutto ciò che questa parola maleficamente magica riesce a muovere. Eppure sarebbero sufficienti solo poche e semplici riflessioni. Gli operatori turistici si stracciano le vesti di fronte all'eventualità che le grandi navi da crociera non possano più sfilare praticamente nel centro della città d'acqua più famosa e più preziosa del mondo. Si sostiene che, senza lo spettacolare defilamento in laguna il mercato delle crociere a Venezia subirebbe sostanziose flessioni, ma perché questo deve valere soltanto per la perla lagunare quando, per vedere Roma, i crocieristi prendono terra ottanta chilometri più a Nord e per vedere Pisa e Firenze, sbarcano a Livorno, ben consapevoli che gli oggetti dei loro interessi sono distanti dai venti ai novanta chilometri? Sarebbe, dunque, tanto scandaloso che i turisti delle grandi navi da crociera che vogliono vedere Venezia fossero fatti sbarcare a Mestre o nella più vicina Marghera salvando, almeno sotto questo importante profilo, il delicatissimo equilibrio della Serenissima?

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPAZIONI SRL
Piazza del Legnano, 21, 07100 - Livorno (LI)
www.messaggeromarittimo.it

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Grandi navi a Venezia: occorrono solo soluzioni

Un esercizio inutile continuare in lamentazioni di cocodrillo

Publicato: 03 giugno 2019
di Renato Roffi

LIVORNO - Parlare del problema e delle polemiche che l'incidente accaduto nel canale della Giudecca a Venezia (era solo questione di tempo e, per questa volta, è andata bene) sarebbe esercizio inconcludente, oltre che inutile. E' di soluzioni che occorre parlare, senza continuare in ipocrite lamentazioni da cocodrillo. Il problema esiste ormai da diversi lustri ed è di palmare evidenza che non lo si è voluto risolvere, sopra tutto, per motivazioni di pura venalità con tutto ciò che questa parola maleficamente magica riesce a muovere. Eppure sarebbero sufficienti solo poche e semplici riflessioni. Gli operatori turistici si stracciano le vesti di fronte all'eventualità che le grandi navi da crociera non possano più sfilare praticamente nel centro della città d'acqua più famosa e più preziosa del mondo. Si sostiene che, senza lo spettacolare defilamento in laguna il mercato delle crociere a Venezia subirebbe sostanziose flessioni, ma perché...

ARGOMENTI CORRELATI: INCIDENTE DELLA GIUDECCA, MESSAGGERO MARITTIMO, SOLUZIONI, VENEZIA

DA NON PERDERE: **PROSSIMO ARTICOLO**
Zala sull'incidente di ieri: A Gioia Tauro partono i

Pino Musolino sull' incidente della Msc Opera a Venezia

GAM EDITORI

3 giugno 2019 - "Stiamo seguendo con la massima attenzione e con il nostro personale sul campo l' incidente che ha coinvolto ieri la nave da crociera MSC Opera e la nave fluviale River Countess ormeggiata a San Basilio, collaborando con Capitaneria di Porto, Vigili del Fuoco e forze dell' ordine. La priorità massima ora è l' assistenza medica ai 4 feriti lievi. Contemporaneamente stiamo lavorando per risolvere l' emergenza e liberare il Canale della Giudecca. Oggi la giornata deve essere riservata alla gestione dell' incidente ma è evidente che da domani bisognerà muoversi a tutti i livelli con la massima celerità per dare finalmente una soluzione al traffico delle grandi navi a Venezia, liberando dal traffico crocieristico il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca".

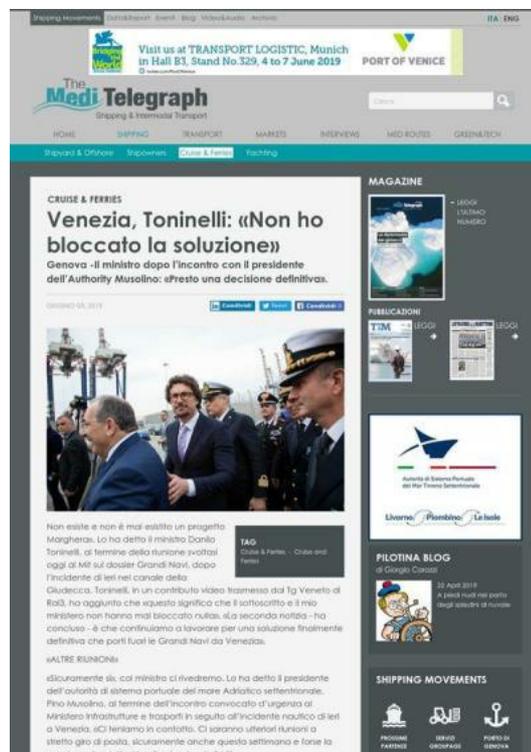


The Medi Telegraph

Venezia

Venezia, Toninelli: "Non ho bloccato la soluzione"

Non esiste e non è mai esistito un progetto Marghera». Lo ha detto il ministro Danilo Toninelli, al termine della riunione svoltasi oggi al Mit sul dossier Grandi Navi, dopo l'incidente di ieri nel canale della Giudecca. Toninelli, in un contributo video trasmesso dal Tg Veneto di Rai3, ha aggiunto che «questo significa che il sottoscritto e il mio ministero non hanno mai bloccato nulla». «La seconda notizia - ha concluso - è che continuiamo a lavorare per una soluzione finalmente definitiva che porti fuori le Grandi Navi da Venezia». «ALTRE RIUNIONI» «Sicuramente sì», col ministro ci rivedremo. Lo ha detto il presidente dell' autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, al termine dell' incontro convocato d' urgenza al Ministero Infrastrutture e trasporti in seguito all' incidente nautico di ieri a Venezia. «Ci teniamo in contatto. Ci saranno ulteriori riunioni a stretto giro di posta, sicuramente anche questa settimana e forse la prossima», ha detto Musolino lasciando il Mit.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

grandi manovre a Marghera

Il fondo infrastrutture F2i compra due terminal portuali

La società fondata da Cassa depositi e prestiti acquisisce la società Porto di Carrara spa e le banchine in concessione di Marghera e Chioggia

Gianni Favaratomarghera. Nuovi e promettenti orizzonti per il sistema portuale veneziano e per i due scali commerciali di Porto Marghera e Chioggia.

Ieri è arrivata la conferma ufficiale che F2i, il maggiore fondo infrastrutturale italiano (fondato da Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Banca Intesa San Paolo e China Investment Corporation) che può contare su una dotazione di circa 5 miliardi di euro, ha chiuso l'operazione di acquisizione del Gruppo Porto di Carrara Spa (PdC spa) che detiene terminali portuali a Carrara, Marghera e Chioggia.

Il gruppo Pdc movimentava ogni anno circa 5 milioni di tonnellate di rinfuse solide, rappresenta uno dei principali hub portuali italiani e opera nel settore strategico dell'approvvigionamento di materia prima per gli impianti siderurgici, di marmo e pietre e di cereali destinati alla trasformazione nei distretti industriali alimentari della Pianura Padana. In laguna il Gruppo Porto di Carrara - che fa capo alla famiglia Bogazzi - ha ceduto le sue controllate Multi Service srl e Transped srl e i terminali che hanno in concessione, in quanto poli portuali "polispecialistici" nonché vere e proprie piattaforme logistiche, come avviene per l'assemblaggio e movimentazione di moduli a favore di Baker Hughes General Electric nell'area di Carrara. Il gruppo carrarese ha chiuso il 2018 con circa 59 milioni di euro di ricavi consolidati. F2i attraverso il suo terzo fondo d'investimento, assistito da Venice Shipping and Logistics (VSL) in qualità di advisor industriale, ha rilevato la quota di maggioranza detenuta dall'armatore e operatore portuale Enrico Bogazzi e quella di minoranza detenuta dalla cooperativa di servizi portuali Ciclat.

Renato Ravanelli, amministratore delegato del fondo F2i, ha chiarito ieri che con l'acquisizione «intende proseguire nel solco operativo segnato dall'azionista di controllo uscente che ha saputo fare di Gruppo Pdc uno dei principali poli portuali italiani».

«F2i ha deciso di entrare nel settore dei terminali portuali per rinfuse» ha sottolineato ieri Ravanelli «perché si tratta di un'infrastruttura vitale per l'approvvigionamento delle filiere industriali italiane e uno snodo strategico per l'attività economica del Paese. Si tratta di un comparto frammentato, con molti operatori di piccole dimensioni ed F2i, fedele alla sua missione di aggregare in settori strategici per la nostra economia, si candida a creare un campione nazionale a controllo e gestione italiana, che garantisca anche la neutralità d'accesso a infrastrutture strategiche quali i porti».

Il fondo F2i non nasconde che, dopo questa prima acquisizione ne potrebbero seguire altre, a Venezia e Chioggia, «per alimentare il ruolo del nostro Paese nell'economia mondiale, 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».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Informazioni Marittime

Venezia

F2i acquisisce Gruppo Porto di Carrara

Investimento strategico per il fondo italiano nel gruppo che rifornisce di acciaio il Nord-Est, di cereali la Pianura Padana e di marmo Carrara e Verona

In attesa che si delineino gli investimenti nel porto di Venezia, F2i, il maggior fondo di investimenti infrastrutturale italiano, entra nei porti di Carrara, Marghera e Chioggia acquisendo il Gruppo Porto di Carrara. Rilevata la quota di maggioranza dall'armatore Enrico Bogazzi e quella di minoranza da Ciclat, cooperativa dei servizi portuali. L'investimento è stato effettuato dal terzo fondo F2i, assistito da Venice Shipping and Logistics. «I terminal portuali sono un elemento fondamentale dell'infrastruttura in termini di fornitura di settori industriali italiani e hub strategico per l'economia del Paese», ha detto Renato Ravanelli, amministratore delegato di F2i che ha azionisti nelle fondazioni bancarie (il finanziatore italiano è Intesa San Paolo) e nei fondi previdenziali. Il settore portuale, continua Ravanelli, «è frammentato, con numerosi piccoli operatori. F2i agisce da aggregatore in settori strategici della nostra economia, anche alla luce dell'impatto che avrà la belt and road initiative sul commercio internazionale via mare, dove l'Adriatico settentrionale è un interscambio cruciale». Cosa fa Gruppo Porto Carrara Gruppo Porto di Carrara possiede i terminal portuali di Carrara, Marghera e Chioggia. Gestisce mediamente 5 milioni di tonnellate di carichi solidi rifornendo alcuni dei principali segmenti industriali italiani, come l'acciaio per i distretti di Brescia, Verona e Vicenza; i cereali per i distretti alimentari della Pianura Padana; il marzo e pietra per Carrara e Verona. Il gruppo PDC e le sue controllate Multiservice e Transped operano come hub multi-specialisti e piattaforme logistiche, assemblando i moduli per Baker Hughes General Electric nella zona di Carrara. Ha chiuso il 2018 con ricavi consolidati di circa 59 milioni di euro. - credito immagine.



con ricavi consolidati di circa 59 milioni di euro.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

I No Gpl in Prefettura «Sulla sicurezza serve un' analisi del Comune»

Il presidente Rossi sollecita un piano entro novembre «Tocca agli enti verificare i dati della relazione di Socogas»

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. «Il Comune si sbrighi a commissionare uno studio sulla sicurezza dell' impianto perché il tempo sta per scadere». Il comitato No Gpl, che ieri mattina è stato ricevuto in Prefettura a Venezia, torna a sollecitare l' amministrazione comunale a produrre un documento che possa "bilanciare" la relazione prodotta da Socogas in vista del piano di sicurezza che il Prefetto dovrà varare entro novembre 2019.

L' incontro in Prefettura era stato chiesto dal comitato per capire a che punto stia l' elaborazione del piano di sicurezza, anche alla luce dell' incontro con il Comune e l' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico di due settimane fa.

«Il viceprefetto ci ha relazionato sulla situazione», spiega Roberto Rossi, presidente del comitato, «ci ha spiegato chiaramente che il piano di sicurezza verterà unicamente sull' impianto a terra perché l' arrivo e l' attracco delle gasiere non è di loro competenza. Ci ha anche detto che il piano dovrà essere redatto entro novembre 2019, quando scadono i due anni dal momento in cui la Socogas ha prodotto la propria relazione di sicurezza ed è per questo che la Prefettura nei giorni scorsi ha iniziato un confronto con il Comune e l' Autorità portuale e nei prossimi mesi organizzerà incontri pubblici con i residenti come prevede la direttiva Seveso. È poi emerso un dato importantissimo. Il viceprefetto ci ha detto che, in assenza di altri studi, loro si baseranno unicamente sulla relazione prodotta dalla Socogas che, se ricordiamo bene, aveva a nostro parere grossi limiti e molte imprecisioni, soprattutto nell' indicazione dei siti sensibili».

È questo il motivo che porta il comitato a tornare sulla necessità che il Comune produca uno studio "alternativo". «Lo sosteniamo da tempo e oggi lo ribadiamo alzando la voce», spiega Rossi, «è tempo che l' amministrazione comunale incarichi una ditta specializzata a elaborare uno studio sulla sicurezza. Non ci sono giustificazioni di nessun tipo, i soldi ci sono, stanzi 30.000 euro e si doti di uno strumento con cui confutare quanto sostiene la Socogas permettendo alla Prefettura di avere dati e parametri oggettivi per redarre il piano di sicurezza. È tempo di rompere gli indugi perché i tempi sono ormai strettissimi e ciascuno deve fare la propria parte».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

I No Gpl in Prefettura
«Sulla sicurezza serve un' analisi del Comune»
Il presidente Rossi sollecita un piano entro novembre «Tocca agli enti verificare i dati della relazione di Socogas»

Richiesta di Costa Bioenergy al Mise
«Proroga per finire gli impianti»

Investita sulla Roma donna di 36 anni è grave all'ospedale

Gli investimenti cinesi sono una grande opportunità, le paure sono fuori luogo

Via della Seta, rischio o opportunità: preferire gli investimenti cinesi a quelli americani, con tutto quello che ne consegue in termini di leggi e rapporti umani e politici, è una scelta di campo che migliorerà la nostra economia? Oppure no? L'analisi dell'editore di PrimoCanale Maurizio Rossi (LEGGI QUI), membro della Commissione Infrastrutture Senato XVII Legislatura, ha aperto il dibattito al quale sono invitati a partecipare esperti, imprenditori, politici. Di seguito l'opinione di Augusto Cosulich, managing director della Fratelli Cosulich. Gli investimenti cinesi sono una grande opportunità, le paure sono fuori luogo di Augusto Cosulich *managing director Fratelli Cosulich Mi inserisco volentieri nel dibattito aperto da PrimoCanale sul rapporto tra Italia e potenze internazionali e, in particolare, su quello che si dice in giro sui cinesi e sulla Via della Seta. Premetto che io non sono un esperto di 5G e di telecomunicazioni e quindi non mi permetto di esprimere nessun giudizio al riguardo in quanto è mio costume non parlare se non conosco. Prima eventualmente mi informo e poi parlo. Vorrei che questo stesso atteggiamento fosse tenuto da coloro i quali senza sapere nulla di logistica e di shipping si permettono di rilasciare commenti e addirittura suggerimenti in questo campo. Detto questo, dato che sono circa 40 anni che mi occupo di shipping e da circa 30 anni collaboro con i cinesi di Cosco (per chi non lo sapesse la Cosco, China Ocean Shipping Company, è il primo armatore al mondo per numero di navi e il terzo al mondo per numero di navi contenitori). La Fratelli Cosulich ha, dal 1988, due joint venture con Cosco, la prima nel campo dell'agenzia marittima dei contenitori, la seconda nel campo della logistica e delle navi convenzionali. La mia esperienza con la Cina mi porta a dire che la Via della Seta è un' enorme opportunità per le imprese italiane. Incredibilmente siamo in ritardo in quanto i nostri colleghi europei, francesi e tedeschi, i loro accordi li hanno fatti da un pezzo e se non ci sbrighiamo corriamo il serio rischio di rimanere a mani vuote. Questa paura di "cinesizzazione" è assolutamente fuori luogo. I cinesi vengono in Italia per investire, per sviluppare, creare posti di lavoro, in generale per fare impresa. Lo dimostra la nostra esperienza di due joint venture che si sono sviluppate e sono cresciute assumendo sempre più personale. Quando Cosco si è unita a China Shipping, tutto il personale di China Shipping è stato assunto senza lasciare a casa nessuno. Guardate solo cosa è successo nel caso di altre acquisizioni dove a pagare il prezzo sono stati sempre i lavoratori. Si parla del porto di Vado Ligure come di un porto di trasbordo che non lascia nulla al territorio: sono informazioni errate. Il porto di Vado, dove i danesi di Maersk hanno la maggioranza e i cinesi hanno la minoranza, è un gioiello della terminalistica mondiale, porterà molto traffico a beneficio di operatori logistici (depositi, distribuzione, camion e treni) e questi benefici rimarranno in Italia e creeranno forza lavoro e assunzioni di cui il nostro Paese ha molto bisogno. I miei sforzi e i miei sogni sono quelli di riuscire a portare a Vado una parte dei contenitori attualmente sbarcati a Rotterdam e diretti in centro Europa. Se riusciamo ad avere infrastrutture solamente "decenti" questo sogno potrà essere realizzato e porterà lavoro e ricchezza per molti. Lascerei poi stare le polemiche USA/ Cina, sono giochi di potere che a noi non interessano. Noi a Genova e in Italia siamo protagonisti e come tali ci dobbiamo comportare. Noi dobbiamo occuparci delle nostre aziende, dei nostri lavoratori che sono tra i migliori al mondo e dei nostri giovani. Sono il patrimonio per il nostro futuro. Ma per fare ciò dobbiamo espanderci, fare accordi e joint venture con americani o cinesi che siano. Non possiamo "aspettare" il business, bisogna aggredire il mercato e creare, in altre parole fare impresa. Genova può e deve fare molto di più e io e la mia società siamo pronti a dare il nostro contributo con conoscenze, contatti, accordi e investimenti. La politica e le istituzioni devono fare la loro parte, noi imprenditori la nostra e i media devo essere di stimolo per raggiungere i risultati sperati Commenti.

Genova **PrimoCanale.it** Notizie Sport Video DirettaTV Contatti

HOME GENOVA SAVONA LA SPIGA IMPERIA GENOVA SAMPDORIA ACHIONI PORTI WEBCAN METEO

Scopri il mutuo al passo con la tua vita

IL COMMENTO

Porto e investimenti stranieri: l'opinione di Augusto Cosulich

Gli investimenti cinesi sono una grande opportunità, le paure sono fuori luogo

di Augusto Cosulich*
lunedì 03 giugno 2019

Via della Seta, rischio o opportunità: preferire gli investimenti cinesi a quelli americani, con tutto quello che ne consegue in termini di leggi e rapporti umani e politici, è una scelta di campo che migliorerà la nostra economia? Oppure no?

L'analisi dell'editore di PrimoCanale Maurizio Rossi (LEGGI QUI), membro della Commissione Infrastrutture Senato XVII Legislatura, ha aperto il dibattito al quale sono invitati a partecipare esperti, imprenditori, politici.

Di seguito l'opinione di **Augusto Cosulich**, managing director della Fratelli Cosulich.

Gli investimenti cinesi sono una grande opportunità, le paure sono fuori luogo di Augusto Cosulich

*managing director Fratelli Cosulich

Mi inserisco volentieri nel dibattito aperto da PrimoCanale sul rapporto tra Italia e potenze internazionali e, in particolare, su quello che si dice in giro sui cinesi e sulla Via della Seta.

Premetto che io non sono un esperto di 5G e di telecomunicazioni e quindi non mi permetto di esprimere nessun giudizio al riguardo in quanto è mio costume non parlare se non conosco. Prima eventualmente mi informo e poi parlo. Vorrei che questo stesso atteggiamento fosse tenuto da coloro i quali senza sapere nulla di logistica e di shipping si permettono di rilasciare commenti e addirittura suggerimenti in questo campo.

Detto questo, dato che sono circa 40 anni che mi occupo di shipping e da circa 30 anni collaboro con i cinesi di Cosco (per chi non lo sapesse la Cosco, China Ocean Shipping Company, è il primo armatore al mondo per numero di navi e il terzo al mondo per numero di navi contenitori).

La Fratelli Cosulich ha, dal 1988, due joint venture con Cosco, la prima nel campo dell'agenzia marittima dei contenitori, la seconda nel campo della logistica e delle navi convenzionali.

La mia esperienza con la Cina mi porta a dire che la Via della Seta è un' enorme opportunità per le imprese italiane. Incredibilmente siamo in ritardo in quanto i nostri colleghi europei, francesi e tedeschi, i loro accordi li hanno fatti da un pezzo e se non ci sbrighiamo corriamo il serio rischio di rimanere a mani vuote.

Questa paura di "cinesizzazione" è assolutamente fuori luogo. I cinesi vengono in Italia per investire, per sviluppare, creare posti di lavoro, in generale per fare impresa. Lo dimostra la nostra esperienza di due joint venture che si sono sviluppate e sono cresciute assumendo sempre più personale.

Quando Cosco si è unita a China Shipping, tutto il personale di China Shipping è stato assunto senza lasciare a casa nessuno. Guardate solo cosa è successo nel caso di altre acquisizioni dove a pagare il prezzo sono stati sempre i lavoratori.

Si parla del porto di Vado Ligure come di un porto di trasbordo che non lascia nulla al territorio: sono informazioni errate. Il porto di Vado, dove i danesi di Maersk hanno la maggioranza e i cinesi hanno la minoranza, è un gioiello della terminalistica mondiale, porterà molto traffico a beneficio di operatori logistici (depositi, distribuzione, camion e treni) e questi benefici rimarranno in Italia e creeranno forza lavoro e assunzioni di cui il nostro Paese ha molto bisogno.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova-Shenzhen, presto un nuovo accordo commerciale

Verrà firmato tra pochi giorni a Monaco e rientra nei bilaterali di marzo tra Italia e Cina

Nel corso del Transport Logistics di Monaco (4-7 giugno) i porti di Genova e Shenzhen firmeranno un nuovo accordo commerciale. «L'obiettivo è rafforzare ulteriormente i rapporti incrementando i traffici e riequilibrando i flussi tra import ed export», ha detto Paolo Emilio Signorini, presidente del sistema portuale ligure, durante una conferenza con la municipalità cinese tenutasi nei giorni scorsi a Genova. Il quadro dell'accordo tra i due porti sarà organico agli investimenti infrastrutturali che verranno programmati nei prossimi anni con China Communications Construction Company (CCCC), grosso gruppo edilizio cinese con cui il governo italiano e il porto di Genova hanno stretto un accordo a marzo, in occasione del bilaterale tra Italia e Cina. La Cina pesa per il 4 per cento sull'interscambio via mare italiano, mentre il bacino commerciale del Far East è pari a quasi un terzo dell'interscambio complessivo del porto di Genova. L'anno scorso l'interscambio tra Genova e Shenzhen è stato di 110 mila teu, nei primi quattro mesi di quest'anno di 36 mila teu. «Il nostro porto, che nel 2018 ha movimentato in totale oltre 25 milioni di teu, è toccato da 223 rotte internazionali di trasporto container, 7 delle quali collegano direttamente Genova», spiega il vicedirettore della commissione trasporti delle municipalità di Shenzhen, Lou Heru. «I cinesi, come testimonia l'accordo che abbiamo siglato di recente con CCCC, sono interessati a collaborare nei grandi investimenti infrastrutturali che dobbiamo fare nel nostro porto, dalla diga ai raccordi ferroviari, anche per consentire poi ai loro operatori logistici, come il gruppo Cosco, di portare più merce nei nostri scali», conclude Signorini. - credito immagine.



Shenzhen-Genova: al Transport logistic la firma di un accordo

Giulia Sarti

GENOVA Durante la conferenza stampa sulla promozione del porto di Shenzhen in Italia, organizzata a Genova dai rappresentanti della municipalità cinese, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini e Lou Heru, vicedirettore della commissione trasporti delle municipalità di Shenzhen, hanno presentato i dati che testimoniano il solido rapporto di interscambio tra i due porti. 25 milioni di teu movimentati nel 2018 a Shenzhen fanno del porto uno degli scali strategici nei rapporti commerciali con la Cina, come ha ricordato Signorini. Questo, ha aggiunto, è ben presente al Governo italiano e in occasione della visita del presidente cinese Xi Jinping è stato siglato dall'Autoirtà di Sistema portuale ligure un accordo di collaborazione con Cccc, colosso cinese delle costruzioni. I cinesi sono interessati a partecipare ai nostri progetti di upgrade infrastrutturale, come la diga o le nuove connessioni ferroviarie, anche e soprattutto perché questi interventi consentiranno poi ai loro operatori logistici, come Cosco, di poter portare maggiori volumi di merce nei nostri scali. Attualmente il volume di scambio Italia-Cina raggiunge il 2% sull'intero commercio internazionale, cifra che sale al 4% se considerato il solo interscambio via mare, e del 9% escludendo dal computo petrolio, carbone e minerali ferrosi. Riequilibrando anche l'import, oggi preponderante -ha sottolineato il presidente- con l'export di prodotti italiani verso la Cina, cresceremo ancora. Organizzeremo presto visite mirate di delegazioni cinesi al nostro porto e soprattutto nelle aree logistiche e industriali retrostanti, che presentato anche benefici di natura fiscale e doganale. L'obiettivo, a detta di entrambi i rappresentanti dei porti, è quello di rafforzare ulteriormente la collaborazione incrementando i traffici, proposito che verrà formalizzato con la stipula di un patto di amicizia tra i due scali, che ha annunciato Heru verrà siglato in occasione del prossimo Transport logistic, a Monaco di Baviera da domani. L'avvicinamento tra Genova e Shenzhen, come ha ricordato poi il funzionario cinese, è iniziato già nel 2017, quando una delegazione dell'Authority genovese era venuta a visitare il nostro porto. Oggi noi siamo molto felici di poter essere qua, a presentare le peculiarità del nostro scalo alla comunità marittima genovese. Shenzhen dispone di 5 terminal per il Gnl con una movimentazione annua di oltre 13 milioni di tonnellate, una nuova stazione marittima che lo scorso anno ha movimentato 350.000 crocieristi ed è in grado di accogliere cruiseship con una stazza di oltre 200.000 tonnellate, ma che soprattutto è un hub di rilevanza mondiale per il traffico di contenitori: Da Shenzhen passano 223 rotte internazionali di trasporto container, 7 delle quali ha ricordato Heru collegano direttamente Genova. Tra i nostri due scali sono transitati 110.000 teu nel 2018, mentre nei primi 4 mesi di quest'anno siamo già arrivati a 36.000.

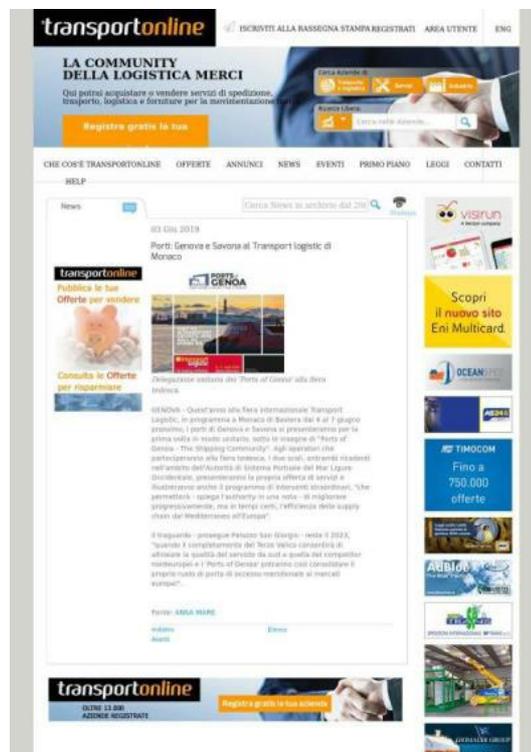


Transportonline

Genova, Voltri

Porti: Genova e Savona al Transport logistic di Monaco

GENOVA - Quest'anno alla fiera internazionale Transport Logistic, in programma a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno prossimo, i porti di Genova e Savona si presenteranno per la prima volta in modo unitario, sotto le insegne di "Ports of Genoa - The Shipping Community". Agli operatori che parteciperanno alla fiera tedesca, i due scali, entrambi ricadenti nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, presenteranno la propria offerta di servizi e illustreranno anche il programma di interventi straordinari, "che permetterà - spiega l'authority in una nota - di migliorare progressivamente, ma in tempi certi, l'efficienza della supply chain dal Mediterraneo all'Europa". Il traguardo - prosegue Palazzo San Giorgio - resta il 2023, "quando il completamento del Terzo Valico consentirà di allineare la qualità del servizio da sud a quella dei competitor nordeuropei e i 'Ports of Genoa' potranno così consolidare il proprio ruolo di porta di accesso meridionale ai mercati europei".



Livorno, protocollo d'intesa For-Mare incontro in Camera di Commercio

FIRENZE - Al fine di avviare l'attuazione del protocollo d'intesa For-Mare recentemente sottoscritto da Regione Toscana, Autorità portuale dell'Alto Tirreno, Direzione marittima toscana e Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, su iniziativa di quest'ultimo Ente, l'assessore ad Istruzione, Formazione e Lavoro della Regione illustra le opportunità per le imprese offerte dalla Regione Toscana sui temi della Formazione 4.0 mentre la Camera di Commercio evidenzierà le opportunità che essa mette in campo a favore di aziende ed imprese del territorio. Oggi 3 giugno, a partire dalle 9.30, nella sala Capraia della sede di Livorno della Camera di Commercio (piazza del Municipio, 48). Le imprese e le associazioni maremmane potranno partecipare in videoconferenza dalla sede di Grosseto della Camera di commercio (via fratelli Cairoli, 10). Il protocollo For-Mare Toscana per le professioni marittime, nautiche, portuali e della logistica, è finalizzato a costituire una rete di alleanze formative tra soggetti pubblici, istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese ed università che, valorizzando le rispettive esperienze e competenze, contribuiscano a promuovere e realizzare proposte in grado di rispondere alle esigenze di professionalità e competenze richieste dall'economia del mare del territorio. Quello del 3 giugno a Livorno sarà il primo di una serie di incontri che saranno svolti sul territorio, finalizzati a dare rapida e piena operatività al suddetto accordo attraverso la costituzione, tra l'altro, di specifici "tavoli tecnici" per la condivisione, l'elaborazione e lo sviluppo di proposte formative legate all'intero settore marittimo.

The screenshot shows the website 'Corriere Marittimo' with a news article titled 'Livorno, protocollo d'intesa For-Mare incontro in Camera di Commercio'. The article text is as follows:

Livorno, protocollo d'intesa For-Mare incontro in Camera di Commercio
 © 03 Jun 2019

FIRENZE - Al fine di avviare l'attuazione del protocollo d'intesa For-Mare recentemente sottoscritto da Regione Toscana, Autorità portuale dell'Alto Tirreno, Direzione marittima toscana e Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, su iniziativa di quest'ultimo Ente, l'assessore ad Istruzione, Formazione e Lavoro della Regione illustra le opportunità per le imprese offerte dalla Regione Toscana sui temi della Formazione 4.0 mentre la Camera di Commercio evidenzierà le opportunità che essa mette in campo a favore di aziende ed imprese del territorio.

Oggi 3 giugno, a partire dalle 9.30, nella sala Capraia della sede di Livorno della Camera di Commercio (piazza del Municipio, 48). Le imprese e le associazioni maremmane potranno partecipare in videoconferenza dalla sede di Grosseto della Camera di commercio (via fratelli Cairoli, 10).

Il protocollo For-Mare Toscana per le professioni marittime, nautiche, portuali e della logistica, è finalizzato a costituire una rete di alleanze formative tra soggetti pubblici, istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese ed università che, valorizzando le rispettive esperienze e competenze, contribuiscano a promuovere e realizzare proposte in grado di rispondere alle esigenze di professionalità e competenze richieste dall'economia del mare del territorio. Quello del 3 giugno a Livorno sarà il primo di una serie di incontri che saranno svolti sul territorio, finalizzati a dare rapida e piena operatività al suddetto accordo attraverso la costituzione, tra l'altro, di specifici "tavoli tecnici" per le condizioni.

On the right side of the page, there are advertisements for 'Toremar', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI' (Telefono: 0586 248111, Fax: 0586 248200), and 'CTN COMPAGNIE TOSCANIENE DE NAVIGATION'.

Settore marittimo, a Livorno oggi per attuare il protocollo d'intesa For-Mare

(FERPRESS) - Firenze, 3 GIU - Al fine di avviare l'attuazione del protocollo d'intesa For-Mare recentemente sottoscritto da Regione Toscana, Autorità portuale dell'Alto Tirreno, Direzione marittima toscana e Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, su iniziativa di quest'ultimo Ente, l'assessore ad Istruzione, Formazione e Lavoro della Regione illustrerà le opportunità per le imprese offerte dalla Regione Toscana sui temi della Formazione 4.0 mentre la Camera di Commercio evidenzierà le opportunità che essa mette in campo a favore di aziende ed imprese del territorio. L'appuntamento, che nasce dal ritenere utile ed opportuno un confronto con le imprese locali, si svolgerà oggi a partire dalle 9.30, nella sala Capraia della sede di Livorno della Camera di Commercio (piazza del Municipio, 48). Le imprese e le associazioni maremmane potranno partecipare in videoconferenza dalla sede di Grosseto della Camera di commercio (via fratelli Cairoli, 10). I giornalisti sono invitati a partecipare all'incontro programmato nel capoluogo livornese. Il protocollo For-Mare Toscana per le professioni marittime, nautiche, portuali e della logistica, è finalizzato a costituire una rete di alleanze formative tra soggetti pubblici, istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese ed università che, valorizzando le rispettive esperienze e competenze, contribuiscano a promuovere e realizzare proposte in grado di rispondere alle esigenze di professionalità e competenze richieste dall'economia del mare del territorio. Quello del 3 giugno a Livorno sarà il primo di una serie di incontri che saranno svolti sul territorio, finalizzati a dare rapida e piena operatività al suddetto accordo attraverso la costituzione, tra l'altro, di specifici "tavoli tecnici" per la condivisione, l'elaborazione e lo sviluppo di proposte formative legate all'intero settore marittimo.



For-Mare: al via a Livorno la messa in atto del protocollo per le professioni marittime, nautiche e della logistica

(FERPRESS) - Livorno, 3 GIU - Prima iniziativa di messa in atto del protocollo d'intesa For-Mare recentemente sottoscritto da Regione Toscana, Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno, Direzione marittima toscana e Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, nella mattinata di oggi, lunedì 3 giugno, alla sede di Livorno della Camera di commercio, in collegamento video con la sede di Grosseto. Il protocollo For-Mare Toscana per le professioni marittime, nautiche, portuali e della logistica, è finalizzato a costituire una rete di alleanze formative tra soggetti pubblici, istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese ed università che, valorizzando le rispettive esperienze e competenze, devono saper promuovere e realizzare proposte in grado di rispondere alle esigenze di professionalità e competenze richieste dall'economia del mare della Toscana costiera. L'assessore a Formazione, Lavoro ed Istruzione della Regione Toscana ha spiegato che l'appuntamento odierno è il punto di partenza, non il punto di arrivo, di un percorso il cui obiettivo è allineare il fabbisogno formativo delle imprese e delle aziende che operano nel settore marittimo con l'offerta concreta di lavoro. Scopo dei tavoli che si verranno a costituire a partire da oggi, è stato detto, è inserire il tutto in una logica di sistema, perseguendo il concetto di alleanza formativa, snodo imprescindibile, è stato aggiunto, perché ogni volta che la Regione mette mano alla volontà di creare opportunità di lavoro attraverso la formazione emerge il disallineamento tra la domanda e l'offerta di lavoro. Occorre partire dal fabbisogno formativo, ha precisato l'assessore regionale, ben sapendo che l'economia del mare è fondamentale per questa parte di Toscana. Occorre formazione, ad esempio, per le figure di comandante di navi e in particolare di navi mercantili. Bisogna seguire almeno due percorsi diversi, ha detto l'assessore, perché accanto all'istruzione e alla formazione tradizionale, collegata alla scuola, vi sono le proposte concernenti i corsi Its ed Fts, ad esempio, che presuppongono un collegamento diretto tra la formazione e l'inserimento nel mondo del lavoro. Il tirocinio, che in Toscana è molto utilizzato, è imprescindibile in questa visione di accesso al mondo del lavoro, dove la formazione serve ai ragazzi ma anche alle imprese e alle aziende e quindi diventa una leva strategica fondamentale per tutte le parti in campo. Quello di oggi a Livorno è stato il primo di una serie di incontri previsti sul territorio e finalizzati a dare rapida e piena operatività al suddetto accordo attraverso la costituzione, tra l'altro, di specifici tavoli tecnici, che appunto saranno costituiti a breve sui territori, per la condivisione, l'elaborazione e lo sviluppo di proposte formative legate all'intero settore marittimo.



ForMare Toscana: primo incontro con le imprese

Accordo tra Cciao, AdsP, Direzione Marittima e Regione Toscana

Redazione

LIVORNO Questa mattina nella sede della Camera di commercio Maremma e Tirreno, il primo incontro con le imprese per l'attuazione di ForMare. L'accordo è stato sottoscritto da Camera di commercio, Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Direzione Marittima della Toscana e Regione Toscana. All'incontro hanno partecipato il segretario generale della Cciao, Pierluigi Giuntoli; l'assessore regionale all'Istruzione, formazione e lavoro, Cristina Grieco; Claudio Capuano per l'AdSp e Andrea Santini in rappresentanza della Direzione Marittima. Come sottolineato da tutti i sottoscrittori, lo scopo del protocollo è quello di fare sistema per promuovere la formazione nella filiera marittima, nautica, portuale e della logistica e creare un'alleanza di soggetti che si possa concretizzare in iniziative concrete. Come precisato da Giuntoli, è fondamentale formare delle professionalità da impiegare in questi settori trainanti per l'economia del nostro territorio, andando così incontro alle esigenze delle imprese. Quindi Cristina Grieco ha illustrato gli strumenti messi in campo dalla Regione Toscana per la formazione di giovani, disoccupati, ma anche imprenditori e manager: Its, tirocini, apprendistato, formazione 4.0, tutto consultabile sul sito della Regione Toscana. Marta Mancusi, responsabile dei Servizi di Promozione e Sviluppo economico della Cciao ha presentato alle imprese il bando per l'erogazione di contributi a favore della digitalizzazione delle imprese e quello a sostegno dell'alternanza scuola lavoro con l'erogazione di contributi alle imprese che attivano percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento. I bandi possono essere consultati nell'apposita sezione del sito. Seguiranno altri incontri e tavoli operativi per l'attuazione del Protocollo a partire da domani 4 Giugno con un incontro con le scuole nella sede dell'Autorità di Sistema portuale.



Porto aperto: a Livorno si chiude la XII edizione

La premiazione degli studenti coinvolti nella manifestazione

Redazione

LIVORNO Si è chiusa questa mattina con la premiazione delle scuole vincitrici la dodicesima edizione di Porto aperto a Livorno, promossa dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Tanti i bambini alla Fortezza vecchia accompagnati dalle loro insegnanti che hanno supportato i lavori e gli elaborati realizzati dagli alunni dopo la visita in porto. L'obiettivo -spiega Francesca Morucci, responsabile ufficio relazioni esterne **AdSp**- è non solo far conoscere il porto della propria città, ma anche promuovere la consapevolezza delle potenzialità della relazione tra le due entità.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI' highlighted and a search icon. The main headline reads 'Porto aperto: a Livorno si chiude la XII edizione'. Below the headline, there is a sub-headline 'La premiazione degli studenti coinvolti nella manifestazione' and a publication date 'Pubblicato: 02 ore fa il giorno 3 Giugno 2019'. A video player is present, but it displays an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' Below the video, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and YouTube. A text block below the video contains the article's introductory paragraph, which matches the text on the left. At the bottom of the screenshot, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' (listing 'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE', 'FRANCESCA MORUCCI', 'LIVORNO', 'PORTO APERTO') and 'A GIORNA PARTONO I LAVORI SUI FONDALI'.

Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, consegnati nuovi spazi per il cantiere navale di Pim

L' area è necessaria per la collocazione delle vasche di raccolta delle acque. Prossimo l' avvio dei lavori

Nei giorni scorsi, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha consegnato ulteriori spazi di piazzale nel cantiere navale di Piombino Industrie Marittime (Pim) . Gli spazi sono necessari per la collocazione delle vasche di raccolta delle acque per successivo trattamento, e funzionali all' immediata partenza delle attività lavorative. Con questo atto, Pim rende noto di essere ora nelle condizioni di poter formalizzare gli incarichi - che verranno affidati prevalentemente a ditte locali - per l' immediato avvio dei lavori. Successivamente, sarà effettuata la consegna del terzo e ultimo lotto di aree di recente completamento e per le quali si attende l' imminente collaudo. Si tratta di quelle superfici che, previste nell' Atto di sottomissione già sottoscritto da Pim e richiamate nello stesso verbale di consegna siglato ieri, completeranno la totalità delle superfici attese. Le prossime fasi operative prevedono la dotazione dei servizi indispensabili - come energia, acqua e gas - e le strutture necessarie per consentire a Pim di confermare l' impegno per la realizzazione di una prima importante struttura navale pari a circa 1.800 tonnellate, la cui fase di ingegnerizzazione è già partite. Parallelamente si procederà con la realizzazione del Capannone "B" e con la demolizione dei cassoni della ex Concordia.



Corriere Adriatico (ed. Ascoli)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Stanziati i contributi per il muro del molo

Dall' Autorità portuale dell' Adriatico Centrale in arrivo 260mila euro

IL FINANZIAMENTO SAN BENEDETTO Quasi cento anni di storia da non lasciar cadere. Sono questi i presupposti dell' intervento annunciato dall' Autorità Portuale dell' Adriatico Centrale che ha messo in campo 260mila euro per restaurare i 110 metri di manufatto interessati da una serie di danneggiamenti legati all' usura. L' obiettivo è quello di riportare il muro alle sue condizioni originarie anche per mantenere la giusta memoria storica del manufatto.

L' opera venne edificata all' inizio degli anni '30 e poi largamente ricostruita dopo i danni subiti per i bombardamenti della guerra mondiale che colpirono San Benedetto del Tronto, in particolare quello del 27 novembre 1943. Per l' intervento, che ha ottenuto il benestare della Soprintendenza, sarà immediatamente avviata la procedura di gara per l' appalto dei lavori. «La nostra priorità è quella di dotare i porti di competenza dell' Autorità di sistema portuale delle infrastrutture necessarie affinché le attività presenti possano progredire e svilupparsi, creando nuovo lavoro per le imprese stesse ed occupazione afferma Rodolfo Giampieri, presidente dell' Autorità di sistema portuale -, questo vale anche per questo intervento conservativo di un muro che rappresenta simbolicamente la storia del porto e della marineria sambenedettese». Un plauso all' iniziativa anche del sindaco Piunti: «La pesca - dice - rappresenta un' importante economia per il nostro territorio, sono fondamentali tutte quelle sinergie che vanno a migliorare le opportunità di lavoro per questo settore, come quella con l' Autorità di sistema portuale sempre presente sul territorio. Il ripristino di questo muro storico consente anche di migliorare la sicurezza dell' infrastruttura ed è un intervento che chiude il cerchio iniziato con la Capitaneria di porto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

San Benedetto

Favole al parco e attività ludiche per i bambini fino a sei anni

Carboni: «La nostra rete di sostegno è una opportunità per le famiglie»

L'INDAGATA

Stanziati i contributi per il muro del molo

LA MARINA

gastronomia fresco surgelato

Aperti anche DOMENICA MATTINA

tel. 0735.50810 SAN BENEDETTO DEL TRONTO (DUNA PORTO) www.lamarina.fish

Il Messaggero (ed. Abruzzo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al Marina dragaggio per la sicurezza

Intervento all'imboccatura del porto Santori illustra i progetti per il rilancio

L'EMERGENZA Il Marina di Pescara riparte dal dragaggio, minimo ma essenziale, per restituire sicurezza ai natanti in entrata e in uscita. «Vanno scavati tremila metri cubi per aprire il canale - precisa il direttore Bruno Santori -, operazione che risolveremo in tre giorni e che, per economia di tempo, abbiamo affidato alla Inmare di Termoli, ditta già operativa nel porto canale». Per metà settimana l'emergenza dovrebbe essere risolta. «Stavolta l'intervento è arrivato in extremis perché il perdurare del maltempo ci ha sconsigliato di anticipare i tempi: sarebbe bastata una mareggiata per vanificare il lavoro - spiega Santori -. Tra l'altro l'idrodinamica all'esterno del porto è cambiata e produce oggi un insabbiamento più veloce, dunque sbagliare l'intervento di dragaggio sarebbe stata per noi una vera disdetta». Una volta messo in sicurezza il canale, al Marina attendono la caratterizzazione dei sedimenti dei fondali fino a una profondità di due metri, nell'ottica di un futuro dragaggio più consistente da qui a qualche tempo. Dalle analisi dell'Arta si saprà se la sabbia potrà essere riciclata per un ripascimento o per un utilizzo in edilizia. Tra l'altro, ricorda lo stesso Santori, il Marina «vanta una autorizzazione permanente per dragare fino a 10mila metri cubi all'anno per manutenzione, sempre nel rispetto del piano di gestione dei sedimenti e delle procedure previste nella circostanza».

LE ALTRE SFIDE Ma ci sono anche altre sfide che il porto turistico è chiamato ad affrontare e in prospettiva rappresenta una garanzia al passaggio della gestione portuale sotto l'Autorità di sistema portuale del Medio Adriatico di Ancona. Un buon appoggio per ripartire e anche per ricucire quei rapporti con la politica regionale che si erano raffreddati prima dell'avvento del governatore Marco Marsilio. «Con Ancona comunichiamo usando lo stesso vocabolario» commenta ancora il direttore del Marina, Bruno Santori, come a dire che non serve dare troppe spiegazioni per un problema da risolvere. L'aumento percentuale delle imposte, vedi ad esempio l'Imu che al Marina si paga anche per gli specchi d'acqua e si è triplicata ovvero anche per la Tari, impongono al porto turistico una grande attenzione ai conti senza però ridurre la qualità dei servizi. Un'impresa per la governance attenta anche a reinvestire per rilanciare l'immagine dello scalo: non a caso «quest'anno il cartellone di Estatica sarà come e più ricco degli altri anni, anche se con eventi concentrati in un periodo più ristretto» ha concluso Santori.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Indietro non si torna: il terminal si farà»

Il sindaco: «Ancona non è Venezia, il banchinamento è fuori dal porto antico»

Di MARIA GLORIA FRATTAGLI NEMMENO un passo indietro, anzi piede sull'acceleratore. La tragedia sfiorata a Venezia due giorni fa non induce a nessun ripensamento dell'Amministrazione sul progetto di banchinamento del porto e dell'attracco delle navi da crociera dal lato storico dello scalo. Lo scorso aprile il consiglio comunale ha approvato la delibera sul banchinamento del fronte esterno del molo Clementino.

QUI, APPUNTO, nascerà il nuovo terminal crociere, grazie alla variante che consentirà di cambiare nel piano regolatore portuale la destinazione d'uso, da un utilizzo per navi militari e mezzi di servizio a finalità crocieristiche. Il porto di Ancona al momento non dispone di banchine di lunghezza adeguata a garantire l'approdo di grandi navi da crociera, special modo quelle di nuova generazione e che hanno una lunghezza pari a 350 metri).

In molti si sono opposti a questo progetto. Italia Nostra, Altra idea di Città, Pci. «Ma noi - ha detto il sindaco ieri - siamo convinti nella volontà di procedere alla realizzazione della banchina per le crociere. Le situazioni di Ancona e Venezia non sono comparabili: lì parliamo di un canale, con un traffico di natanti di vario tipo e a varia scala che è impressionante. Niente a che vedere con un porto vero come il nostro e con un banchinamento che è stato peraltro concepito fuori dal porto storico. Se avessimo un altro atteggiamento - sottolinea per essere ancora più chiara - allora dovremmo mettere in discussione tutte le attività che si svolgono nel porto storico. Un incidente, seppur gravissimo, non può pregiudicare la realizzazione di una infrastruttura».

Il sindaco e l'assessore al Porto, Ida Simonella che sta seguendo l'operazione a stretto contatto con l'Autorità portuale di sistema guidata da Rodolfo Giampieri, è convinta di quanto l'amministrazione comunale sta portando avanti soprattutto per l'incremento turistico di Ancona e dai social network lancia la provocazione.

'Quindi che volete fare?', afferma rivolgendosi proprio ad Altra idea di città. «Togliamo tutte le navi dal porto (trattasi di grandi navi anche quelle che vengono ora)? Chiudiamo il porto? È questa la posizione? Si prega di esplicitarla anche quando si va in porto a fare le battaglie per i lavoratori del porto. Troppo comodo...».

2 ANCONA PRIMO PIANO | Resto del Carlino | martedì 4 giugno 2019

«Indietro non si torna: il terminal si farà»

Il sindaco: «Ancona non è Venezia, il banchinamento è fuori dal porto antico»



NESSUN RIPENSAMENTO
A questo punto quindi, il sindaco e l'assessore al Porto, Ida Simonella, che sta seguendo l'operazione a stretto contatto con l'Autorità portuale di sistema guidata da Rodolfo Giampieri, è convinta di quanto l'amministrazione comunale sta portando avanti soprattutto per l'incremento turistico di Ancona e dai social network lancia la provocazione.

LE OPPOSIZIONI ALTRA IDEA DI CITTÀ E PARTITO COMUNITARI: «COSTRETTE A CONVIVERE CON CONTENI DELICATI»

«Si conciliano male con la storia, no al turismo mordi e fuggi»



IL QUESITO
Progetto da 22 milioni. Dovranno essere realizzati i lavori di banchinamento e di attracco delle navi da crociera. Il progetto è stato approvato dal consiglio comunale di Ancona lo scorso aprile.

STABILITÀ DEL PROGETTO
Il sindaco e l'assessore al Porto, Ida Simonella, che sta seguendo l'operazione a stretto contatto con l'Autorità portuale di sistema guidata da Rodolfo Giampieri, è convinta di quanto l'amministrazione comunale sta portando avanti soprattutto per l'incremento turistico di Ancona e dai social network lancia la provocazione.

IL QUESITO
Progetto da 22 milioni. Dovranno essere realizzati i lavori di banchinamento e di attracco delle navi da crociera. Il progetto è stato approvato dal consiglio comunale di Ancona lo scorso aprile.

STABILITÀ DEL PROGETTO
Il sindaco e l'assessore al Porto, Ida Simonella, che sta seguendo l'operazione a stretto contatto con l'Autorità portuale di sistema guidata da Rodolfo Giampieri, è convinta di quanto l'amministrazione comunale sta portando avanti soprattutto per l'incremento turistico di Ancona e dai social network lancia la provocazione.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Ancona sarà scalo base Msc»

Stefania Vago: «Qui non abbiamo problemi, destinati a primeggiare»

di PIERFRANCESCO CURZI L' INCIDENTE di Venezia e le eventuali ripercussioni che potrebbero riguardare gli altri porti italiani dove attraccano le grandi navi, da crociera e non. Compresa Ancona, dove ogni venerdì proprio la Msc Sinfonia attraccherà per ben 28 volte nel 2019. I primi due arrivi si sono già verificati e, anche in passato, mai nessun problema si è verificato alle banchine, tanto meno l'incidente avvenuto domenica nella splendida città lagunare. Ancona che presto avrà un nuovo attracco per le crociere e un nuovo terminal nella zona del porto antico, in zona Rotonda, davanti alla banchina di allestimento di Fincantieri. Di tutto questo abbiamo parlato con Stefania Vago, dirigente di Msc.

L' incidente di Venezia inficia in qualche modo lo scalo dorico?

«Non vedo come ciò potrebbe accadere. Se ogni volta che succede un fatto si devono prendere provvedimenti, beh allora eliminiamo le navi, chiudiamo i porti alle grandi navi e ai traghetti. Tutto ciò mi sembra assurdo».

Un incidente che si potrebbe verificare ovunque, come evitarli?

«Difficile prevedere cose di questo tipo, tutto può succedere, ma ripeto, con i sé e con i ma non si va avanti. Non esiste alcun problema sicurezza, soprattutto al porto di Ancona, sicuramente molto diverso rispetto a quello di Venezia».

Nessun problema neppure nella nuova ubicazione dello scalo crocieristico?

«Assolutamente no, tra l' altro sarebbe in ingresso al porto, senza entrare a contatto con le banchine più prossime alla città».

Cosa è successo a Venezia, quali le cause?

«Per ora sia io che Msc preferiamo non commentare qualcosa su cui si sta ancora indagando» Quindi i vostri programmi su Ancona vanno avanti senza alcun intoppo?

«Certo, ci mancherebbe, Ancona, con la trasformazione del bacino e del terminal grazie al nuovo progetto, è destinato a diventare l' Home Port di Msc. Noi puntiamo molto su Ancona e il fatto di aver costantemente aumentato gli attracchi nel corso degli anni è la conferma delle nostre intenzioni».

A che punto siamo con il via al nuovo terminal crociere?

«Le cose stanno andando avanti, ma non mi chiedo di indicarle una data precisa, non solo per scaramanzia. Tutte le parti stanno portando avanti il proprio lavoro, siamo a buon punto e speriamo che non ci siano intoppi in corso d' opera. Una cosa è certa». Quale? «Il porto di Ancona è destinato a diventare sempre più importante nello scacchiere dell' Adriatico. Allargando la base, con le infrastrutture giuste, l' aeroporto, il futuro è davvero allettante».

Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' arco romano perde pezzi, allerta a Ancona

Al porto troppo inquinamento. «E vogliono portare lì le grandi navi come a Venezia»

Pierfrancesco Curzi

ANCONA DOPO i vandali, il maltempo e l' usura, cede parte dell' Arco di Traiano, il monumento simbolo di Ancona, inaugurato all' inizio del II secolo Dc. Ha ceduto una parte ornamentale dell' interno dell' Arco dedicato all' imperatore romano che proprio dal porto di Ancona salpò verso la Dacia. Il pezzo crollato non è un blocco enorme, ma neppure un piccolo frammento, segno che il meraviglioso e delicatissimo arco marmoreo ha bisogno di una profonda analisi, quanto meno, se non addirittura di un monitoraggio continuo e un restauro.

La parte di marmo si è staccata negli ultimi quattro-cinque giorni, dunque una fase piuttosto recente.

A dirlo è la cromia nettamente diversa che si nota nella 'ferita' al monumento: la parte dove è avvenuto il cedimento è di un bianco candido, mentre il resto della superficie porta i segni del tempo e dell' inquinamento.

ALCUNI visitatori hanno notato a terra dei frammenti di materiale e solo successivamente ci si è accorti che si tratta di un pezzo del rilievo del perimetro interno di una delle due colonne di sostegno collegate alla volta. Esclusa, dunque, la mano scellerata dei vandali: troppo alto il punto dove si è verificato il cedimento. Vandali che però si erano dati da fare più o meno un anno fa, sempre sull' Arco di Traiano. Allora, era l' agosto del 2018, ignoti realizzarono delle scritte sulla superficie delicata con un pennarello nero. Stavolta il cedimento si deve allo stato naturale delle cose, la conservazione e la fragilità di un monumento che vanta quasi due millenni di esistenza.

Stando agli esperti, è probabile che le infiltrazioni d' acqua delle ultime settimane, con piogge abbondanti che si sono ripetute nel tempo, abbiano indebolito la parte; soprattutto, il passaggio tra temperature basse ad un innalzamento repentino della colonnina di mercurio hanno creato una sorta di effetto erosione che, scavando, ha prodotto il distacco.

E PENSARE che proprio lì vicino c' è il progetto di trasferire il nuovo terminal crociere delle grandi navi. Le stesse che a Venezia stanno facendo discutere: «Tale progetto - scrive Italia Nostra - comporta inquinamento atmosferico causato da 130 navi e circa 130mila autoveicoli in più l' anno, conseguente degrado del Porto Antico, stravolgimento dell' assetto urbanistico ed attentato al patrimonio storico ed artistico della città romana e medievale». La Soprintendenza Unica delle Marche ha messo a disposizione i suoi tecnici per la ripulitura delle scritte dell' agosto 2018. Alle risorse penserà l' Autorità portuale che negli ultimi anni ha investito quasi un milione di euro per opere d' arte e monumenti all' interno dello scalo. È auspicabile, entro i prossimi giorni, un sopralluogo da parte degli esperti della Soprintendenza sulla parte crollata. Possibile un accorpamento di interventi sotto il profilo tecnico e finanziario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Guida Viaggi Portale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nasce "Adriatic Sea Tourism Agenda"

Una piattaforma aperta e condivisa di idee, soluzioni e possibili iniziative per favorire lo sviluppo del turismo via mare in Adriatico

Aumentare la riconoscibilità del brand adriatico attraverso iniziative condivise e mirate di promozione. Fare fronte comune per sensibilizzare l'Unione Europea su temi di interesse da sostenere e sviluppare nell'area. Costruire un percorso di azioni finalizzate a individuare la migliore sintesi possibile tra protezione e conservazione delle risorse ambientali ed efficientamento dei processi produttivi. Sono alcuni dei messaggi principali dell'"Adriatic Sea Tourism Agenda", una piattaforma aperta e condivisa di idee, soluzioni e iniziative degli operatori del mondo delle crociere, dei traghetti e della nautica per promuovere il turismo via mare in Adriatico. L'iniziativa è stata lanciata nell'ambito della quarta edizione di Adriatic Sea Forum - cruise, ferry, sail & yacht, evento ideato e organizzato da Risposte Turismo quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, tenutosi ad Ancona. Gli obiettivi principali dell'Agenda, che punta ad arricchirsi nel tempo di nuovi contributi e riflessioni di chi opera nell'area, sono la condivisione delle priorità di intervento su cui lavorare per consentire all'Adriatico di esprimere pienamente quelle potenzialità che lo contraddistinguono, l'individuazione di possibili aree d'azione per aumentarne la competitività nel panorama turistico internazionale e la sensibilizzazione di tutti i soggetti interessati sulla necessità di lavorare assieme, nel rispetto delle proprie peculiarità, per traguardare nuovi orizzonti di crescita. "Adriatic Sea Tourism Agenda - dichiara Francesco di Cesare, presidente Risposte Turismo - vuole essere uno strumento di confronto, di condivisione e di creazione per tutti coloro che credono nelle potenzialità del maritime tourism nell'area e vogliono essere parte attiva nella sua crescita futura, sostenibile e rispettosa dei territori e delle comunità che in essi vivono. Il nostro auspicio - prosegue di Cesare - è che questa iniziativa possa portare in futuro alla realizzazione di progetti concreti. Come Risposte Turismo continueremo a studiare il fenomeno, approfondendone caratteristiche ed evoluzioni, per contribuire alla sua conoscenza e, al tempo stesso, essere un supporto per tutte le realtà ad esso interessate". Tra le azioni realizzabili già individuate dagli operatori, la creazione di una piattaforma riservata alle compagnie di crociera per poter valutare in tempi rapidi la disponibilità di ormeggi dei porti adriatici, il proseguimento del lavoro sull'appeal del traghetto (prodotto e promozione) come elemento di una esperienza di vacanza e non solo come soluzione di trasporto e la condivisione di una strategia comune a supporto della nautica per far fronte alla crescente concorrenza delle aree limitrofe. Di particolare importanza, inoltre, l'innalzamento della professionalità degli operatori portuali coinvolti nella gestione del traffico passeggeri per rispondere a nuove esigenze della clientela. Il documento, che sarà disponibile sul sito adriaticseaforum.com, nasce dall'unione dei risultati di tre tavoli tecnici di lavoro dedicati, rispettivamente, alla crocieristica, ai traghetti e alla nautica, che hanno animato uno dei momenti del forum, coinvolgendo alcuni dei protagonisti della filiera del maritime tourism in Adriatico. Tra i contenuti affrontati nella giornata conclusiva del forum, il posizionamento attuale e le potenzialità di crescita dell'Adriatico nel segmento dei mega yacht, la competitività del business dei traghetti in un mutato quadro dell'offerta di mobilità e trasporto e le novità che potrebbero caratterizzare la crocieristica in Adriatico nel prossimo futuro. L'appuntamento ha inoltre permesso a tutti i partecipanti di aggiornarsi sui programmi europei dedicati all'area e sulla strategia Eusair a cinque anni dal suo lancio. Sul tema dell'impegno dell'Unione Europea, la ricognizione effettuata da Risposte Turismo all'interno di Adriatic Sea Tourism Report ha evidenziato come ci siano progetti finanziati in corso dedicati al maritime tourism in Adriatico per un valore complessivo di quasi 20 milioni di euro. Nel corso della giornata conclusiva del forum è stato inoltre firmato il memorandum sul progetto europeo Remember, iniziativa che ha l'obiettivo di valorizzare il patrimonio culturale della fascia adriatica. Numerosi i partner italiani e croati coinvolti: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Università Politecnica delle Marche Dicaa-Dipartimento Costruzioni, Ingegneria civile e



Architettura, Autorità di Sistema Portuale competenti per i porti di Ravenna, di Venezia e di Trieste, Autorità Portuali di Dubrovnik e di Zara, Kip-cluster croato logistica, Museo nazionale di Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Con Remember saranno realizzati percorsi turistici e interventi di valorizzazione del patrimonio storico e monumentale, che saranno parte di una strategia di promozione congiunta che avrà come target primario le compagnie di crociera. "Il progetto ha una forte dimensione innovativa - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, capofila del progetto - permetterà di allestire otto "musei virtuali" nei porti di Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato, Dubrovnik. Interventi per rendere interattivo il patrimonio monumentale e di conoscenze di ciascun porto. Un' iniziativa coordinata per promuovere un approccio condiviso alla diversificazione turistica dei flussi di passeggeri e crocieristi, e per preservare e promuovere la consapevolezza e l' attrattività dei porti adriatici". "La quarta edizione di Adriatic Sea Forum - aggiunge Francesco di Cesare - ha evidenziato la necessità di intraprendere un percorso condiviso di promozione del brand Adriatico, ancora oggi poco conosciuto e percepito dalla domanda nordeuropea ed extraeuropea. Andrebbe inoltre perseguita - sottolinea di Cesare - una maggiore omogeneità tra le regole che ciascun paese adriatico assume in materia ambientale e fiscale per concorrere a garantire uno spazio realmente unico nel quale muoversi e fare vacanza via mare. È opportuno continuare ad investire nelle infrastrutture di porti e marine - conclude di Cesare - ponendo sempre molta attenzione alle reali possibilità di conquista della domanda per evitare un eccesso di offerta. Lavorando in questa direzione l' Adriatico ha tutte le carte in regola per candidarsi a diventare un esempio di eccellenza mondiale nel turismo via mare".

La Verità

Napoli

Porti, nei guai il fedelissimo di Delrio

Spirito, presidente dell' Autorità a Napoli voluto dall' ex ministro, finisce in un' inchiesta per corruzione e turbativa d' asta. A essere favorito sarebbe stato il gruppo Grimaldi

Alessandro Da Rold continua a sgretolarsi sotto i colpi della magistratura la riforma del settore di controllo dei nostri porti, messo in piedi dall' ex ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio durante la scorsa legislatura. Se alla fine di marzo sono state chiuse le indagini da parte della procura di Livorno sui vertici dell' Autorità della macro area del Tirreno settentrionale, è della scorsa settimana la raffica di arresti questa volta al porto di Napoli, con undici società perquisite in un' operazione della Guardia costiera e della Guardia di finanza, che ha portato a misure cautelari per 7 persone.

Al centro compare sempre l' ombra del gruppo Grimaldi, che in entrambe le aeree avrebbe ricevuto un trattamento di favore. A Napoli coordina le indagini l' aggiunto Vincenzo Piscitelli: i reati contestati agli indagati vanno dalla turbativa d' asta alla corruzione. Si tratta di un' indagine molto simile a quella livornese. Anche questa verte su appalti truccati nel porto in maniera sistematica, «quasi strutturata», sostengono i magistrati partenopei, durante un periodo che varia dal 2013 al 2017.

Ai domiciliari sono finiti il funzionario dell' autorità, Gianluca Esposito e gli imprenditori Pasquale Ferrara, Pasquale Loffredo, Pasquale Sgambati, Giovanni Esposito e Alfredo Staffetta.

La sospensione dal servizio è stata invece disposta nei confronti di Emilio Squillante, ex segretario generale e capo staff del presidente dell' Autorità portuale Pietro Spirito, voluto proprio da Delrio nel 2016 all' Autorità portuale di Napoli. Squillante deve rispondere di corruzione, mentre Spirito compare nelle intercettazioni e sarà sentito nei prossimi giorni in procura.

Tra i punti oggetto dell' inchiesta il giallo di un dossier distrutto per favorire il gruppo Ttt line, di cui proprio Grimaldi è partner, su cui si sarebbe speso Squillante. Secondo gli investigatori, come ha riportato Il Mattino, Squillante si sarebbe mosso per favorire la Ttt Lines non tenendo conto delle offerte arrivate, ma soprattutto non tenendo in considerazione il parere negativo espresso da Arturo Faraone, contro ammiraglio della capitaneria di porto. Nel frattempo, dopo il giallo dell' interrogazione parlamentare presentata dal dem Francesco Critelli, poi ritirata, due settimane fa è stato il deputato di Fratelli d' Italia, Mauro Rotelli, a chiedere spiegazioni a Montecitorio sulla situazione del porto di Livorno, ormai a rischio paralisi. Rotelli ripercorre le cronache degli ultimi mesi, ricordando che gli indagati sono accusati di abuso d' ufficio e falso ideologico per aver favorito in maniera illegale il gruppo Grimaldi e alcune società a esso collegate, a discapito di altre compagnie di navigazione, impedendo la libera concorrenza e provocando ingenti danni all' erario».

Ma soprattutto aggiunge un nuovo dettaglio, perché «risulta all' interrogante che alcune autorità portuali avrebbero aderito, seppure solo a titolo onorario, all' Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile Alis, il cui presidente è Guido Grimaldi, e il cui direttore generale è inquisito nell' ambito di un' inchiesta incentrata su alcuni presunti illeciti volti a favorire un altro grande gruppo armatoriale quale Liberty lines. Da quanto sin qui esposto, sembrerebbe configurarsi una vera e propria rete di contatti sia in ambito commerciale, che con rappresentanti istituzionali intorno al gruppo imprenditoriale oggetto dell' attenzione della magistratura nell' inchiesta sull' Autorità portuale di Livorno».

DANNO E BEFFA

Approfittando dello scontro tra navi vogliono chiudere Venezia ai turisti

Deposizione, l'ambiguità radicale pronta a mandare per rilanciare l'idea di un centro «innanzi tutto Torinelli, responsabile delle sue decisioni, senza Sabini e maniacca solitaria. Quali? Non si sa.

Porti, nei guai il fedelissimo di Delrio

Spirito, presidente dell' Autorità a Napoli voluto dall' ex ministro, finisce in un' inchiesta per corruzione e turbativa d' asta. A essere favorito sarebbe stato il gruppo Grimaldi

Approfittando dello scontro tra navi vogliono chiudere Venezia ai turisti

Deposizione, l'ambiguità radicale pronta a mandare per rilanciare l'idea di un centro «innanzi tutto Torinelli, responsabile delle sue decisioni, senza Sabini e maniacca solitaria. Quali? Non si sa.

Approfittando dello scontro tra navi vogliono chiudere Venezia ai turisti

Deposizione, l'ambiguità radicale pronta a mandare per rilanciare l'idea di un centro «innanzi tutto Torinelli, responsabile delle sue decisioni, senza Sabini e maniacca solitaria. Quali? Non si sa.

Stylo 24

Napoli

Corruzione al porto, la paura degli imprenditori: se qualcuno parla, è finita

Due indagati discutono dell' accesso dell' Anac di Cantone presso la sede dell' Authority. Le intercettazioni: i giornali li hai letti o no? Bisogna andarci coi piedi di piombo

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone La fretta di «individuare» le ditte da inserire nella lista che andrà poi consegnata al rup (nel caso il funzionario Gianluca Esposito), e la paura per un accesso dell' Anac al porto di Napoli (registrato a novembre del 2016) e riportato dagli organi di stampa. Sono i problemi che si trovano ad affrontare e a gestire gli imprenditori Pasquale Ferrara e Giovanni Esposito (detto il castellone), arrestati nell' ambito dell' inchiesta sul presunto giro corruttivo presso lo scalo partenopeo (sette, in totale, le misure di custodia cautelare eseguite, circa venti gli indagati). Le accuse contestate, a vario titolo, sono quelle di associazione per delinquere finalizzata alla commissione dei reati di corruzione, turbativa d' asta e frode in pubbliche forniture. Tornando alle preoccupazioni di Giovanni Esposito e di Pasquale Ferrara, - annotano gli inquirenti - il 15 novembre del 2016, si ritrovano a parlare e la conversazione è captata dalla microspia installata nell' auto di Ferrara. Il pm Henry John Woodcock Si tratta dell' elenco delle società «amiche» da invitare a una gara «pilotata», il cui esito, quindi è già deciso.«Il dialogo - è annotato nell' ordinanza - verte sulla composizione delle ditte da inserire nella lista, ma è anche segnato dalla preoccupazione di definire velocemente la questione perché sui giornali è stata riportata un' indagine dell' Anac a carico dell' Autorità portuale di Napoli». Pasquale Ferrara : «I giornali li hai letti o no?». Giovanni Esposito : «Eh». Pasquale Ferrara : «Sentimi un poco là, il fatto è serio». Giovanni Esposito : «Il fatto di dentro». Ferrara spera che la questione si sgonfi presto e che si tratti solo della classica «bolla di sapone». «Speriamo, Pasquale - gli risponde Esposito - altrimenti si mette in moto una bomba che non finisce mai». Pasquale Ferrara : «Sono venuti quelli dell' Anac di Cantone, qua nel Palazzo (intende la sede dell' Autorità Portuale), dice il giornale». La preoccupazione dei due, annotano gli inquirenti, è che qualcuno coinvolto nel presunto giro corruttivo, parli. «La preoccupazione sai qual è? E' che qualche scemo di questo, nella debolezza, viene meno», afferma Esposito. Da qui la necessità esternata di muoversi nello stilare la lista e di fare attenzione. «Pasquale, mamma mia, sta diventando talmente difficile la cosa, si deve andare con i piedi di piombo», dice il castellone.



Stylo 24

Napoli

Appalti pilotati al porto, la lista delle «ditte amiche» da inserire nelle gare

L'elenco è saltato fuori nel corso delle perquisizioni effettuate dalle forze dell'ordine presso le società degli imprenditori indagati. L'inchiesta sullo scalo partenopeo ha portato a sei arresti

GIOVANNI ESPOSITO

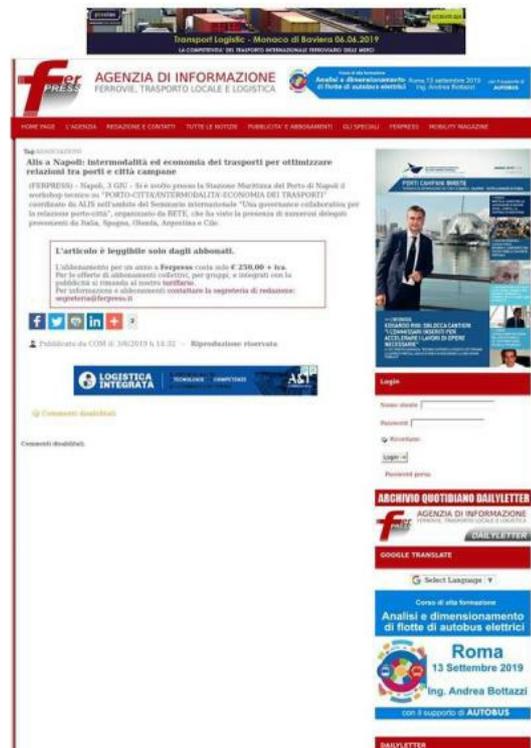
di Giancarlo Tommasone Inchiesta sulla corruzione al porto di Napoli. La gara, una delle tante finite sotto la lente degli inquirenti, è quella, bandita il 2 novembre del 2016 e successivamente aggiudicata alla Navalteam srl di Giovanni Esposito (detto il castellone), per l'importo di 368mila euro. La gara viene aggiudicata alla Navalteam per l'importo di 368mila euro. Si tratta delle «opere di manutenzione straordinaria delle recinzioni portuali e dei manufatti in carpenteria metallica», all'interno dello scalo partenopeo. È una gara, annotano i magistrati - nel corposo faldone dell'ordinanza eseguita il 27 maggio scorso e che ha portato a sei arresti; gli indagati sono una ventina -, che «è stata illecitamente pilotata per essere "assegnata" alla ditta Navalteam srl». Le gare «pilotate» per assicurarsi gli appalti Dall'esame del verbale di apertura delle buste, viene rinvenuta la prova della piena realizzazione dell'attività criminosa progettata da Pasquale Ferrara», scrive il gip Federica De Bellis. L'iter seguito dagli indagati per centrare l'obiettivo. E infatti, le ditte che risultano aver presentato l'offerta sono state la «Navalteam srl di Giovanni Esposito (che si aggiudicherà l'appalto) e la Icomet e Carannante srl, indicate sia da Ferrara che da Esposito, già il dieci ottobre del 2016». Ma c'è di più: il quattro maggio del 2018, presso le società Navalteam, e Navalfer di Angelo Esposito (entrambe gestite da Giovanni Esposito), viene effettuata una perquisizione. Le perquisizioni, il sequestro di documenti. Nel corso dell'accesso da parte delle forze dell'ordine, vengono rinvenuti e sequestrati dei documenti, che per gli inquirenti provano ulteriormente che, la lista delle imprese da invitare alla gara, è «stata effettivamente predisposta da Ferrara e da Esposito (il castellone)». «Lista 2016» In particolare, gli investigatori trovano l'elenco delle ditte esattamente specularmente e con pari cronologia di quello firmato dal rup Gianluca Esposito. Inoltre si imbattono in una tabella scritta a mano e contrassegnata dalla dicitura «Lista 2016». In essa, annotano gli inquirenti, «si rilevano i nominativi delle società, le relative sedi, le categorie di lavoro, i nominativi dei referenti, nonché la data di aggiornamento». Si tratta, evidentemente, «delle società "amiche" da far partecipare alle gare per pilotare gli appalti», è scritto nero su bianco nell'ordinanza. Le indagini effettuate anche hanno consentito di chiarire il significato «dell'ultima colonna di questa tabella denominata "data aggiornamento"», perché accertano gli investigatori, «Esposito (il castellone) curava anche la "contabilità" delle iscrizioni delle ditte "amiche" nell'albo dell'Autorità Portuale». Il ritrovamento dell'elenco delle «ditte amiche» Restando sulla perquisizione, viene rinvenuta e sequestrata un'altra tabella, che reca la dicitura, «Vecchio 2015». E viene trovato e requisito il deposito della busta (sempre con timbro di protocollo in originale dell'Autorità Portuale) della società Icomet per la partecipazione alla gara in oggetto. Quindi, «che Giovanni Esposito fosse il reale "dominus" di queste società "amiche" - è sottolineato nell'ordinanza - si ricava dal fatto che era lui stesso a provvedere alle iscrizioni presso l'albo e all'aggiornamento presso lo stesso». Il ruolo di «dominus» dell'imprenditore Giovanni Esposito. Infine, gli inquirenti, rilevano pure, che la Icomet (indicata da Ferrara e dal castellone già il 10 ottobre del 2016) «viene invitata alla gara, sebbene non iscritta nell'elenco 2016 delle ditte che hanno presentato richiesta nell'anno in corso 2016, in violazione del criterio di scelta stabilito dallo stesso rup Gianluca Esposito». Quest'ultimo, funzionario dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, è finito ai domiciliari; stessa misura è stata emessa ed eseguita nei confronti di Pasquale Ferrara, Giovanni Esposito ed altri tre imprenditori.



Alis a Napoli: intermodalità ed economia dei trasporti per ottimizzare relazioni tra porti e città campane

(FERPRESS) - Napoli, 3 GIU - Si è svolto presso la Stazione Marittima del Porto di Napoli il workshop tecnico su "PORTO-CITTA'/INTERMODALITA'-ECONOMIA DEI TRASPORTI" coordinato da ALIS nell'ambito del Seminario internazionale "Una governance collaborativa per la relazione porto-città", organizzato da RETE, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. "ALIS, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, - ha dichiarato il Vice Direttore Generale Antonio Errigo nel suo intervento introduttivo - garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane". Al tavolo tecnico tenuto da ALIS all'interno del progetto del Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed accademico: Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia Srl, Francesco Mattozzi, account Manager di Chemical Express Srl, Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno e Mauro

Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno. "L'intento di ALIS - ha aggiunto Antonio Errigo - è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo dell'economia trasportistica e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, ITS, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione". Prima degli interventi delle tre aziende associate ad ALIS in qualità di Soci fondatori - SMET, Trans Italia e Chemical Express - l'incontro è proseguito con Prof. Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Salerno ed il Prof. Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno, che hanno relazionato sulle tematiche correlate all'applicazione delle normative previste dall'entrata in vigore della ZES in Campania ed allo sviluppo delle infrastrutture logistiche, sia sotto il profilo economico che della sostenibilità ambientale. Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia s.r.l., ha illustrato le performance della propria azienda che ha sede a Fisciano (Salerno) e che conta 400 dipendenti ed un indotto aggiunto di 350 persone. "La nostra - ha detto Elena Mari - è una realtà del Mezzogiorno fortemente impegnata nell'intermodalità e che nel solo 2018 ha effettuato oltre 100.000 spedizioni. La nostra azienda, grazie all'utilizzo dell'intermodalità, ha fatto registrare nel solo 2018 la riduzione di ben 100 milioni di km percorsi su strada ai propri mezzi, di cui un terzo in Campania. In prospettiva contiamo di registrare risultati ottimali per la sostenibilità ambientale con l'utilizzo di carburanti alternativi quali il GNL". Per Chemical Express Srl ha parlato Francesco Mattozzi, account Manager dell'azienda che movimentata 450.800 tonnellate di merce all'anno mediante l'intermodalità marittima e ferroviaria ed impiega 150 risorse umane. "La nostra scelta strategica - ha dichiarato Mattozzi - è stata di impegnarci fortemente per l'intermodalità: oggi i nostri mezzi viaggiano per oltre il 54% in modalità multimodale, percentuale che entro il 2022 contiamo di portare al 65%, con benefici soprattutto per la sostenibilità ambientale. Sotto il profilo dell'avviamento al lavoro siamo fortemente impegnati nel processo di formazione professionale di giovani del Mezzogiorno: nell'ultimo anno abbiamo offerto la possibilità di effettuare 3 stage a decine di ragazzi degli ITS, e per otto di loro questa



esperienza si è tradotta in un'assunzione a tempo indeterminato presso la nostra azienda". Il workshop di ALIS si è chiuso con l'intervento di Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, azienda che movimentata 500.000 tonnellate di merce all'anno e garantisce occupazione a più di 2000 persone tra diretti ed indiretti, di cui oltre 250 risorse solo a Salerno. "In qualità di Coordinatore della Commissione Trasporto Intermodale di ALIS - ha esordito Domenico De Rosa - sono profondamente convinto del ruolo di sintesi che stiamo rivestendo tra politica, impresa e mondo della ricerca. In tal senso siamo contenti che altre associazioni, con diversa anzianità rispetto alla nostra, abbiano ritenuto opportuno convergere sulle linee programmatiche ed ideali di ALIS". "La nostra missione aziendale - ha proseguito l'AD di SMET - punta decisamente ad una mobilità sempre più green, come anche l'Associazione ha testimoniato nell'ultimo evento del 20 maggio a Piazza di Siena: dal 2014 abbiamo iniziato ad attuare in SMET una decisa politica sull'utilizzo dei carburanti alternativi e poi, con ALIS, abbiamo anche istituito la scuola di eco driver per gli autisti. Siamo per un'impresa protagonista che propone più che chiede, che lavora per operare e non per cercare assistenza, convinti più che mai che l'economia del trasporto multimodale convenga innanzitutto al Paese".

Informatore Navale

Napoli

Errigo (ALIS): "Non c'è sviluppo senza sinergia tra pubblico e privato. Intermodalità è volano per il Sud: occupazione del settore in crescita"

Napoli, 3 giugno 2019 - Si è svolto presso la Stazione Marittima del Porto di Napoli il workshop tecnico su "PORTO-CITTA'/INTERMODALITA'-ECONOMIA DEI TRASPORTI" coordinato da ALIS nell'ambito del Seminario internazionale "Una governance collaborativa per la relazione porto-città", organizzato da RETE, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. "ALIS, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, - ha dichiarato il Vice Direttore Generale Antonio Errigo nel suo intervento introduttivo - garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane". Al tavolo tecnico tenuto da ALIS all'interno del progetto del Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed : Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia Srl, Francesco Mattozzi, account Manager di Chemical Express Srl, Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno e Mauro Menicucci, titolare della

cattedra di Diritto della Navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno. "L'intento di ALIS - ha aggiunto Antonio Errigo - è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo dell'economia trasportistica e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, ITS, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione". Prima degli interventi delle tre aziende associate ad ALIS in qualità di Soci fondatori - SMET, Trans Italia e Chemical Express - l'incontro è proseguito con Prof. Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Salerno ed il Prof. Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno, che hanno relazionato sulle tematiche correlate all'applicazione delle normative previste dall'entrata in vigore della ZES in Campania ed allo sviluppo delle infrastrutture logistiche, sia sotto il profilo economico che della sostenibilità ambientale. Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia s.r.l, ha illustrato le performance della propria azienda che ha sede a Fisciano (Salerno) e che conta 400 dipendenti ed un indotto aggiunto di 350 persone. "La nostra - ha detto Elena Mari - è una realtà del Mezzogiorno fortemente impegnata nell'intermodalità e che nel solo 2018 ha effettuato oltre 100.000 spedizioni. La nostra azienda, grazie all'utilizzo dell'intermodalità, ha fatto registrare nel solo 2018 la riduzione di ben 100 milioni di km percorsi su strada ai propri mezzi, di cui un terzo in Campania. In prospettiva contiamo di registrare risultati ottimali per la sostenibilità ambientale con l'utilizzo di carburanti alternativi quali il GNL". Per Chemical Express Srl ha parlato Francesco Mattozzi, account Manager dell'azienda che movimentata 450.800 tonnellate di merce all'anno mediante l'intermodalità marittima e ferroviaria ed impiega 150 risorse umane. "La nostra scelta strategica - ha dichiarato Mattozzi - è stata di impegnarci fortemente per l'intermodalità: oggi i nostri mezzi viaggiano per oltre il 54% in modalità multimodale, percentuale che entro il 2022 contiamo di portare al 65%, con benefici soprattutto per la sostenibilità ambientale. Sotto il profilo dell'avviamento al lavoro siamo fortemente impegnati nel processo di formazione professionale di giovani del Mezzogiorno: nell'ultimo anno abbiamo offerto la possibilità di effettuare 3 stage a decine di ragazzi degli ITS, e per otto di loro questa esperienza si è tradotta in un'assunzione a tempo

Immagine
non disponibile

indeterminato presso la nostra azienda". Il workshop di ALIS si è chiuso con l' intervento di Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, azienda che movimentata 500.000 tonnellate di merce all' anno e garantisce occupazione a più di 2000 persone tra diretti ed indiretti, di cui oltre 250 risorse solo a Salerno. "In qualità di Coordinatore della Commissione Trasporto Intermodale di ALIS - ha esordito Domenico De Rosa - sono profondamente convinto del ruolo di sintesi che stiamo rivestendo tra politica, impresa e mondo della ricerca. In tal senso siamo contenti che altre associazioni, con diversa anzianità rispetto alla nostra, abbiano ritenuto opportuno convergere sulle linee programmatiche ed ideali di ALIS". "La nostra mission aziendale - ha proseguito l' AD di SMET - punta decisamente ad una mobilità sempre più green, come anche l' Associazione ha testimoniato nell' ultimo evento del 20 maggio a Piazza di Siena: dal 2014 abbiamo iniziato ad attuare in SMET una decisa politica sull' utilizzo dei carburanti alternativi e poi, con ALIS, abbiamo anche istituito la scuola di eco driver per gli autisti. Siamo per un' impresa protagonista che propone più che chiede, che lavora per operare e non per cercare assistenza, convinti più che mai che l' economia del trasporto multimodale convenga innanzitutto al Paese".

Alis: ottimizzare relazioni tra porti e città campane

Antonio Errigo: 'Intermodalità è volano per il Sud

Massimo Belli

NAPOLI Alla Stazione Marittima di Napoli si è tenuto il workshop tecnico Porto città / intermodalità economia dei trasporti coordinato da Alis. L'incontro si è svolto nell'ambito del seminario internazionale Una governance collaborativa per la relazione porto-città, organizzato da Rete, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. Alis, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, ha dichiarato nel suo intervento introduttivo il vice direttore generale Antonio Errigo (nella foto) garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane. Al tavolo tecnico tenuto da Alis all'interno del progetto del Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed accademico: Domenico De Rosa, amministratore delegato Smet Spa; Elena Mari, tender team member di Trans Italia Srl; Francesco Mattozzi, account manager di Chemical Express Srl; Fabio Carlucci, direttore del Master in Economia del mare, logistica e turismo dell'Università di Salerno e Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della navigazione presso il Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Salerno. L'intento di Alis ha aggiunto Antonio Errigo è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo dell'economia trasportistica e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, Its, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione. Prima degli interventi delle tre aziende associate ad Alis in qualità di soci fondatori Smet, Trans Italia e Chemical Express l'incontro è proseguito con Mauro Menicucci e Fabio Carlucci che illustrato le tematiche correlate all'applicazione delle normative previste dall'entrata in vigore della Zes in Campania ed allo sviluppo delle infrastrutture logistiche, sia sotto il profilo economico che della sostenibilità ambientale. Elena Mari, invece, ha presentato le performance della propria azienda che ha sede a Fisciano (Salerno) e che conta 400 dipendenti ed un indotto aggiunto di 350 persone. La nostra ha detto è una realtà del Mezzogiorno fortemente impegnata nell'intermodalità e che nel solo 2018 ha effettuato oltre 100.000 spedizioni. La nostra azienda, grazie all'utilizzo dell'intermodalità, ha fatto registrare nel solo 2018 la riduzione di ben 100 milioni di km percorsi su strada ai propri mezzi, di cui un terzo in Campania. In prospettiva contiamo di registrare risultati ottimali per la sostenibilità ambientale con l'utilizzo di carburanti alternativi quali il Gnlò. Francesco Mattozzi, account manager dell'azienda che movimentata 450.800 tonnellate di merce all'anno mediante l'intermodalità marittima e ferroviaria ed impiega 150 risorse umane, ha dichiarato che la nostra scelta strategica è stata di impegnarci fortemente per l'intermodalità: oggi i nostri mezzi viaggiano per oltre il 54% in modalità multimodale, percentuale che entro il 2022 contiamo di portare al 65%, con benefici soprattutto per la sostenibilità ambientale. Sotto il profilo dell'avviamento al lavoro ha proseguito Mattozzi siamo fortemente impegnati nel processo di formazione professionale di giovani del Mezzogiorno: nell'ultimo anno abbiamo offerto la possibilità di effettuare tre stage a decine di ragazzi degli Its, e per otto di loro questa esperienza si è tradotta in un'assunzione a tempo indeterminato presso la nostra azienda. Il workshop di Alis si è chiuso con l'intervento di Domenico De Rosa, ad Smet Spa, azienda che movimentata 500.000 tonnellate di merce



all'anno e garantisce occupazione a più di 2000 persone tra diretti ed indiretti, di cui oltre 250 risorse solo a Salerno. In qualità di coordinatore della Commissione Trasporto Intermodale di Alis ha esordito De Rosa sono profondamente convinto del ruolo di sintesi che stiamo rivestendo tra politica, impresa e mondo della ricerca. In tal senso siamo contenti che altre associazioni, con diversa anzianità rispetto alla nostra, abbiano ritenuto opportuno convergere sulle linee programmatiche ed ideali di Alis. La nostra mission aziendale ha proseguito l'ad di Smet punta decisamente ad una mobilità sempre più green, come anche l'Associazione ha testimoniato nell'ultimo evento del 20 Maggio a Piazza di Siena: dal 2014 abbiamo iniziato ad attuare in Smet una decisa politica sull'utilizzo dei carburanti alternativi e poi, con Alis, abbiamo anche istituito la scuola di eco driver per gli autisti. Siamo per un'impresa protagonista che propone più che chiede, che lavora per operare e non per cercare assistenza, convinti più che mai che l'economia del trasporto multimodale convenga innanzitutto al Paese.

Pressmare

Napoli

Alis a Napoli: intermodalità dei trasporti tra porti e città

Si è svolto presso la Stazione Marittima del Porto di Napoli il workshop tecnico su PORTO-CITTA'/INTERMODALITA'-ECONOMIA DEI TRASPORTI coordinato da ALIS nell'ambito del Seminario internazionale Una governance collaborativa per la relazione porto-città, organizzato da RETE, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. ALIS, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, - ha dichiarato il Vice Direttore Generale Antonio Errigo nel suo intervento introduttivo - garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane.

Al tavolo tecnico tenuto da ALIS all'interno del progetto del Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed accademico: Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia Srl, Francesco Mattozzi, account Manager di Chemical Express Srl, Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno e Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno. L'intento di ALIS - ha aggiunto Antonio Errigo - è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo dell'economia trasportistica e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, ITS, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione. Prima degli interventi delle tre aziende associate ad ALIS in qualità di Soci fondatori - SMET, Trans Italia e Chemical Express - l'incontro è proseguito con Prof. Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Salerno ed il Prof. Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno, che hanno relazionato sulle tematiche correlate all'applicazione delle normative previste dall'entrata in vigore della ZES in Campania ed allo sviluppo delle infrastrutture logistiche, sia sotto il profilo economico che della sostenibilità ambientale. Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia s.r.l., ha illustrato le performance della propria azienda che ha sede a Fisciano (Salerno) e che conta 400 dipendenti ed un indotto aggiunto di 350 persone. La nostra ha detto Elena Mari è una realtà del Mezzogiorno fortemente impegnata nell'intermodalità e che nel solo 2018 ha effettuato oltre 100.000 spedizioni. La nostra azienda, grazie all'utilizzo dell'intermodalità, ha fatto registrare nel solo 2018 la riduzione di ben 100 milioni di km percorsi su strada ai propri mezzi, di cui un terzo in Campania. In prospettiva contiamo di registrare risultati ottimali per la sostenibilità ambientale con l'utilizzo di carburanti alternativi quali il GNL. Per Chemical Express Srl ha parlato Francesco Mattozzi, account Manager dell'azienda che movimentata 450.800 tonnellate di merce all'anno mediante l'intermodalità marittima e ferroviaria ed impiega 150 risorse umane. La nostra scelta strategica - ha dichiarato Mattozzi - è stata di impegnarci fortemente per l'intermodalità: oggi i nostri mezzi viaggiano per oltre il 54% in modalità multimodale, percentuale che entro il 2022 contiamo di portare al 65%, con benefici soprattutto per la sostenibilità ambientale. Sotto il profilo dell'avviamento al lavoro siamo fortemente impegnati nel processo di formazione professionale di giovani del Mezzogiorno: nell'ultimo anno abbiamo offerto la possibilità di effettuare 3 stage a decine di ragazzi degli ITS, e per otto di loro questa esperienza si è tradotta in un'assunzione a tempo indeterminato presso la nostra azienda. Il workshop di ALIS si è chiuso con l'intervento di Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA,



azienda che movimentata 500.000 tonnellate di merce all'anno e garantisce occupazione a più di 2000 persone tra diretti ed indiretti, di cui oltre 250 risorse solo a Salerno. In qualità di Coordinatore della Commissione Trasporto Intermodale di ALIS - ha esordito Domenico De Rosa sono profondamente convinto del ruolo di sintesi che stiamo rivestendo tra politica, impresa e mondo della ricerca. In tal senso siamo contenti che altre associazioni, con diversa anzianità rispetto alla nostra, abbiano ritenuto opportuno convergere sulle linee programmatiche ed ideali di ALIS. La nostra mission aziendale - ha proseguito l'AD di SMET - punta decisamente ad una mobilità sempre più green, come anche l'Associazione ha testimoniato nell'ultimo evento del 20 maggio a Piazza di Siena: dal 2014 abbiamo iniziato ad attuare in SMET una decisa politica sull'utilizzo dei carburanti alternativi e poi, con ALIS, abbiamo anche istituito la scuola di eco driver per gli autisti. Siamo per un'impresa protagonista che propone più che chiede, che lavora per operare e non per cercare assistenza, convinti più che mai che l'economia del trasporto multimodale convenga innanzitutto al Paese.

ALIS A NAPOLI: INTERMODALITÀ ED ECONOMIA DEI TRASPORTI PER OTTIMIZZARE RELAZIONI TRA PORTI E CITTÀ CAMPANE

Errigo (ALIS): "Non c'è sviluppo senza sinergia tra pubblico e privato. Intermodalità è volano per il Sud: occupazione del settore in crescita" Napoli, 3 maggio 2019 - Si è svolto presso la Stazione Marittima del Porto di Napoli il workshop tecnico su "PORTO-CITTA'/INTERMODALITA'-ECONOMIA DEI TRASPORTI" coordinato da ALIS nell'ambito del Seminario internazionale "Una governance collaborativa per la relazione porto-città", organizzato da RETE, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. "ALIS, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, - ha dichiarato il Vice Direttore Generale Antonio Errigo nel suo intervento introduttivo - garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane".

Al tavolo tecnico tenuto da ALIS all'interno del progetto del Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed accademico: Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia Srl, Francesco Mattozzi, account Manager di Chemical Express Srl, Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno e Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno. "L'intento di ALIS - ha aggiunto Antonio Errigo - è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo economico, ambientale e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, ITS, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione".

Prima degli interventi delle tre aziende associate ad ALIS in qualità di Soci fondatori - SMET, Trans Italia e Chemical Express - l'incontro è proseguito con Prof. Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Salerno ed il Prof. Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno, che hanno relazionato sulle tematiche correlate all'applicazione delle normative previste dall'entrata in vigore della ZES in Campania ed allo sviluppo delle infrastrutture logistiche, sia sotto il profilo economico che della sostenibilità ambientale. Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia s.r.l., ha illustrato le performance della propria azienda che ha sede a Fisciano (Salerno) e che conta 400 dipendenti ed un indotto aggiunto di 350 persone. "La nostra - ha detto Elena Mari - è una realtà del Mezzogiorno fortemente impegnata nell'intermodalità e che nel solo 2018 ha effettuato oltre 100.000 spedizioni. La nostra azienda, grazie all'utilizzo dell'intermodalità, ha fatto registrare nel solo 2018 la riduzione di ben 100 milioni di km percorsi su strada ai propri mezzi, di cui un terzo in Campania. In prospettiva contiamo di registrare risultati ottimali per la sostenibilità ambientale con l'utilizzo di carburanti alternativi quali il GNL". Per Chemical Express Srl ha parlato Francesco Mattozzi, account Manager dell'azienda che movimentata 450.800 tonnellate di merce all'anno mediante l'intermodalità marittima e ferroviaria ed impiega 150 risorse umane. "La nostra scelta strategica - ha dichiarato Mattozzi - è stata di impegnarci fortemente per l'intermodalità: oggi i nostri mezzi viaggiano per oltre il 54% in modalità multimodale, percentuale che entro il 2022 contiamo di portare al 65%, con benefici soprattutto per la sostenibilità ambientale. Sotto il profilo dell'avviamento al lavoro siamo fortemente impegnati nel processo di formazione professionale di giovani del Mezzogiorno: nell'ultimo



anno abbiamo offerto la possibilità di effettuare 3 stage a decine di ragazzi degli ITS, e per otto di loro questa esperienza si è tradotta in un' assunzione a tempo indeterminato presso la nostra azienda ". Il workshop di ALIS si è chiuso con l' intervento di Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, azienda che movimentata 500.000 tonnellate di merce all' anno e garantisce occupazione a più di 2000 persone tra diretti ed indiretti, di cui oltre 250 risorse solo a Salerno. "In qualità di Coordinatore della Commissione Trasporto Intermodale di ALIS - ha esordito Domenico De Rosa - sono profondamente convinto del ruolo di sintesi che stiamo rivestendo tra politica, impresa e mondo della ricerca. In tal senso siamo contenti che altre associazioni, con diversa anzianità rispetto alla nostra, abbiano ritenuto opportuno convergere sulle linee programmatiche ed ideali di ALIS". "La nostra mission aziendale - ha proseguito l' AD di SMET - punta decisamente ad una mobilità sempre più green, come anche l' Associazione ha testimoniato nell' ultimo evento del 20 maggio a Piazza di Siena: dal 2014 abbiamo iniziato ad attuare in SMET una decisa politica sull' utilizzo dei carburanti alternativi e poi, con ALIS, abbiamo anche istituito la scuola di eco driver per gli autisti. Siamo per un' impresa protagonista che propone più che chiede, che lavora per operare e non per cercare assistenza, convinti più che mai che l' economia del trasporto multimodale convenga innanzitutto al Paese".

Cronache di Salerno

Bari

LA MANIFESTAZIONE / Grande successo per l' evento che si è disputato nelle acque del lungomare di Salerno. Per la categoria ipovedenti s' impongono gli inglesi Hodges ed Edward

Miranda Mercurio e Malerba vincono il Campionato Mondiale di Vela per non vedenti

SALERNO - Vince la diversità.

Massimo Miranda Mercurio, napoletano, con Danilo Malerba, del Club velico di Castiglione del Lago, conquistano la coppa del Campionato Mondiale di Vela per non vedenti, nella categoria B1 (non vedenti assoluti) al termine del campionato Match Race, organizzato dall' Azimut Salerno S.c.s.d (Società Cooperativa Sportiva Dilettantistica), affiliata FIV-CONI, in collaborazione con Homerus Onlus di Vobarno del Garda, patrocinata dal Comune di Salerno, dall' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, Uff. territoriale di Salerno e dal Coni di Salerno, che si è concluso ieri a Salerno.

Vedente alla nascita Danilo ha perso progressivamente, per una grave malattia agli occhi, la vista durante l' adolescenza. Massimo, invece, è diventato cieco cinque anni fa a causa di un glaucoma, picchi pressori e forte stress. La coppia in gara ha sfidato equipaggi provenienti da Francia, Italia, Inghilterra e Stati Uniti conquistando il primo posto del podio. Occupano il secondo posto Luigi Bertanza e Erardo Capelli, mentre il terzo Alberto Prudenzeno e Carlo Loreti.

La regata aperta ad equipaggi di due atleti velisti non vedenti o ipovedenti, dal 29 maggio al 2 giugno scorsi ha visto affrontarsi, nello spazio acqueo antistante il Lungomare di Salerno tra la spiaggia di S.Teresa e il porto Masuccio Salernitano, con le regole del match -race, cioè scontri diretti tra due equipaggi, fra atleti B1 (ciechi assoluti) e atleti B2 (ipovedenti). Per le regate sono state utilizzate imbarcazioni a chiglia fissa Meteor, fornite dall' AO. Negli spazi della base nautica al Molo Manfredi del Porto di Salerno ieri mattina nel corso di una cerimonia sono stati assegnati i riconoscimenti. Per la categoria B2 (ipovedenti) la coppa della II edizione del Campionato Mondiale di Vela per non vedenti, è andata alla coppia britannica Lucy Hodges e kitcen Edward, mentre al secondo si sono classificati Liam Cartermole e Sally Rodriguez, al terzo posto la coppia Elisabetta Bardella e Alessandro Malipiero. Gli skipper (10 equipaggi, due inglesi, uno francese, uno americano e sei italiani) in totale autonomia hanno percorso miglia marine "pilotati" dai suoni emessi dalle boe posizionate lungo il tragitto. Questa formula, ideata dal progetto Homerus, nato nel 1996 e riconosciuto a livello internazionale, consente ai disabili visivi di condurre una barca a vela in autonomia orientandosi con il vento e con i suoni emessi dalle boe di partenza e di bolina. Ad assisterli in mare un natante della Guardia di Finanza, Sezione navale di Salerno, dei Vigili del Fuoco di Salerno, oltre a quello della Guardia Costiera locale con l' ausilio di una squadra nautica della Polizia di Stato. Ad ogni singolo equipaggio è stato abbinato un alunno dell' Istituto scolastico "T. Tasso" di Salerno scelto mediante un concorso a tema sulla "diversità".

SPORT 23

Virtus Arechi Salerno, win or go home



Miranda Mercurio e Malerba vincono il Campionato Mondiale di Vela per non vedenti



LA VERTENZA I LAVORATORI PREOCCUPATI. PATRONI GRIFFI: «CON IL BANDO DI GARA STIAMO CERCANDO DI GARANTIRE I DIRITTI DEI DIPENDENTI»

Sicurezza portuale: «Con l'azienda esterna aumenteranno i costi per i passeggeri»

La società di sicurezza del porto deve essere privatizzata o al contrario deve restare all'interno dell'Authority?

Il dibattito si è aperto con da una parte i lavoratori della Porti Levante security, che puntano a difendere il posto di lavoro ed essere assunti direttamente dall'Ente per il quale in questi anni hanno svolto i loro incarichi, e dall'altra l'Autorità portuale che invece ha avviato un bando di gara per assegnare ad una società terza e privata tutto il pacchetto.

Il tutto ruota attorno alla definizione di «servizi di interesse generale o essenziale». Il presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi, ha ribadito che la legge Madia vieta ad un Ente pubblico di tenere partecipazioni di società che svolgono compiti di interesse generale, mentre i lavoratori della Porti Levante security ribattono che svolgono un servizio essenziale, così come si evince anche da una lettera inviata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti all'Autorità portuale e datata 10 febbraio 2010, nella quale si sottolinea che è «ormai accertato che l'attività di security rientra tra i compiti istituzionali delle Autorità portuali». Non solo, nella stessa missiva il Ministero sottolinea che «non si ravvisano elementi ostativi purché tale soggetto risponda ai requisiti di una società in house, legata all'Ente da stretti vincoli funzionale, organizzativo ed economico».

«Grazie a pareri del genere nei porti di Piombino, Civitavecchia e Gioia Tauro i responsabili della sicurezza sono stati assorbiti dalle rispettive Authority - sottolineano i lavoratori che ieri sono tornati a manifestare fuori dalla sede dell'Autorità portuale -. Non riusciamo a capire perché in vece per noi debba essere diverso».

Ieri mattina il presidente Patroni Griffi ha avuto anche un confronto con alcuni lavoratori, al termine dell'incontro si è ipotizzata la possibilità di chiedere nuovi chiarimenti normativi per verificare quale delle due interpretazioni è la legittima, se quanto affermano i lavoratori o la posizione assunta dall'Authority. Intanto la gara di assegnazione va avanti, l'unica busta con l'offerta di acquisto pervenuta è stata aperta a fine dello scorso mese.

«Un bando di gara doppiamente strano - spiegano i lavoratori che chiedono l'intervento della Corte dei conti -. Non solo perché solo una azienda ha presentato interesse, ma anche per i costi: oggi lavoriamo per un costo di 18 euro all'ora e veniamo venduti per 23 euro, una differenza di 5 euro che peserà sull'utenza in transito. I passeggeri si vedranno automaticamente alzare il costo dei servizi».

C'è poi il problema degli stagionali.

Con l'estate il porto di Bari aumenta il suo traffico e si rende necessario assumere personale a tempo. «Si tratta di 10 lavoratori che hanno già accumulato 36 mesi di lavoro presso la stessa società - spiega Sabino De Rizza dell'Unione sindacale di base - ed ora hanno diritto ad essere assunti e stabilizzati. Invece l'Authority nicchia, anzi ci sono arrivate proposte che non ci sono piaciute, della serie o accettate o chiamiamo una ditta estera per il surplus lavorativo...».

Alcuni di questi lavoratori erano presenti ieri mattina fuori dal porto.

«Siamo persone, abbiamo famiglie. In questi anni abbiamo lavorato senza mai dare fastidio. Abbiamo fatto tutto quello che ci veniva detto, partecipato a concorsi, avvisi pubblici. Siamo inseriti in graduatorie. Noi siamo qui, non siamo trasparenti e vogliamo risposte».

Il presidente Patroni Griffi anche nei giorni scorsi ha cercato di rasserenare gli animi spiegando che la gara a doppio getto è stata fatta a norma dell'articolo 2112 del Codice civile, che garantisce i lavoratori, ma le parole non sono bastate. I lavoratori temono che una volta passati in altre mani le scorciatoie per licenziare possono nascondersi



dietro l' angolo.

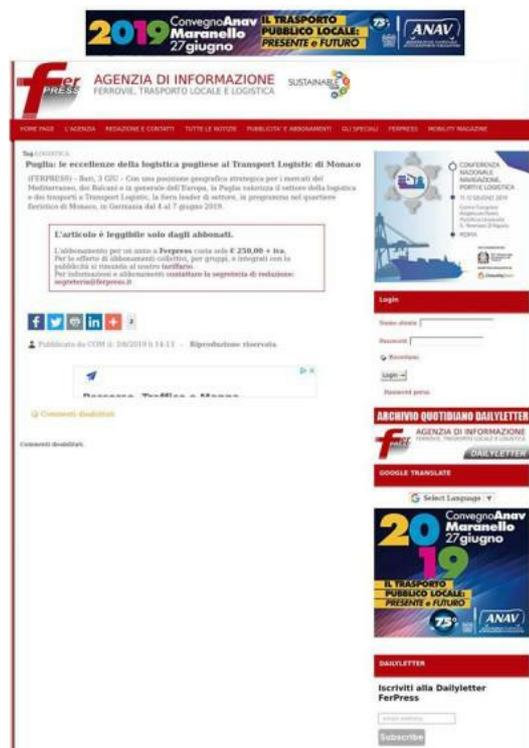
Inoltre viene contestata a Patroni Griffi la dichiarazione secondo cui la Porti levante security è una azienda in perdita e anche per questo motivo non può essere mantenuta internamente all' Authority. «È stato addebitato sul nostro bilancio il costo del servizio informatizzato di Gaia, ma noi siamo un' azienda sana».

«Se riusciamo a dimostrare con un giudizio netto da parte della Corte dei Conti o del Ministero che noi siamo portuali e dobbiamo dipendere dall' Authority, diventiamo automaticamente lavoratori molto più garantiti rispetto ad essere dipendenti di una qualsiasi azienda privata che tra qualche mese può sbatterci fuori».

«In tutto questo è incredibile l' assordante silenzio di Regione e Comune sulla questione - sottolinea De Razza -. L' Authority è una partecipata, quale è la posizione del neo sindaco riconfermato Decaro e del presidente Emiliano? Ci sono 93 lavoratori e relative famiglie appese».

Puglia: le eccellenze della logistica pugliese al Transport Logistic di Monaco

(FERPRESS) - Bari, 3 GIU - Con una posizione geografica strategica per i mercati del Mediterraneo, dei Balcani e in generale dell' Europa, la Puglia valorizza il settore della logistica e dei trasporti a Transport Logistic, la fiera leader di settore, in programma nel quartiere fieristico di Monaco, in Germania dal 4 al 7 giugno 2019. L' evento rappresenta una vera e propria piattaforma di business capace di trainare l' industria globale della logistica e dei trasporti, tanto da aver attratto nell' edizione precedente oltre 60mila operatori economici internazionali. La Regione Puglia - Sezione Internazionalizzazione - in collaborazione con la Società in house Puglia Sviluppo accompagna all' evento una delegazione di imprese pugliesi impegnate nei trasporti, nell' Ict, nella logistica, nei traslochi internazionali. Saranno presentati i punti di forza della piattaforma logistica pugliese e supportati gli imprenditori della delegazione nella ricerca e nello sviluppo di nuove opportunità di collaborazione e di affari con gli operatori internazionali che, in linea con le precedenti edizioni, potrebbero provenire da oltre 120 Paesi. Nello spazio espositivo regionale gli imprenditori avranno la possibilità di incontrare i partner internazionali, per di più in un Paese, la Germania, che rappresenta il primo partner commerciale sia per l' Italia che per la Puglia. "Con la Germania - sottolinea l' assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia Cosimo Borraccino - la nostra regione vanta nel 2018 un fatturato export del valore di 981 milioni di euro, in crescita rispetto al 2017 del 5,9 per cento. Benché si tratti di un mercato maturo, le potenzialità di sviluppo sono ancora molto ampie ed in particolare nel settore della logistica. Questo è il motivo per il quale abbiamo deciso di partecipare con le nostre imprese ad una manifestazione fieristica così importante. Qui, grazie anche al programma di conferenze, sarà offerto un quadro sulle ultime iniziative nel campo della logistica come la Nuova via della seta del governo cinese, l' intelligenza artificiale o la cybersecurity. Un' opportunità da non perdere, dunque, per rafforzare ulteriormente le relazioni con il primo dei nostri partner, la Germania appunto, ed ampliare quelle con gli altri Paesi". Per valorizzare la Puglia e le opportunità di collaborazione delle imprese è stato organizzato nel pomeriggio del 5 giugno (ore 16,00-18,00), all' interno dello spazio istituzionale, un evento di networking. Nella stessa giornata, in mattinata (ore 10,00-13,00), si svolgerà un workshop organizzato da **Assoporti**, dedicato alle opportunità di investimento nei porti italiani, mentre un altro evento di networking è stato organizzato dall' Ice Agenzia, martedì 4 giugno alle 18,00 nel padiglione di **Assoporti**. La delegazione di imprese pugliesi è costituita da Apulia Logistics Srl, Assioma.net Srl, Gesfa Srl, Five Logistics, Interporto regionale della Puglia Spa, Rete Italian Van Lines, tutte di Bari, e Digilog Srl di Gravina in Puglia (Ba). La partecipazione della Regione Puglia a Transport Logistic, inserita nel Programma strategico regionale per l' internazionalizzazione 2019-2020, è cofinanziata con risorse del Por Puglia Fesr-Fse 2014-2020, Azione 3.5 "Interventi di rafforzamento del livello di internazionalizzazione dei sistemi produttivi".



Bari - Le eccellenze della logistica pugliese a Transport Logistic di Monaco (Germania)

03/06/2019 Borraccino: La Germania primo partner commerciale della Puglia, export in crescita del 5,9% Con una posizione geografica strategica per i mercati del Mediterraneo, dei Balcani e in generale dell'Europa, la Puglia valorizza il settore della logistica e dei trasporti a Transport Logistic, la fiera leader di settore, in programma nel quartiere fieristico di Monaco, in Germania dal 4 al 7 giugno 2019. L'evento rappresenta una vera e propria piattaforma di business capace di trainare l'industria globale della logistica e dei trasporti, tanto da aver attratto nell'edizione precedente oltre 60mila operatori economici internazionali. La Regione Puglia Sezione Internazionalizzazione in collaborazione con la Società in house Puglia Sviluppo accompagna all'evento una delegazione di imprese pugliesi impegnate nei trasporti, nell'ict, nella logistica, nei traslochi Saranno presentati i punti di forza della piattaforma logistica pugliese e supportati gli imprenditori della ricerca e nello sviluppo di nuove opportunità di collaborazione e di affari con gli operatori internazionali che precedenti edizioni, potrebbero provenire da oltre 120 Paesi. Nello spazio espositivo regionale gli imprenditori avranno la possibilità di incontrare i partner internazionali Paese, la Germania, che rappresenta il primo partner commerciale sia per l'Italia che per la Puglia. Con la Germania sottolinea l'assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia Cosimo Borraccino, regione vanta nel 2018 un fatturato export del valore di 981 milioni di euro, in crescita rispetto al 2017 del 5,9 per cento. Benché si tratti di un mercato maturo, le potenzialità di sviluppo sono ancora molto ampie ed in particolare nel settore della logistica. Questo è il motivo per il quale abbiamo deciso di partecipare con le nostre imprese ad una manifestazione fieristica così importante. Qui, grazie anche al programma di conferenze, sarà offerto un quadro sulle ultime iniziative nel campo della logistica come la Nuova via della seta del governo cinese, l'intelligenza artificiale o la cybersecurity. Un'opportunità da non perdere, dunque, per rafforzare ulteriormente le relazioni con il primo dei nostri partner, la Germania appunto, ed ampliare quelle con gli altri Paesi. Per valorizzare la Puglia e le opportunità di collaborazione delle imprese è stato organizzato nel pomeriggio (ore 16,00-18,00), all'interno dello spazio istituzionale, un evento di networking. Nella stessa giornata, in mattinata (ore 10,00-13,00), si svolgerà un workshop organizzato da **Assoport**, dedicato alle opportunità di investimento nei porti italiani, mentre un altro evento di networking è stato organizzato dall'Ice Agenzia, martedì 4 giugno alle 18,00 nel padiglione di **Assoport**. La delegazione di imprese pugliesi è costituita da Apulia Logistics Srl, Assioma.net Srl, Gesfa Srl, Five Logis regionale della Puglia Spa, Rete Italian Van Lines, tutte di Bari, e Digilog Srl di Gravina in Puglia (Ba). La partecipazione della Regione Puglia a Transport Logistic, inserita nel Programma strategico regionale per l'internazionalizzazione 2019-2020, è cofinanziata con risorse del Por Puglia Fesr-Fse 2014-2020, Azione 3.5 Interventi di rafforzamento del livello di internazionalizzazione dei sistemi produttivi.



Il porto di Gioia Tauro investe nei suoi fondali

GIOIA TAURO Mantenere il proprio primato strutturale garantendo l'attracco di mega portacontainer di sempre maggiori dimensioni: con questi obiettivi, l'Authority di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha appena aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei suoi fondali portuali. Per un valore di oltre 2,5 milioni di euro, il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine.

Dai risultati di un'approfondita analisi batimetrica sui fondali, è stato infatti constatato che le dune vengono principalmente create dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza e attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino.

Da cronoprogramma, verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga auto-caricante ed auto-refluente e altri quattro di spianamento, anche con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguite con una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila mc giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertare la buona riuscita dei lavori.

In base alle esigenze riscontrate, il progetto include infatti la possibilità di livellare i fondali in un'area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine. «Abbiamo da tempo e con lungimiranza progettato questo intervento - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli -, proprio per rendere le nostre banchine perfettamente agibili ed operative per questi ormeggi. Con l'arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina, il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo».

Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale "2M", costituita dalle compagnie Maersk e MSC.

Da aprile scorso e fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19.000 teus.

d.l.
Bisogna liberarli dalle dune di sabbia per fare entrare i giganti del mare.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Tel. 09114115 40 42 - intoPublfast.it TAURO Gara da 2,5 milioni. Previsti sei step all' anno per spianare le dune

Porto, via alla manutenzione

Interventi ordinari aggiudicati dall' Authority. Obiettivo: fondali di 18 metri

GIOIA TAURO - L' Autorità Portuale di Gioia Tauro ha aggiudicato ieri i lavori per la manutenzione ordinaria triennale dei fondali. L' obiettivo è di mantenere i 18 metri di profondità del canale. Una condizione quella di mantenere i fondali in ordine che arriva dai programmi del terminalista Til che ha inserito il porto calabrese tra le principali tratte internazionali di navigazione. E per rispondere a questo impegno e alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20mila teus, ecco che l' Autorità Portuale fa la sua parte per migliorare le proprie infra Agostinelli strutture. Con i suoi 18 metri di «Cosi profondità di canale, e grazie an saremo che alla sua posizione baricentrica competitivi» nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company.

Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, infatti, ogni settimana faranno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus».

La gara definita vale 2,5 milioni di euro e il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. Dai risultati di un' approfondita analisi.

The image shows a newspaper clipping from 'CALABRIA Fast' magazine. The main headline reads 'GIOIA TAURO Gara da 2,5 milioni. Previsti sei step all' anno per spianare le dune Porto, via alla manutenzione Interventi ordinari aggiudicati dall' Authority. Obiettivo: fondali di 18 metri'. Below the headline is a large photograph of a port construction site with a long pier extending into the sea. To the right of the photo is a small article titled 'La spoglia mediana- Esposito di Adamo al Csm contro Gratteri'. Below the main headline are several smaller news items, including 'SAR LIGUA Il secondo Davi trova casa Dopo sei anni si riunisce il consiglio comunale', 'CATANZARO Cobelli sull'esposto di avvocati spagnoli Stragi di migranti, «si proceda»', and 'SERRAVALLE Tentata rapina alle Poste c'è un feroce'. The newspaper also features a small portrait of a man in a suit, likely related to the 'Esposito di Adamo' article.



Porti: Gioia Tauro, 2,5 mln per lavori manutenzione fondali

Aggiudicati 6 interventi. Agostinelli, scalo tornerà competitivo

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 3 GIU - L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei fondali. L' obiettivo è di mantenere i 18 metri di profondità del canale. Lo riferisce un comunicato dell' Autorità portuale. "Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro - è detto nella nota - risponde alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20mila teus. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus". "Del valore di oltre 2,5 milioni di euro - si afferma ancora nel comunicato - il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. Dai risultati di un' approfondita analisi batimetrica sui fondali, è stato, infatti, constatato che le dune vengono, principalmente, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento, anche, con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguiti garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un' area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine". "Abbiamo da tempo e con lungimiranza - ha sostenuto il commissario straordinario Andrea Agostinelli - progettato questo intervento, proprio per rendere le nostre banchine perfettamente agibili ed operative per questi ormecci. Con l' arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina, il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo". (ANSA).



Porto di Gioia Tauro, al via i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali

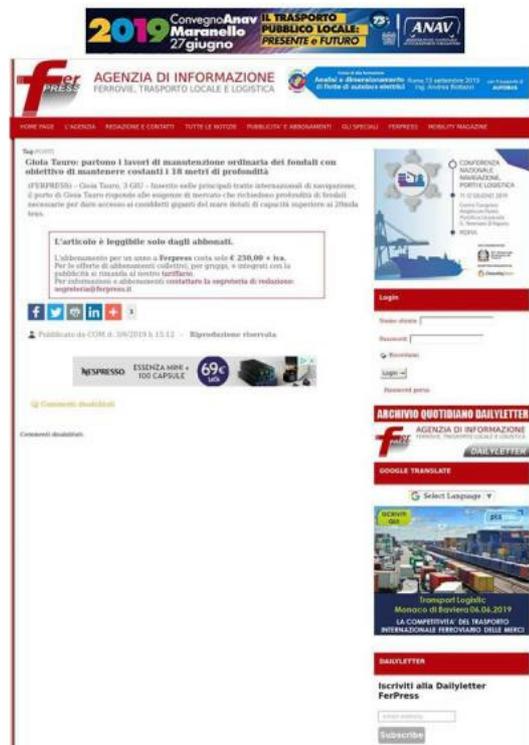
Obiettivo dei lavori: mantenere costanti i 18 metri di profondità del canale portuale.

Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro risponde alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20mila teus. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19.000 teus. Per mantenere questo primato e al fine di garantire l' attracco di mega portacontainer, di sempre maggiori dimensioni, l' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha appena aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei suoi fondali portuali. Del valore di oltre 2,5 milioni di euro, il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. Dai risultati di un' approfondita analisi batimetrica sui fondali, è stato, infatti, constatato che le dune vengono, principalmente, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluente ed altri quattro di spianamento, anche, con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguiti garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un' area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine. «Abbiamo da tempo e con lungimiranza progettato questo intervento, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - proprio per rendere le nostre banchine perfettamente agibili ed operative per questi ormeggi. Con l' arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina, il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo».



Gioia Tauro: partono i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali con obiettivo di mantenere costanti i 18 metri di profondità

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 3 GIU - Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro risponde alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20mila teus. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19.000 teus. Per mantenere questo primato e al fine di garantire l' attracco di mega portacontainer, di sempre maggiori dimensioni, l' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha appena aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei suoi fondali portuali. Del valore di oltre 2,5 milioni di euro, il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. Dai risultati di un' approfondita analisi batimetrica sui fondali, è stato, infatti, constatato che le dune vengono, principalmente, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento, anche, con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguiti garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un' area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine. .



Assegnati alla spagnola Dravo i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali del porto di Gioia Tauro

L'appalto ha un valore di oltre 2,5 milioni di euro L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha aggiudicato alla spagnola Dravo S.A, che fa parte del gruppo olandese Van Oord, l'appalto del valore di oltre 2,5 milioni di euro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria triennale dei fondali del porto calabrese, che alla banchina Alti fondali hanno una profondità di -18 metri. Il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. L'ente portuale ha spiegato che dai risultati di un'approfondita analisi batimetrica sui fondali è stato infatti constatato che le dune vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento anche utilizzando mezzi di tipo differente. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguite garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un'area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine. Il commissario straordinario dell'authority portuale, Andrea Agostinelli, ha specificato che l'ente ha da tempo e con lungimiranza progettato questo intervento proprio per rendere le banchine dello scalo perfettamente agibili ed operative per ormeggi di portacontainer di capacità superiore ai 20mila teu. «Con l'arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina - ha sottolineato - il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo».

infomARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

3 giugno 2019

Assegnati alla spagnola Dravo i lavori di manutenzione ordinaria dei fondali del porto di Gioia Tauro

L'appalto ha un valore di oltre 2,5 milioni di euro

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha aggiudicato alla spagnola Dravo S.A, che fa parte del gruppo olandese Van Oord, l'appalto del valore di oltre 2,5 milioni di euro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria triennale dei fondali del porto calabrese, che alla banchina Alti fondali hanno una profondità di -18 metri. Il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. L'ente portuale ha spiegato che dai risultati di un'approfondita analisi batimetrica sui fondali è stato infatti constatato che le dune vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino.

Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento anche utilizzando mezzi di tipo differente.

Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguite garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un'area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine.

Il commissario straordinario dell'authority portuale, Andrea Agostinelli, ha specificato che l'ente ha da tempo e con lungimiranza progettato questo intervento proprio per rendere le banchine dello scalo perfettamente agibili ed operative per ormeggi di portacontainer di capacità superiore ai 20mila teu. «Con l'arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina - ha sottolineato - il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo».

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

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca!
Destinazione	3 Jun	4 Jun	
0 Altre destinazioni	2019	2019	

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, approvato programma di dragaggio

Sei interventi all' anno, uno ogni due mesi, per spianare fino a 6 mila metri cubi di dune che si formano con le eliche dei mercantili

Per garantire l' attracco di mega portacontainer di sempre maggiori dimensioni l' Autorità portuale di Gioia Tauro (unica ancora commissariata a oltre due anni dalla riforma dei porti), guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli , ha aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei suoi fondali portuali. Del valore di oltre 2,5 milioni di euro, il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. Dai risultati dell' analisi batimetrica sui fondali è stato constatato che le dune vengono create principalmente dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento, anche, con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguiti garantendo un volume complessivo di materiale da livellare non inferiore a 6 mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3 mila metri cubi se effettuato con altri mezzi meno efficienti. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un' area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine. «Abbiamo da tempo e con lungimiranza progettato questo intervento - ha spiegato Agostinelli - proprio per rendere le nostre banchine perfettamente agibili ed operative per questi ormeggi. Con l' arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina, il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo». Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro risponde alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20 mila teu. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teu.



A Gioia Tauro partono i lavori sui fondali

Con l'obiettivo di mantenere 18 metri di profondità del canale portuale

Massimo Belli

GIOIA TAURO Inserito nelle principali rotte internazionali, il porto di Gioia Tauro risponde alle esigenze di mercato che richiedono fondali con profondità necessarie per l'accesso dei cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità superiore ai 20mila teu. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie alla posizione baricentrica nel Mediterraneo, lo scalo calabrese è inserito nelle toccate dei servizi della 2M Alliance, costituita da Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Da Aprile scorso fino al prossimo Ottobre, ogni settimana scalano a Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19.000 teu. Per mantenere questo primato e al fine di garantire l'attracco di mega portacontainer, di sempre maggiori dimensioni, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha appena aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei suoi fondali portuali. Del valore di oltre 2,5 milioni di euro, il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. I risultati di un'approfondita analisi batimetrica sui fondali, dimostrano che le dune vengono principalmente create dall'azione dinamica delle eliche delle navi, durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento, anche, con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguiti garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include la possibilità di livellare i fondali in un'area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine. Andrea Agostinelli ha infine spiegato: Abbiamo da tempo e con lungimiranza progettato questo intervento, proprio per rendere le nostre banchine perfettamente agibili ed operative per questi ormeggi. Con l'arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina, il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo.



Arrivano le 20 mila teu, Gioia Tauro adegua i fondali

Genova - L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei fondali. L' obiettivo è di mantenere i 18 metri di profondità del canale. Lo riferisce un comunicato dell' Autorità portuale. «Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro - è detto nella nota - risponde alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20mila teus. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus». «Del valore di oltre 2,5 milioni di euro - si afferma ancora nel comunicato - il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine. Dai risultati di un' approfondita analisi batimetrica sui fondali, è stato, infatti, constatato che le dune vengono, principalmente, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all' altro del bacino. Da cronoprogramma verrà effettuato un intervento ogni due mesi, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due interventi di spianamento con draga autocaricante ed autorefluyente ed altri quattro di spianamento, anche, con mezzo diverso dalla draga. Senza alcuna asportazione di materiale sabbioso, le operazioni non avranno limiti quantitativi e dovranno essere eseguiti garantendo una produzione giornaliera, in termini di volume complessivo di materiale da livellare, non inferiore a 6mila metri cubi al giorno, se effettuate con draga, e non inferiore a 3mila metri cubi giornalieri con altro mezzo marittimo. Ad ogni intervento corrisponderà un rilievo batimetrico propedeutico ad accertarne la buona riuscita dei lavori. In base alle esigenze riscontrate, il progetto include, infatti, la possibilità di livellare i fondali in un' area del canale più estesa e non solo lungo il bacino portuale adiacente le banchine». «Abbiamo da tempo e con lungimiranza - ha sostenuto il commissario straordinario Andrea Agostinelli - progettato questo intervento, proprio per rendere le nostre banchine perfettamente agibili ed operative per questi ormeggi. Con l' arrivo di queste navi, e con il rinnovo dei mezzi di banchina, il porto di Gioia Tauro tornerà ad essere competitivo nel Mediterraneo».



I tanti tavoli di gioco sull' Authority

Rischia di durare a lungo lo stallo tra il Governo nazionale e le Regioni

Lucio D' Amico È una partita dietro la quale ve ne sono tante altre. E la posta in palio è pesante, molto più di quanto si immagini. Sull' Autorità di sistema portuale dello Stretto, infatti, gravitano forti interessi, notevoli risorse, opere rilevanti e prospettive future di dimensione internazionale. C' è chi ritiene che addirittura la carica di presidente dell' Authority sia ancora più importante di quella del sindaco metropolitano. E allora vediamo le partite in corso o quelle che ancora devono cominciare.

La prima si gioca tutta sul piano politico. Il ministro Danilo Toninelli, scegliendo il nome di Mario Paolo Mega (ingegnere pugliese, attualmente dirigente all' Autorità portuale di Bari), ha raccolto le indicazioni di **Assoporti**, la potente associazione che determina da anni il destino dei porti italiani. È una nomina difesa a spada tratta dall' esponente del Governo Conte e dal movimento 5Stelle. Ma era prevedibile che le due Regioni interessate scatenassero la loro artiglieria pesante. Nello Musumeci per due ragioni essenzialmente: la sua Giunta è di tutt' altro colore politico rispetto al Governo nazionale e i rapporti, su molti fronti, si vanno facendo sempre più tesi. Dall' altro lato, sul presidente della Regione siciliana c' è il pressing, nemmeno tanto nascosto, di chi vorrebbe che fosse nominato un uomo legato al territorio, profondo conoscitore delle dinamiche dell' Area dello Stretto, quindi un siciliano o un calabrese. Per quanto riguarda l' altra sponda, è il discorso è diverso. Il presidente Mario Oliverio, nelle scorse settimane, ha fatto ricorso non tanto contro la nomina di Mega, quanto contro l' intero percorso che ha portato all' istituzione della XVI Autorità di sistema portuale e all' accorpamento di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni con Messina e Milazzo. La Regione Calabria, infatti, si è appellata alla Corte Costituzionale, sollevando una questione di forma e una di sostanza. Secondo Oliverio, la decisione del Governo di Roma è stata calata dall' alto sulla testa della Regione e senza aver dato ascolto alle istanze dei territori e delle rappresentanze istituzionali. E poi, il provvedimento del ministro Toninelli, sempre secondo Oliverio e i suoi legali, avrebbe provocato lo smembramento del sistema portuale calabrese che vede da tempo in Gioia Tauro la struttura di riferimento. La decisione della Consulta è attesa entro la fine del mese di giugno.

La seconda partita è quella giocata dalle varie lobby del settore, dagli armatori privati alle sempre più influenti compagnie delle grandi navi da crociera. È evidente che sia il Gruppo Franza sia, ad esempio, una società come Msc, che ha fatto del porto di Messina uno dei suoi capisaldi nelle strategie euromediterranee, siano molto interessate alle vicende dell' Authority. Che poi tutto ciò si traduca in condizionamenti veri e propri, è un altro discorso. Il presidente dell' Autorità di sistema, secondo quanto previsto dalla legge, avrà in mano un grande potere sia nella gestione delle attività portuali sia nella programmazione e nell' attuazione di quello strumento indispensabile - il Piano regolatore portuale - che Messina attende da decenni e che sembra stia tornare finalmente approvato da Palermo.

Poi, ci sono tutte le altre partite, che coinvolgono i progetti della Zona falcata, della cittadella fieristica, delle Zone economiche speciali, del costruendo porto di Tremestieri (di cui riferiamo in altra pagina). Tutte quelle vicende che attualmente sta seguendo, con l' impegno di sempre, colui il quale regge le sorti dei porti di Messina e di Milazzo da ben sette anni ormai, il sorrentino, ma ormai naturalizzato messinese, Antonino De Simone. Che nella sua veste di commissario, molto probabilmente è destinato a restare in città per parecchio altro tempo, qualora Governo e Regioni non dovessero, attraverso lo strumento della Conferenza dei servizi, arrivare a un accordo sul nome del presidente.



Approdi, da giovedì via al dragaggio Lavori da 120.000 euro per la Comet

La società messinese li affida all'impresa veneta che costruisce il porto

Alessandro Tumino Si comincia, salvo imprevisti ormai impensabili, giovedì mattina. Questa volta, l'intervento di dragaggio tocca finanziariamente all'impresa Comet, che gestisce i servizi portuali, per conto degli armatori, agli approdi di Tremestieri. Una clausola, infatti, prescrive per l'impresa portuale vincitrice dell'apposito appalto da 6 anni, l'onere del primo o dei primi dragaggi di ogni anno di gestione, fino ad un totale di 13.000 metri cubi.

Vediamo, dunque, con un po' di approssimazione, i termini dell'intervento. La premessa: il sospirato via libera deriva dal fatto che sono state completate le procedure tecnico-scientifiche e burocratiche riguardanti la caratterizzazione (ovvero le analisi e il piano di smaltimento) di tutta la sabbia che fin dai primi d'aprile è penetrata negli approdi: in totale, secondo la Comet, 15.500 metri cubi di sedimenti. A garantire la caratterizzazione ha provveduto il chimico di porto Salvatore Ciotto, che in ossequio alle norme ha dovuto ripetere alcuni esami a campione, in conseguenza sia del ripetersi delle scioccate che del risultato non esattamente positivo, in termini di pulizia, emerso dall'esame di una modesta porzione dell'isola di ghiaia. Alla fine tutto è stato risolto: la quasi totalità della sabbia è pulita e potrà essere smaltita in mare. Tutto è stato spedito a Palermo e giovedì, pare, la draga "Rex I" inizierà a smantellare la spiaggia.

Naturalmente, la società presieduta da Ivo Blandina si è detta disposta ad accollarsi - operativamente parlando - anche la quota di ghiaia che eccede il tetto annuale previsto dal contratto (sarebbe stato folle suddividere l'intervento in due, con chissà quale tempistica) e la stessa Comet, con un semplice accordo privato, ha potuto legittimamente affidarsi, per l'esecuzione del dragaggio a quell'impresa veneta Coedmar che proprio lì accanto, lavora alla costruzione del porto da 72 milioni. E che dal suo appalto, per costruire il nuovo sistema di banchine, è chiamata ad utilizzare draghe capaci di smaltire in un giorno 4.000 metri cubi di sabbia. Riassumendo, conti alla mano e meteo permettendo, i 15.500 metri cubi di ghiaia presenti in bacino, verranno portati via in 4 giorni, mantenendo in attività una delle due banchine (quella di riva) per l'imbarco-sbarco dei tir. Solo domenica, forse, potrebbe scattare la chiusura totale del piccolo porto che, lunedì, riaprirebbe integralmente.

E i costi? Tutto compreso, la prima operazione di dragaggio del 2019 dovrebbe costare grosso modo 120.000 euro, in gran parte a carico del privato e, a carico dell'Authority (successivamente) solo per la quantità di sabbia andata al di là del tetto annuale previsto dal contratto.

Approdi, da giovedì via al dragaggio
Lavori da 120.000 euro per la Comet
La società messinese li affida all'impresa veneta che costruisce il porto

Messina

L'Arma dei carabinieri festeggia i 205 anni dalla fondazione

Si rinviò le elezioni dell'Ordine

Un dono... prezioso per la chiesa di Bisconte

Transportonline

Messina, Milazzo, Tremestieri

La Sicilia boccia la nomina di Mega a presidente dell'AdSP dello Stretto

Sfuma la nomina di Mario Mega alla guida dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto. Il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci ha infatti bocciato la nomina del dirigente, ora in servizio presso la port authority di Bari, adducendo come motivazione il fatto che nel suo curriculum la comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale sia riconducibile principalmente ad ambiti tecnici (infrastrutture, manutenzione e ambiente)". Il nome di Mega era stato indicato alcune settimane fa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che in una nota al contrario, rimarcava la comprovata esperienza del dirigente non solo nel settore dell'economia dei trasporti e portuale, ma nello specifico all'interno di un'autorità portuale. Mega - ingegnere dalla indiscutibile professionalità, attualmente dirigente tecnico del servizio infrastrutture, innovazione tecnologica e pianificazione strategica dell'autorità portuale di Bari, istituzione per cui lavora dal 2003, ricordava la nota del MIT era stato anchecomponente del Comitato tecnico di **Asoporti** per le materie dell'innovazione tecnologica e la creazione di sistemi Its.



La classifica

Crociere, il Mediterraneo è ancora Mare Nostrum

MASSIMO MINELLA

genova Barcellona resta il primo scalo ma Civitavecchia cresce più velocemente Sono tricolori 5 porti nella top 10 e 9 tra i primi venti, dove passano 11 milioni di passeggeri E pensare che tutto è nato da un Carnevale. Le crociere, fino agli anni Settanta esclusivo mondo per pochi e anziani, sono diventate nel corso degli anni il paradigma della vacanza di massa, dove clienti sempre più giovani fanno a gara per assicurarsi le mete ambite raggiungibili (anche) via mare. Così, dal Mediterraneo ai Caraibi le compagnie si sfidano a colpi di navi nuove e sempre più grandi. Lungo una rotta del divertimento tracciata per primo da Ted Arison, imprenditore americano destinato a diventare icona della blue economy, che proprio negli anni Settanta pensò alle crociere come a una festa continua e ribattezzò la sua prima nave "Carnival". Oggi quel nome equivale al primo gruppo al mondo delle crociere, appunto Carnival Cruise, con una decina di marchi (fra cui l'italiana Costa) e oltre cento navi sempre in giro per i mari del mondo. Da allora tante altre compagnie si sono affacciate sulla scena, dalla storica concorrente di Carnival, l'americana Royal Caribbean, alla più giovane Msc, già oggi ai vertici mondiali del settore, fino alla Norwegian Cruise Line e alla Silversea. Una crescita continua e rischi di colpi di freno non se ne vedono all'orizzonte. E il motivo è molto semplice. Lo ha ricordato ancora una volta la "Clia", associazione internazionale che riunisce le compagnie armatoriali attive nel business delle crociere, ricordando gli enormi margini di crescita del settore.

Alla voce "turismo", infatti, le crociere valgono percentualmente pochissimo, soltanto il 2% del miliardo e 400 milioni di turisti che ogni anno viaggiano nel mondo.

In una quarantina d'anni, da quando cioè il business ha iniziato a strutturarsi, il numero dei passeggeri è salito da 3 a quasi 30 milioni, con l'obiettivo di raggiungere i 40 milioni entro il 2028. Le compagnie già progettano navi da oltre 220mila tonnellate di stazza lorda (costruite nei cantieri francesi di Saint-Nazaire prossimi a finire sotto il cappello italiano di Fincantieri, non appena la politica darà il suo via libera definitivo).

Sul fronte delle crociere, intanto, l'Italia continua a giocare da protagonista, forte di un mercato "casalingo" naturale, quello del Mediterraneo, che ha oggettivamente pochi rivali e affascina il popolo straniero delle crociere. Secondo l'ultimo "Europe Market Report 2018", ricorda Clia, gli italiani sono i crocieristi più giovani d'Europa, con un'età media di 43 anni, contro una media europea di 50 anni: 57 per i britannici, 49 per i tedeschi e 46 per gli spagnoli. Tutti a salire e scendere dai nostri porti che nel 2018 hanno superato quota 11 milioni.

Sulle navi da crociera lo scorso anno, sono saliti poco meno di un milione di italiani, la metà dei quali ha scelto il Mediterraneo Centrale e Occidentale, uno su quattro quello Orientale e uno su dieci i Caraibi. Tra le diverse mete ci sono poi Nord Europa (6,2%), Africa e Medio Oriente (2,9%), Mar Baltico (3,2%) e, infine, i viaggi transoceanici (1,5%). Una geografia del divertimento che tende sempre più ad allargarsi, come confermano anche i dati

provenienti dagli altri Paesi. Particolarmente agguerrita la concorrenza all'interno del Mediterraneo, secondo al mondo soltanto ai Caraibi, in cui guardando alle stime elaborate da Risposte Turismo, anche nel 2019 la leadership sarà nelle mani di Barcellona, seguita da Civita

vecchia e da Palma di Maiorca. A beneficiarne saranno in tanti, perché le crociere non solo ricchezza e lavoro per la parte marittima, ma anche per quella terrestre. Anzi, nella torta sul piatto dell'economia, come spiega ancora "Risposte e Turismo", i trasporti marittimi valgono l'8%, contro il 27 di quelli terrestri, il 15 di quelli ausiliari (agenzie di viaggio), il 24 del commercio al dettaglio, il 14 dei prodotti alimentari, il 4 delle attività ricreative, culturali e sportive e il 2 perfino della raccolta e distribuzione dell'acqua. Un circolo virtuoso che le compagnie alimentano, vista la domanda

La classifica
Crociere, il Mediterraneo è ancora Mare Nostrum

Economia Uomini & aziende

Compagnia	2018	2017	2016
Costa	3.200.000	3.100.000	3.000.000
MSC	2.800.000	2.700.000	2.600.000
Royal Caribbean	2.500.000	2.400.000	2.300.000
Norwegian	2.200.000	2.100.000	2.000.000
Carnival	1.900.000	1.800.000	1.700.000

23,5

2018

2017

2016



crescente di crociere. Il futuro? Ancora più globale, perché il nuovo concorrente, è già in campo da anni ma pronto a sferrare l'attacco finale, è l'Asia. Fino a oggi grande consumatore, presto sarà un concorrente diretto sul mercato della produzione. Già alcune compagnie armatoriali, come Costa (la prima ad arrivare stabilmente in Cina) e Msc stanno presidiando sempre più il mercato asiatico. Dalle prime navi trasferite in Asia fuori stagione, siamo già passati a unità "brandizzate" per la Cina, con rimandi architettonici e di design interni alle navi che rimangono ai simboli dell'Italia. Ma la Cina è entrata anche nel segmento della costruzione, forte di un accordo con Carnival e con l'italiana Fincantieri. Sarà proprio sotto la regia del gruppo leader al mondo nella costruzione di navi da crociera che i cantieri di Stato cinesi inizieranno a costruire navi. Saranno unità destinate a un mercato stimato nei prossimi anni in crescita esponenziale, fino a 10 milioni di passeggeri. Se il dato sarà confermato, allora la Cina diventerà il primo mercato al mondo. E non ci sarebbe nemmeno da sorprendersi troppo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA