ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

giovedì, 06 giugno 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
giovedì, 06 giugno 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

06/06/2019 **Corriere della Sera** 10
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Fatto Quotidiano** 11
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Foglio** 12
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Giornale** 13
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Giorno** 14
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Manifesto** 15
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Mattino** 16
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Messaggero** 17
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Resto del Carlino** 18
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Secolo XIX** 19
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Sole 24 Ore** 20
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Il Tempo** 21
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **Italia Oggi** 22
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **La Nazione** 23
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **La Repubblica** 24
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **La Stampa** 25
Prima pagina del 06/06/2019

06/06/2019 **MF** 26
Prima pagina del 06/06/2019

Primo Piano

05/06/2019 **Ansa** 27
Trasporti: 100 aziende italiane a Fiera Monaco di Baviera

Trieste

06/06/2019 **Il Piccolo** Pagina 14 28
Porto di Trieste accordo con le Ferrovie del Lussemburgo

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

06/06/2019 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 35
Sull' area dello scalo ferroviario occhi puntati dell' interporto 29

06/06/2019 **Messaggero Veneto** Pagina 16
Bini in Lussemburgo: opportunità per collaborazioni economiche 30

06/06/2019 **Messaggero Veneto** Pagina 46
C' è già l' interesse dell' interporto sull' area dello scalo ferroviario 31

05/06/2019 **Ansa**
Logistica:Monaco,Porto Trieste, MoU con Ferrovie Lussemburgo 32

05/06/2019 **FerPress**
Il porto di Trieste a Transport Logistic. Da luglio al via il nuovo collegamento per Norimberga 33

05/06/2019 **FerPress**
Transport Logistic: Porto di Trieste siglia MoU con ferrovie lussemburghesi per collegamento con Bettembourg 34

05/06/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
Trasporti: Fedriga, Fvg è piattaforma logistica naturale per Baviera 35

05/06/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO: IL PORTO DI TRIESTE AMPLIA IL SUO NETWORK INTERMODALE EUROPEO 36

05/06/2019 **Informare**
Accordi a Monaco tra l' AdSP della Liguria Occidentale e il porto di Shenzhen e tra il porto di Trieste e le Ferrovie Lussemburghesi 37

05/06/2019 **Informatore Navale**
TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO:IL PORTO DI TRIESTE AMPLIA IL SUO NETWORK INTERMODALE EUROPEO 39

05/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti*
Trieste conferma la vocazione nel settore intermodale 40

05/06/2019 **The Medi Telegraph**
Trieste alleata del polo logistico lussemburghese di Bettembourg 41

05/06/2019 **Trasporti-Italia**
Il Porto di Trieste alla fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera 42

Venezia

06/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 2 *Francesco Bottazzo*
Fino a 10 anni e un miliardo di euro per spostare i giganti da San Marco 43

06/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 2
Venezia incassa 155 milioni (ma sono in calo netto dal 2013) 45

06/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 3 *A. Zo.*
«Marghera può ospitare subito le prime navi» Ma c'è il veto del ministro 46

06/06/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 4 *Alberto Zorzi*
Commissario per finire il Mose ma mancano i soldi per gestirlo 47

06/06/2019 **Corriere delle Alpi** Pagina 9
Toninelli: grandi navi a Chioggia o Lido 48

06/06/2019 **Corriere delle Alpi** Pagina 9
Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città» 49

06/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 8 *ALDA VANZAN*
Gestione Mose, è dietrofront lo Stato non pagherà le spese 50

06/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 9 *ALDA VANZAN*
Grandi navi, Toninelli: «Marghera non esiste» Il Prefetto: «Ci ascolti» 52

06/06/2019 **Il Gazzettino** Pagina 37
«Ma prima bisogna sistemare il nodo viabilità» 54

06/06/2019 **Il Giornale Di Vicenza** Pagina 7 *P.E.*
Maxinavi, scontro alla Camera Toninelli ri-boccia Marghera 55

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2
Marinese: «Avanti con Marghera C'è il rischio di perdere il Porto» 56

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2
Un terminal per le navi 58

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3
Toninelli si difende in Parlamento «Non esiste alcun progetto» 59

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3
Il sindaco Brugnaro; «Il ministro ha mentito» 60

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 4
Casson contro la Procura «Gli esposti c' erano Doveva e poteva indagare» 61

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 5
«Sì alle navi a Marghera Decisione Condivisa» 63

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 17
Gestione del Mose, c' è la prima bocciatura «Non ci sono soldi per la maxi struttura» 64

06/06/2019 **La Voce di Rovigo** Pagina 44
Impraticabile l' ipotesi Malamocco 65

05/06/2019 **Affari Italiani**
Venezia: Arpav, da traffico portuale solo 2 p.c. polveri sottili 66

05/06/2019 **Altreconomia**
Le navi da crociera inquinano venti volte più delle auto 67

05/06/2019 **Askanews**
Grandi navi a Venezia, Toninelli: Mai bloccato nulla 69

05/06/2019 **corriere.it** *SANDRO ORLANDO*
Venezia, grandi navi come uno tsunami: i fondali della laguna massacrati dai crocieristi 70

05/06/2019 **FerPress**
Grandi Navi: MIT, con guppo di lavoro approfondimenti su rischi passaggio in Laguna 71

05/06/2019 **FerPress**
Parlamento: Toninelli difende con energia le sue scelte su grandi navi Venezia, Foggia e Asti-Cuneo 72

05/06/2019 **ilfoglio.it**
Venezia: Fit Cisl, sì a grandi navi a Marghera, il porto non può chiudere 73

05/06/2019 **Informazioni Marittime**
Grandi navi, MIT chiede la riattivazione del tavolo della Capitaneria 74

05/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti*
Toninelli: 13 idee alternative a Venezia 75

05/06/2019 **The Medi Telegraph**
Brugnaro: "Sulle navi a Venezia Toninelli ha mentito al parlamento" 76

06/06/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 4
«Costa e Msc le navi più inquinanti» Il Porto: le stime Arpav sono diverse 77

06/06/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 18 *Jacopo Giliberto*
LE SCELTE DIFFICILI PER RIPULIRE (UN PO') L'ARIA 78

05/06/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
203 navi da crociera in Europa inquinano 20 volte più di tutte le automobili, Venezia la città più colpita 80

05/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli*
L'impatto ambientale delle crociere a Venezia 82

05/06/2019 **The Medi Telegraph**
Crociere, l' Authority difende il settore: «Abbiamo dati diversi» 83

Savona, Vado

05/06/2019 **BizJournal Liguria**
Fiera Transport Logistic a Monaco, porto di Genova firma "sister agreement" con quello di Shenzen 84

05/06/2019 **Corriere Marittimo**
Transport logistic: Genova firma l' accordo con il porto di Shenzhen 85

05/06/2019 **Il Vostro Giornale**
Savona è il sesto porto in Italia (e il ventesimo in Europa) per inquinamento da navi da crociera 86

05/06/2019 **Il Vostro Giornale**
Transport Logistic di Monaco di Baviera, accordo tra i Ports of Genova e il porto di Shenzhen 87

Genova, Voltri

06/06/2019 **Il Giornale del Piemonte e della Liguria** Pagina 6
La comunità portuale genovese in missione in Baviera 88

06/06/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 5
Ferrovie, il porto di Genova aggancia Svizzera e Germania 89

05/06/2019 **Ansa**
Via Seta: Porto Genova firma a Monaco accordo con Shenzen 91

05/06/2019 **FerPress**
DB, FFS e FSI: con dichiarazione d' intenti congiunta "Opportunità Ceneri 2020" impegno a migliorare tempi di percorrenza per merci e viaggiatori 92

05/06/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
Al Transport Logistic Monaco di Baviera, davanti alla comunità portuale dei Ports of Genoa, firmato agreement con il porto di Shenzhen 93

05/06/2019 **MenteLocale Genova**
La nuova Via della Seta: un' opportunità per Genova e per l' Italia, incontri 94

05/06/2019 **PrimoCanale.it**
Nodo di Genova e Terzo Valico: ok al Senato, obiettivo accorpamento raggiunto (grazie a Rixi) 95

05/06/2019 **PrimoCanale.it**
Porti, Genova si avvicina alla Cina: siglato l' accordo con Shenzen 96

05/06/2019 **The Medi Telegraph**
Genova, Psa presenta ai tedeschi il servizio per la Svizzera 97

05/06/2019 **The Medi Telegraph**
Italia, Svizzera e Germania: patto a tre sui treni merci 98

05/06/2019 **The Medi Telegraph**
Transport Logistic, i porti di Genova e Savona si avvicinano alla Cina 99

05/06/2019 **Transportonline**
Genova, la Ue cofinanzia con 6milioni di euro E-BRIDGE 100

La Spezia

06/06/2019 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 20
Federica Forti: «Ho detto che vorrei vederli ancora» 101

06/06/2019 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 44
I crocieristi finalmente scoprono anche il centro storico 102

Livorno

06/06/2019 **Il Tirreno** Pagina 33
Banchine in fiamme, la geografia degli scontri fra big 103

06/06/2019 **Il Tirreno** Pagina 33
Porto, riparte la guerra e contagia tutti Ora c' è in ballo anche la maxi-Darsena 105

05/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Redazione*
Darsena Europa...nulla è fermo! 106

Piombino, Isola d' Elba

06/06/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 14
In arrivo la Marella Explorer 2 107

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/06/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 3
TiCiPorto si può salvare? È corsa contro il tempo 108

06/06/2019 **Corriere Adriatico (ed. Pesaro)** Pagina 18
Regione, per il porto in arrivo oltre un milione 109

06/06/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 35
Arco, una bravata da vandalo 110

06/06/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Macerata)** Pagina 49
Dragaggio, sbloccati i fondi del ministero 111

06/06/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)** Pagina 21
«Le infrastrutture penalizzano il territorio» 112

06/06/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)** Pagina 48
Pronto un milione di euro per il dragaggio del porto Minardi: «Subito i cantieri» 113

05/06/2019 **Informare**
Il 14 giugno si terrà l' assemblea annuale della Federazione degli agenti e mediatori marittimi italiani 114

05/06/2019 **Informatore Navale** *LUCA TELESE*
PROGRAMMA 70^ ASSEMBLEA GENERALE FEDERAGENTI - ANCONA 14 GIUGNO 2019 115

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/06/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35
L' Authority in Germania per cercare investitori 116

06/06/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37
Debutta la Celebrity Edge cresce la flotta delle crociere 117

05/06/2019 **Abruzzo News**
Spostamento Autorità di Sistema Portuale, interpellanza Marcozzi 118

05/06/2019 **Affari Italiani**
Prima stagione nel Mediterraneo per la nuova ammiraglia della Celebrity Cruise 119

05/06/2019 **FerPress**
Transport Logistic: di Majo, a Civitavecchia puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling con l' Interporto 121

06/06/2019 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 20
Wow e beautiful, ai crocieristi piace il nostro centro storico 122

05/06/2019 **La Provincia di Civitavecchia**
Di Majo: "Migliorare i servizi di ship chandling attraverso l' interporto" 123

05/06/2019 **Iamiacittanews.it**
Il porto di Civitavecchia punta tutto sulla logistica per il settore crocieristico 124

05/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti*
Di Majo: 'Puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling 125

05/06/2019 **Sea Reporter**
Celebrity Edge - homeport italiano a Civitavecchia per la nave che rivoluziona il mondo delle crociere 126

05/06/2019 **The Medi Telegraph** *ALBERTO GHIARA*
Interporto Icpl riparte dalla frutta / FOCUS 128

Napoli

06/06/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 24
Gruppo Grimaldi: "Estranei a indagini sul Porto di Napoli" 129

05/06/2019 **Ildenaro.it**
Il Gruppo Grimaldi: Totalmente estranei alle indagini sul Porto di Napoli 130

05/06/2019 **Informazioni Marittime**
Gruppo Grimaldi: "Totalmente estranei alle indagini sul porto di Napoli" 131

05/06/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI*
Gruppo Grimaldi: totalmente estranei alle indagini sul Porto di Napoli 132

05/06/2019 **Stylo 24** *GIANCARLO TOMMASONE*
Porto di Napoli, gli accordi per spartirsi gli appalti ed evitare «concorrenza» 133

Bari

06/06/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 4
Crociere, Bari attende le maxi navi da 360 metri E nel 2020 è già sold out 134

06/06/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 4
Caso recinzioni, a Brindisi si attende la Cassazione 135

06/06/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 6
Il Tribunale di Lecce dispone l' interdizione per Patroni Griffi (Autorità Mare Adriatico) 136

06/06/2019 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 7
Interdizione per il porto a Patroni Griffi 137

06/06/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 *ROBERTA GRASSI*
Il presidente dell' Authority sospeso 8 mesi 138

05/06/2019 **Ansa**
Porto Brindisi,interdetto Patroni Griffi 139

05/06/2019 **Brindisi Report** *STEFANIA DE CRISTOFARO*
Inchiesta security portuale, sospensione per Patroni Griffi e Di Leverano 140

05/06/2019 **lagazzettadelmezzogiorno.it**
Brindisi, inchiesta sul porto. Tribunale del Riesame: Patroni Griffi va interdetto 141

05/06/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE*
Le eccellenze della logistica pugliese a Transport Logistic di Monaco 142

Taranto

06/06/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 3
C' è il via libera per la Zes ionica 143

06/06/2019 **Il Mattino di Foggia** Pagina 29
Zes Jonica, Lezzi firma il decreto 144

06/06/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Basilicata)** Pagina 33
ORA OCCORRE EVITARE IL RISCHIO DEI DISLIVELLI TERRITORIALI 145

06/06/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 13
Nasce la Zes jonica Firmato il decreto per l' istituzione 146

06/06/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 13
Turco: ok all' ordine del giorno sul porto Bellanova protesta: «È acqua fresca» 147

05/06/2019 **Ansa**
Lezzi annuncia: nasce la Zes Jonica 148

06/06/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39
Ex Tct, proroga Agenzia portuale 149

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

06/06/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27
Gioia Tauro, il nuovo corso del porto si apre con un avanzo di 117 milioni 150

06/06/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 7
Gestione positiva per l' Autorità portuale bilancio chiuso con avanzo di 117 milioni 151

06/06/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 19
Un bilancio che va a gonfie vele 152

05/06/2019 **Ansa**
Porti: Gioia T., bilancio 2018 chiude con avanzo 117 mln 153

05/06/2019 **FerPress**
Gioia Tauro: comitato portuale approva chiusura positiva per il bilancio consuntivo per il 2018 154

05/06/2019 **Il Dispaccio**
Autorità portuale di Gioia Tauro (RC), chiusura positiva del Bilancio consuntivo 2018 155

05/06/2019 **Informare**
Approvato il bilancio consuntivo 2018 dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro 156

05/06/2019 **Informazioni Marittime**
Gioia Tauro approva bilancio, avanzo di cassa di 117 milioni 157

05/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli*
Gioia Tauro: positivo il bilancio consuntivo 2018 158

Messina, Milazzo, Tremestieri

06/06/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 34
La Regione supporta l' Authority 159

05/06/2019 **CanicattiWeb**
Presidenza Autorità Portuale Stretto, il no di Musumeci al nominativo proposto dal ministro Toninelli 160

Augusta

06/06/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 15
Rada di Augusta, esposto alla Procura su pericolosità costruzione deposito Gnl 161

Corriere della Sera

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Manifesto

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Mattino

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Resto del Carlino

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Sole 24 Ore

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Todis
BUONGIORNO CONVENIENZA

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

20 Todis ANNI 1999 | 2019

Giovedì 6 giugno 2019 | € 1,20

S. Norberto vescovo
Anno LXXV - Numero 154

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

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

L'Europa ci impone un nuovo Monti

Procedura di infrazione La Commissione conferma la stangata all'Italia per il debito
E chiede di tornare alla manovra del prof: legge Fornero spinta e tassa sulla prima casa

Ilva, Knorr, Whirlpool: dove mette le mani Di Maio, va a finire male

IL TEMPO di Oshø

di **Franco Bechis**

C'è un solo governo che la Commissione europea vorrebbe ancora oggi alla guida dell'Italia, ed è proprio l'esecutivo che meno rimpiangono gli italiani: quello che fu guidato (...)

segue → a pagina 2

Lo sfogo del Dem Anzaldi

«Vigilo sulla Rai e vengo pure linciato dai miei»

Rapisarda → a pagina 7

Residenti del I Municipio pronti a scendere in piazza se non sarà limitato lo spazio per le sedute esterne

La rivolta del Centro contro «tavolino selvaggio»

Pronti a scendere in piazza se la proposta di modifica del regolamento sui tavolini all'aperto dovesse riprendere il suo iter. Non si placano le polemiche sui piani di massima occupabilità e i residenti del centro sono letteralmente sul piede di guerra. I cittadini vogliono piani che limitino fortemente i metri quadrati da destinare alle sedute esterne.

Verucci → a pagina 19

Difficoltà a formare i gruppi

Leghisti e grillini restano senza casa a Strasburgo

Mineo → a pagina 6

Un arresto a San Lorenzo

Attira fuori casa il vicino e poi tenta di ucciderlo

Buzzelli e Meloni → a pagina 21

Stasera all'Olimpico il Golden Gala

Le superstar dell'atletica infiammano la Capitale

Lo Russo → a pagina 29

Il porporato si è spento a 91 anni

Addio al cardinale Sgreccia La bioetica ha perso il padre

→ a pagina 12

TESSUTI ARREDO ROMA
TESSUTI OMAGGIO
BIANCHERIA BELLORA FINO AL 70%
DALL'1 AL 30 GIUGNO 2019
P.ZZA SAN SATURNINO 1
(PIAZZA VERBANO)

Celebrazioni in tutta Italia. A Roma lo storico carosello di 110 cavalli

L'Arma festeggia 205 anni di fedeltà

L'Arma ha festeggiato ieri il suo 205esimo anniversario. Il presidente Sergio Mattarella ha ricordato che i carabinieri «dispiegano elevata professionalità, accompagnata da spiccata umanità». A Roma si è svolta la rievocazione della storica carica della battaglia di Pastrengo, guidata dal colonnello Stefano Caporossi.

Di Corrado → a pagina 11

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Nazione

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Repubblica

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Musica Da Gabbani a Achille Lauro l'Arena premia i cantanti italiani
LUCA DONDONI — P. 26

Tuttigusti Con la e-bike tra le vigne del sud Tirolo
FRANCESCO MOSCATELLI — PP. 32 E 33

Tennis Fognini entra nella Top 10 Panatta: attento, ora sei una preda
STEFANO SEMERARO — P. 45 — COMMENTO DI ADRIANO PANATTA - P. 23

LA STAMPA

GIOVEDÌ 6 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 153 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

LA COMMISSIONE PROPONE LA PROCEDURA D'INFRAZIONE CONTRO L'ITALIA: NON AVETE RISPETTATO LE REGOLE SUL DEBITO

L'Europa divide Conte e Salvini

Intervista al premier: "Non sarò io a rompere con Bruxelles". Il leghista: "Condizioni inaccettabili"

DIETRO LE MOSSE GIALLOVERDI

LA TATTICA DEL DOPPIO GIOCO

MARCELLO SORGI

Finirà come a ottobre: Conte e Tria tratteranno con la Commissione europea per evitare la procedura di infrazione per eccesso di debito che già ieri a Bruxelles è stata definita «giustificata», ma per essere effettivamente comminata ha bisogno ancora di almeno un mese di complicato iter tra Riunioni di sherpa e Ecofin. E magari ci riusciranno, specificando meglio i termini dell'intervento che Tria, per evitare una vera manovra estiva molto complicata in questo momento di fragile equilibrio all'interno dell'alleanza giallo-verde, aveva già preannunciato nella sua famosa «lettera del giallo» della settimana scorsa, rovinata da un'infausta, ennesima litigata tra Salvini e Di Maio.

CONTINUA A PAGINA 22

IL RISCHIO DI UNA CRISI MONETARIA

IL VANTAGGIO DI NEGOZIARE CON LA UE

MARCO ZATTERIN

Ci sono tre cose molto semplici del rapporto della Commissione Ue sull'Italia. La prima è l'affermazione che il governo giallorverde non ha fatto nulla per ridurre il mostruoso debito nazionale, il numero due in Europa e fra i primi al mondo. La seconda è il disegno di uno scenario fiscale che dalle nostre parti non lascia prevedere miglioramenti e dunque giustifica una procedura di debito eccessiva per la quale occorre una delibera «politica» dei governi dell'Eurozona.

CONTINUA A PAGINA 23

La Commissione europea boccia l'Italia sul debito: procedura d'infrazione più vicina. Per evitarla servono 10 miliardi. Salvini va all'attacco: «Condizioni inaccettabili». Ma Conte frena: «Non sarò io a rompere con Bruxelles». BRESOLIN, CAPURSO, LA MATTINA E LOMBARDO — PP. 2-4

I NUOVI EQUILIBRI

Nonostante il voto l'estremismo di destra è ancora un pericolo

JUAN LUIS CEBRIÁN — P. 9

L'ANM VUOLE CACCIARE I 4 GIUDICI

Csm, Lotti si difende "Non è un reato venire a cena con me"

BERTINI, CARUGATI, FUSANI E GRIGNETTI — P. 6-7

"La ferita inguaribile della mia meravigliosa amica Noa"

Noa Pothoven, 17 anni, morta domenica ad Arnhem. La testimonianza dell'amica AGASSO JR, AMABILE E TORTELLO — PP. 10-11

LA MORTE ASSISTITA E LA SCELTA ITALIANA

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Il Parlamento è chiamato dalla Corte costituzionale al difficile compito di ammettere e disciplinare l'assistenza al suicidio, che sia richiesta da persona determinata a por fine alla propria vita.

CONTINUA A PAGINA 23

STAMPA PLUS ST+

LA FUSIONE

CHIARELLI E GIOVANNINI

Fca-Renault verso il sì del governo francese

P. 16

REPORTAGE

MARIA ROSA TOMASELLO

Salerno, tre fratelli diventano preti nello stesso giorno

P. 13

LE STORIE

GIAMPIERO CARBONE

Le terre abbandonate dagli emigrati ai giovani agricoltori

P. 29

LIDIA CATALANO

Da Torino alla Groenlandia per salvare il pianeta

P. 29

BUONGIORNO

Brava gente

MATTIA FELTRI

A parte il fatto che da questa vicenda del Consiglio superiore della magistratura salta fuori che nemmeno i magistrati hanno ancora capito che la magistratura intercetta, a parte il fatto che alle cene per indirizzare le nomine delle procure per meriti politici partecipava anche il presidente della Lazio, Claudio Lotito, e non si sa se in quanto elargitore di biglietti dell'Olimpico o di ideologo generale, a parte il fatto che Edmondo Bruti Liberati, ex procuratore di Milano, ha detto che lo scandalo è grave come quello della P2 e il suo ex procuratore aggiunto, Alfredo Robledo, ha replicato che Bruti Liberati, più noto per l'attività correntizia che per quella giudiziaria, dovrebbe avere il buon gusto di tacere, a parte che il prezzo delle prestazioni di sputtanamento reciproco (ma qui siamo garantisti, e non ci crediamo) sarebbe qualche viaggetto da diporto e qualche prodotto di bigiotteria, a parte tutto questo, quello che stupisce è che in un Paese in cui si evadono circa cento miliardi di euro l'anno, in cui i dipendenti pubblici toccano punte di assenteismo del venti per cento, cioè si sono fatti la settimana corta da soli, in un Paese di falsi invalidi, di truffatori delle assicurazioni, di debitori cronici della loro città, in un Paese con un personale politico di raccontatori di panzane e occasionali corrotti, e lasciamo perdere i giornalisti che c'è da arrossire, e di imprenditori sempre a ruota di chi comanda, in un paese in cui ogni categoria contribuisce febbrilmente alla bancarotta, ecco, quello che stupisce è che, guarda un po', anche i magistrati italiani sono degli italiani. —

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ansa

Primo Piano

Trasporti: 100 aziende italiane a Fiera Monaco di Baviera

Logistica, trasporto e mobilità

Sono oltre cento gli espositori italiani presenti a Monaco di Baviera alla fiera 'Transport Logistic 2019, la principale manifestazione a livello mondiale dedicata alla logistica, trasporto e mobilità, che apre i battenti oggi e si protrarrà fino a venerdì. Tra gli espositori italiani presenti a questa edizione c' è anche lo stand collettivo delle Associazioni di categoria dei porti e interporti italiani, Assoporti e UIR, che ospita 14 espositori provenienti dall' Italia, e domani si svolgerà un seminario informativo di Assoporti, UIR e ICE-Agenzia.Il seminario punta all' attrazione di investitori esteri nel settore della logistica e verterà su concrete proposte di investimento e progetti che mettono in rilievo la competitività delle realtà portuali italiane e del sistema distributivo basato sugli interporti. (ANSA).

Il Piccolo

Trieste

E FEDRIGA A MONACO PARLA DI INNOVAZIONE

Porto di Trieste accordo con le Ferrovie del Lussemburgo

ECONOMIA

Casa, in regione su le compravendite ma ripresa in frenata E Trieste è in coda

Nel 2018 transazioni in progresso del 3,6% contro il 5,7 dell'anno precedente. Il capoluogo si ferma allo 0,2%

IL MERCATO IMMOBILIARE IN FVG

Imprese e investimenti nell'Est Europa, esperti a confronto a Trieste

Porto di Trieste accordo con le Ferrovie del Lussemburgo

TRIESTE. Seconda giornata di missione del sistema Friuli Venezia Giulia alla Transport Logistic di Monaco di Baviera.

Con l' obiettivo di consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee è stato sottoscritto un Memorandum d' intesa da Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità portuale dell' Adriatico Orientale, e Fraenz Benoy, direttore di Cfl Multimodal, società controllata dalle Ferrovie Lussemburghesi. Cfl punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell' Europa centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito da Cfl Multimodal. Il memorandum punta a facilitare crescita e ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange.

Intanto il presidente della Regione Massimiliano Fedriga ha incontrato a margine della fiera il console generale d' Italia a Monaco Enrico De Agostini. Sul tavolo ancora l' attivazione del «corridoio doganale fra Trieste e Monaco». Secondo Fedriga è «fondamentale lavorare affinché il Governo federale tedesco colga appieno le opportunità» del corridoio.

Il progetto - già condiviso da Roma, Regione Fvg e Land bavarese, ricorda la Regione - necessita dell' ok finale dall' Agenzia delle Dogane di Berlino.

Intanto nella sede di Generali Deutschland (la divisione tedesca del Leone guidata da Giovanni Liverani) si è tenuto un tavolo bilaterale organizzato da Regione e Camera di commercio italo-tedesca per «ampliare il ventaglio delle collaborazioni tra il Fvg e la Baviera» si legge in una nota. Tra le proposte, una Summer School in Fvg per la formazione di profili specializzati nel manifatturiero avanzato - in particolare meccatronica -, l' avvio di collaborazione su formazione duale tra istituti tecnici superiori, la promozione di attività congiunte tra aziende, lo sviluppo di sinergie con agenzie d' innovazione bavaresi per agevolare l' insediamento di aziende strategiche nell' area portuale e retro-portuale di Trieste.

--

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

cervignano

Sull' area dello scalo ferroviario occhi puntati dell' interporto

Il presidente Sette: tratteremo con la proprietà, l' obiettivo è potenziare l' opera L' infrastruttura è in fase di smantellamento. Savino: ferita aperta per il territorio

CERVIGNANO - SAN GIORGIO DI NOGARO

Sull'area dello scalo ferroviario occhi puntati dell'interporto

Il presidente Sette: tratteremo con la proprietà, l'obiettivo è potenziare l'opera L'infrastruttura è in fase di smantellamento. Savino: ferita aperta per il territorio

Progetto l'vg, Modesti alla guida della sezione

IN BREVE

Viabilità della Ziac: critiche del comitato

Lavori per la terza corsia il nuovo cavalcavia aprirà entro fine giugno

Elisa MichellutCERVIGNANO. L' obiettivo è trovare una soluzione nel più breve tempo possibile. Il presidente dell' interporto di Cervignano, Lanfranco Sette, annuncia di essere intenzionato a conferire con la proprietà dello scalo ferroviario cervignanese, Ferrovie dello Stato, definita dai cittadini una cattedrale nel deserto, al fine di giustificare un' eventuale e futura manifestazione d' interesse all' area da parte dell' interporto. «Stiamo valutando se l' interporto potrà avere un ruolo nella vicenda dello scalo ferroviario - conferma il presidente Sette, che ieri si trovava a Monaco, alla fiera internazionale della logistica, assieme al presidente della Regione, Massimiliano Fedriga, agli assessori regionali Sergio Emidio Bini e Graziano Pizzimenti e al presidente del porto di Trieste, Zeno D' Agostino -. Abbiamo terminato da poco l' area che servirà a effettuare il servizio di deposito. Ci stiamo allargando e questo servirà a garantire maggiori servizi a vantaggio di tutta l' economia friulana.

Stiamo intraprendendo atti propedeutici per una manifestazione d' interesse. Vogliamo essere un soggetto capace di attuare una determinata strategia finalizzata al potenziamento dell' infrastruttura, parliamo dello scalo, e di conseguenza, del territorio».

Sette spiega che, anche a Monaco, sono stati avviati contatti importanti che potrebbero avere ricadute positive anche sull' interporto cervignanese. «Abbiamo creato un coordinamento tra diverse realtà. Il potenziamento degli assi strategici, tra cui Cervignano, è lo scenario all' interno del quale ci muoviamo. Posso anche dire che la collaborazione con il comune di Cervignano, nella persona del sindaco, Gianluigi Savino, è ottima. Ricordiamo che l' amministrazione comunale cervignanese è socia dell' interporto. C' è una condivisione sulla necessità di coinvolgimento e di attenzione dell' interporto locale da parte dell' interporto di Trieste.

Siamo disponibili a confrontarci con tutti i soggetti interessati e abbiamo intenzione di reperire le informazioni utili per fare in modo di superare una volta per tutte il problema legato allo scalo ferroviario». La situazione dello scalo di Cervignano preoccupa molti residenti. Gian Carlo Pastorutti, portavoce del comitato No Tav Bagnaria, ha spiegato che «a distanza di due anni, l' area è in fase di smantellamento, con la rimozione di parecchi binari». Secondo il portavoce «anni fa era il più grande scalo del Nord Est, per un costo di oltre 100 miliardi di vecchie lire e la distruzione di 100 ettari di terreno agricolo». Il sindaco di Cervignano, Gianluigi Savino, aggiunge: «È indubbio che le prospettive di sviluppo e occupazione alle quali si pensò negli anni '70 non si sono realizzate e più volte, a malincuore, ho definito lo scalo una ferita aperta nel territorio cervignanese. Sarebbe complesso analizzare compiutamente le cause, che hanno una valenza nazionale se non addirittura internazionale. Da tempo, la Regione è intervenuta con cospicui investimenti strutturali sull' interporto e, negli ultimi anni, si sono aperte interessanti prospettive, che ci rendono fiduciosi specie ora che la struttura è stata inserita a pieno titolo nella piattaforma logistica regionale».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Messaggero Veneto

Trieste

la missione

Bini in Lussemburgo: opportunità per collaborazioni economiche

Lussemburgo. «L' annunciata volontà della Camera di commercio del Lussemburgo di realizzare a breve una missione in Friuli Venezia Giulia per concretizzare una significativa serie di collaborazioni, nei campi della logistica, dell' enogastronomia, del legno/arredo e dell' innovazione, testimonia l' importanza dell' attività di promozione che stiamo attuando. Un cambio di filosofia per superare le timidezze del passato e per farci conoscere in ambito internazionale valorizzando l' esperienza di Esof 2020, la valenza strategica del porto di Trieste e, in chiave turistica, le nostre eccellenze dell' alimentare». Lo ha detto l' assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, a margine della conferenza dedicata alla presentazione, organizzata dall' ambasciata italiana di Lussemburgo e dalla Camera di commercio italo-lussembuergese, delle regioni Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna. In precedenza, nella prima parte della giornata, lo stesso Bini aveva guidato la delegazione Fvg in un incontro alla "House of startups", il principale centro lussemburghese dedicato alla nascita di nuove imprese.
Quello del Lussemburgo è un territorio che supera i numeri e le dimensioni del Granducato: ai circa 600 mila abitanti si sommano altri 300 mila lavoratori transfrontalieri.
--

16 REGIONE

Risparmio tradito

Il decreto rimborsi ha ottenuto il via libera della Corte dei conti

L'annuncio del sottosegretario Villarosa alle associazioni Sit-in di protesta davanti a Montecitorio: bisogna fare presto

Oltre 35 mila beffati

Le richieste

Il Fondo governativo

L'indennizzo sarà automatico per i redditi fino a 35 mila euro

Dall'innovazione alla formazione Fvg e Baviera ampliano i progetti

Bini in Lussemburgo: opportunità per collaborazioni economiche

Messaggero Veneto

Trieste

cervignano

C' è già l' interesse dell' interporto sull' area dello scalo ferroviario

Il presidente Sette: tratteremo con la proprietà, l' obiettivo è potenziare l' opera L' infrastruttura è in fase di smantellamento. Savino: ferita aperta per il territorio

CERVIGNANO - PALMANOVA - GRADO

C'è già l'interesse dell'interporto sull'area dello scalo ferroviario

Il presidente Sette: tratteremo con la proprietà, l'obiettivo è potenziare l'opera L'infrastruttura è in fase di smantellamento. Savino: ferita aperta per il territorio

Progetto l'vg, Modesti alla guida della sezione

Viabilità della Ziac: critiche del comitato

Lavori per la terza corsia il nuovo cavalcavia aprirà entro fine giugno

Elisa MichellutCERVIGNANO. L' obiettivo è trovare una soluzione nel più breve tempo possibile. Il presidente dell' interporto di Cervignano, Lanfranco Sette, annuncia di essere intenzionato a conferire con la proprietà dello scalo ferroviario cervignanese, Ferrovie dello Stato, definita dai cittadini una cattedrale nel deserto, al fine di giustificare un' eventuale e futura manifestazione d' interesse all' area da parte dell' interporto. «Stiamo valutando se l' interporto potrà avere un ruolo nella vicenda dello scalo ferroviario - conferma il presidente Sette, che ieri si trovava a Monaco, alla fiera internazionale della logistica, assieme al presidente della Regione, Massimiliano Fedriga, agli assessori regionali Sergio Emidio Bini e Graziano Pizzimenti e al presidente del porto di Trieste, Zeno D' Agostino -. Abbiamo terminato da poco l' area che servirà a effettuare il servizio di deposito. Ci stiamo allargando e questo servirà a garantire maggiori servizi a vantaggio di tutta l' economia friulana.

Stiamo intraprendendo atti propedeutici per una manifestazione d' interesse. Vogliamo essere un soggetto capace di attuare una determinata strategia finalizzata al potenziamento dell' infrastruttura, parliamo dello scalo, e di conseguenza, del territorio».

Sette spiega che, anche a Monaco, sono stati avviati contatti importanti che potrebbero avere ricadute positive anche sull' interporto cervignanese. «Abbiamo creato un coordinamento tra diverse realtà. Il potenziamento degli assi strategici, tra cui Cervignano, è lo scenario all' interno del quale ci muoviamo. Posso anche dire che la collaborazione con il comune di Cervignano, nella persona del sindaco, Gianluigi Savino, è ottima. Ricordiamo che l' amministrazione comunale cervignanese è socia dell' interporto. C' è una condivisione sulla necessità di coinvolgimento e di attenzione dell' interporto locale da parte dell' interporto di Trieste.

Siamo disponibili a confrontarci con tutti i soggetti interessati e abbiamo intenzione di reperire le informazioni utili per fare in modo di superare una volta per tutte il problema legato allo scalo ferroviario». La situazione dello scalo di Cervignano preoccupa molti residenti. Gian Carlo Pastorutti, portavoce del comitato No Tav Bagnaria, ha spiegato che «a distanza di due anni, l' area è in fase di smantellamento, con la rimozione di parecchi binari». Secondo il portavoce «anni fa era il più grande scalo del Nord Est, per un costo di oltre 100 miliardi di vecchie lire e la distruzione di 100 ettari di terreno agricolo». Il sindaco di Cervignano, Gianluigi Savino, aggiunge: «È indubbio che le prospettive di sviluppo e occupazione alle quali si pensò negli anni '70 non si sono realizzate e più volte, a malincuore, ho definito lo scalo una ferita aperta nel territorio cervignanese. Sarebbe complesso analizzare compiutamente le cause, che hanno una valenza nazionale se non addirittura internazionale. Da tempo, la Regione è intervenuta con cospicui investimenti strutturali sull' interporto e, negli ultimi anni, si sono aperte interessanti prospettive, che ci rendono fiduciosi specie ora che la struttura è stata inserita a pieno titolo nella piattaforma logistica regionale».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Ansa

Trieste

Logistica:Monaco,Porto Trieste, MoU con Ferrovie Lussemburgo

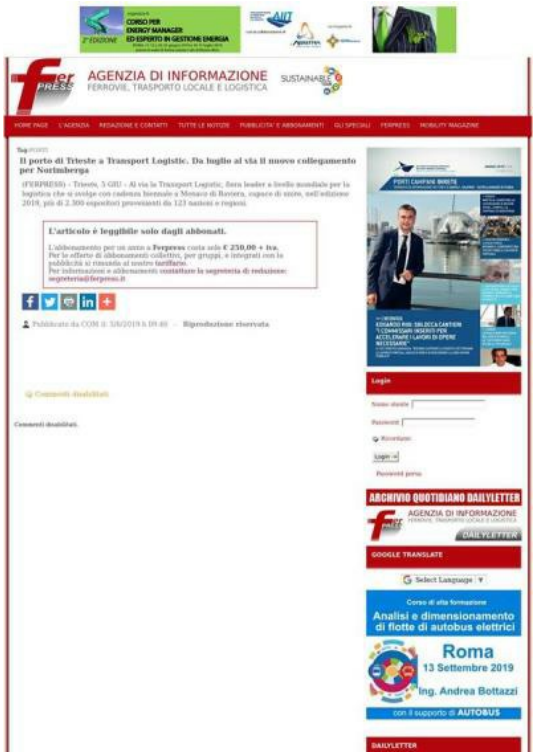
(ANSA) - TRIESTE, 5 GIU - Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all' intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo l' obiettivo del Memorandum d' intesa sottoscritto oggi nell' ambito della fiera Transport Logistic in corso a Monaco di Baviera da Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi). Lavorare con "partner che condividono queste priorità - ha commentato D' Agostino - significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia". (ANSA). Logistica: Monaco; Fedriga, serve alleanza pubblico-privato (ANSA) - TRIESTE, 5 GIU - "Il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia è un corpo unico che, grazie al lavoro dei suoi organi vitali, si pone l' obiettivo di rispondere alle esigenze degli investitori e di riaffermare, in una chiave di crescente centralità, il nostro territorio sulle principali rotte commerciali internazionali". E' con queste parole che il governatore del Fvg, Massimiliano Fedriga, ha salutato stamane espositori e ospiti presenti nello stand coordinato da Regione e Camera di Commercio della Venezia Giulia, in apertura della giornata centrale della fiera Transport Logistic di Monaco. "In un contesto estremamente ampio e composito come il salone che, con cadenza biennale, si tiene nella capitale bavarese - ha sottolineato ancora il governatore - non deve passare inosservato il fatto che, a differenza di numerosi altri soggetti, il Friuli Venezia Giulia si è adoperato per presentarsi nelle rinnovate vesti di sistema integrato che, con i suoi attori pubblici e privati, è in grado di mettere in vetrina una competitività che pochi luoghi al mondo possono vantare. Un concetto, ricorda una nota, già emerso nei giorni scorsi, sul quale Fedriga ha voluto porre nuovamente l' accento, a rimarcare il lavoro di squadra che, negli ultimi mesi, ha impegnato istituzioni e operatori nella preparazione di questo fondamentale appuntamento. Una fase storica "senza precedenti" che, secondo Fedriga, "va sfruttata in ogni sua opportunità, attraverso un' alleanza tra tutte le componenti virtuose del territorio". (ANSA).

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Trieste

Il porto di Trieste a Transport Logistic. Da luglio al via il nuovo collegamento per Norimberga



(FERPRESS) - Trieste, 5 GIU - Al via la Transport Logistic, fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera, capace di unire, nell' edizione 2019, più di 2.300 espositori provenienti da 123 nazioni e regioni. Il porto di Trieste non poteva mancare all' importante kermesse, dove parteciperà con i suoi operatori sia allo stand promosso da Assoporti con le altre Autorità di Sistema, sia all' interno dello stand della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Per Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, "Questo è l' evento fieristico più importante per il nostro sistema logistico. Si tratta di una tradizione che si rinnova da molti anni, dal momento che il porto di Trieste partecipa alla fiera fin dalla prima edizione, svoltasi nel 1978". Tante le novità che lo scalo giuliano proporrà ai clienti e stakeholder nei quattro giorni della manifestazione. Si è partiti oggi con la presentazione di un nuovo servizio ferroviario che collegherà Trieste con l' hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Il servizio sarà inaugurato a fine luglio con una frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019. TRINUR è la denominazione scelta per il collegamento, che racchiude le lettere iniziali di Trieste e Nürnberg, ma soprattutto l' identità strategica del porto di Trieste, da sempre orientata ad accrescere la sua connettività ferroviaria con l' Europa centrale, partendo proprio dal Land bavarese. Il servizio nasce dalla già consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports e Alpe Adria, la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico giuliano, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Nella fase iniziale, TRINUR collegherà il molo V di Trieste con quello di TRICON di Norimberga, gestito dal Gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera. Ampia la soddisfazione espressa da Zeno D' Agostino per il lancio di TRINUR: "La Baviera è da sempre un partner fondamentale con il quale desideriamo lavorare a tutto campo. Il nuovo servizio su Norimberga dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un' occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici. Il nuovo collegamento evidenzia quanto il Land bavarese possa contare su un' integrazione sempre più solida con il porto di Trieste, sviluppata non solo attraverso i servizi giornalieri verso Monaco, ma anche con questo nuovo treno che collegherà Trieste e l' hub di Norimberga. In una seconda fase, il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano, rivolgendosi dunque ai volumi di traffico generati dal territorio del Friuli Venezia Giulia, in armonia con lo sviluppo della "piattaforma logistica regionale" che l' Autorità di Sistema assieme alle altre istituzioni e piattaforme della Regione FVG sta contribuendo a disegnare.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Trieste

Transport Logistic: Porto di Trieste siglia MoU con ferrovie lussemburghesi per collegamento con Bettembourg

(FERRPESS) - Trieste, 5 GIU - Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all' intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo l' obiettivo del Memorandum d' intesa sottoscritto oggi nel contesto della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera da Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi). Dopo l' annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un' alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario. Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell' Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal. "Ho visitato di recente il terminal di Bettembourg" afferma Zeno D' Agostino, "e sono rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell' innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia". La collaborazione strategica tra l' Authority giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo "shift modale" di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d' Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell' atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2. Il nuovo accordo si pone l' obiettivo di facilitare e incoraggiare ulteriormente, secondo il concetto della "pipeline intermodale", la crescita e l' ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange. Il fine è quello di sviluppare servizi caratterizzati da qualità e affidabilità ancora più elevate attraverso l' utilizzo di processi standardizzati e dematerializzati di interscambio dati e documentazione e lo sviluppo azioni commerciali comuni su specifici mercati obiettivo. Agli aspetti informatici e commerciali dell' accordo si aggiungono quelli relativi all' innovazione del prodotto, che sarà favorita dall' utilizzo condiviso e sempre più efficiente di tecnologie adatte al caricamento dei semirimorchi non gruabili. L' accordo prevede inoltre sinergie sull' iniziativa "Belt and Road ferroviaria", visto che entrambi i partner hanno già avviato contatti con la provincia del Sichuan e in particolare con l' area di Chengdu.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Nautilus

Trieste

Trasporti: Fedriga, Fvg è piattaforma logistica naturale per Baviera

Monaco di Baviera- Affrontare le sfide globali con alleanze infrastrutturali e investimenti atti a potenziare le capacità logistiche di Friuli

SCRITTO DA REDAZIONE

Monaco di Baviera- Affrontare le sfide globali con alleanze infrastrutturali e investimenti atti a potenziare le capacità logistiche di Friuli Venezia Giulia e Baviera.Questo l'obiettivo concordato dal governatore Massimiliano Fedriga e dal ministro ai Trasporti del Land bavarese, Hans Reichhart, al termine del loro incontro presso lo stand allestito da Regione e Camera di Commercio alla Transport Logistic di Monaco.Due obiettivi che, nelle intenzioni del governatore del Friuli Venezia Giulia, puntano a intensificare le relazioni, anche attraverso partecipazioni reciproche nei sistemi logistici delle due regioni, per trasformare l'intera area in un fulcro per l'economia europea.Se Trieste è il porto di riferimento per la Baviera ha sottolineato ancora Fedriga il Friuli Venezia Giulia rappresenta, per il vicino Land, la naturale piattaforma logistica: un legame storico, che spetta a noi ora rinverdire con nuove e sempre più puntuali alleanze tra soggetti pubblici e privati.Tra le opportunità prese in esame da Fedriga e Reichhart, il tema del corridoio doganale: una prospettiva, caldeggiata dall'Esecutivo di piazza Unità, che agevolerebbe la cooperazione tra le due regioni facendo leva su quelle infrastrutture immateriali, quali appunto i fast corridor', che risultano essenziali per il potenziamento dei traffici.L'approfondimento avrà luogo in autunno, quando il ministro farà visita al governatore in Friuli Venezia Giulia per definire una road map con le tappe delle nuove partnership. ARC/DFD/ppd

Il Nautilus

Trieste

TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO: IL PORTO DI TRIESTE AMPLIA IL SUO NETWORK INTERMODALE EUROPEO

SIGLATO OGGI MEMORANDUM CON LE FERROVIE LUSSEMBURGHESI PER RAFFORZARE IL COLLEGAMENTO INTERMODALE TRIESTE-BETTEMBOURG Trieste-

SCRITTO DA REDAZIONE

Trieste- Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all'intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo l'obiettivo del Memorandum d'intesa sottoscritto oggi nel contesto della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi).Dopo l'annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un'alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario.Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell'Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal.Ho visitato di recente il terminal di Bettembourg afferma Zeno D'Agostino, e sono rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell'innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia.La collaborazione strategica tra l'Authority giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo shift modale di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d'Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell'atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2.Il nuovo accordo si pone l'obiettivo di facilitare e incoraggiare ulteriormente, secondo il concetto della pipeline intermodale, la crescita e l'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange. Il fine è quello di sviluppare servizi caratterizzati da qualità e affidabilità ancora più elevate attraverso l'utilizzo di processi standardizzati e dematerializzati di interscambio dati e documentazione e lo sviluppo azioni commerciali comuni su specifici mercati obiettivo.Agli aspetti informatici e commerciali dell'accordo si aggiungono quelli relativi all'innovazione del prodotto, che sarà favorita dall'utilizzo condiviso e sempre più efficiente di tecnologie adatte al caricamento dei semirimorchi non gruabili. L'accordo prevede inoltre sinergie sull'iniziativa Belt and Road ferroviaria, visto che entrambi i partner hanno già avviato contatti con la provincia del Sichuan e in particolare con l'area di Chengdu.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informare

Trieste

Accordi a Monaco tra l' AdSP della Liguria Occidentale e il porto di Shenzhen e tra il porto di Trieste e le Ferrovie Lussemburghesi

STAR SERVICE

inforMARE

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

5 giugno 2019

Accordi a Monaco tra l'AdSP della Liguria Occidentale e il porto di Shenzhen e tra il porto di Trieste e le Ferrovie Lussemburghesi

Iniziative e presentazioni delle comunità portuali di Genova e Savona Vado. Contship Italia festeggia i 50 anni

In occasione della missione in Baviera della Ports of Genoa Community per partecipare alla fiera Transport Logistic di Monaco, oggi è stato sottoscritto un Sister Agreement fra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, in rappresentanza dei porti di Genova e Savona Vado, e il porto di Shenzen, intesa che è stata formalizzata dal presidente dell'ente portuale italiano, Paolo Emilio Signorini, e da Lou Heru, vice direttore generale del Transport Bureau della Municipalità di Shenzen, alla presenza di Alessandro Pitto (presidente di Spediporto), Alberto Banchero (presidente di Assagenti), Gerardo Ghiliotto (presidente dell'Unione Utenti del Porto di Savona Vado) e David Van Eynde (General Manager di PSA Genova Pra') assieme agli omologhi cinesi.

Intanto stamani nel corso dell'evento fieristico tedesco, presso lo stand di Ports of Genoa si è tenuto il seminario internazionale organizzato dal CISCO (Centro Internazionale Studi Containers), con il segretario generale Giordano Bruno Guerrini a stimolare una discussione fra Douglas Owen, segretario generale di BIC (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal), Christian Roeloffsm, CEO di Container xChange, Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, e Luca Abatello, CEO di Circle, sul contributo che la information technology può fornire per migliorare l'efficienza delle supply chain globali.

Nel pomeriggio l'evento, organizzato da Spediporto, dal titolo "The challenges of Ligurian Ports between IT, Big Data and Alliances". Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Alessandra Orsero hanno illustrato le sfide che i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado devono affrontare per competere nel mercato globale e le soluzioni proposte dagli scali liguri per il servizio al mercato europeo.

Inoltre, in occasione della partecipazione al Transport Logistic, è stata presentata PSA Genova Pra', la nuova denominazione assunta dal container terminal posto all'estremo ponente del porto di Genova.

La società terminalista ha illustrato anche un servizio ferroviario diretto, interamente gestito da PSA, che collega il bacino portuale di Pra' e Basilea (Svizzera). Si tratta del primo collegamento diretto (12 ore di transit time da Genova a Basilea), iniziato lo scorso ottobre, che permette agli operatori del Centro Europa di accedere alla gamma di servizi offerti da Porto di Genova Pra'.

Sempre oggi, nel contesto della fiera, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi), hanno siglato un memorandum d'intesa che ha l'obiettivo di consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all'intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell' Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal. D' Agostino ha ricorcato di aver recentemente visitato il terminal di Bettembourg e di essere «rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell' innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità - ha sottolineato - significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia». La collaborazione strategica tra l' authority portuale giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto nove circolazioni settimanali, permette lo shift modale di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d' Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell' atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2. Il nuovo accordo si pone l' obiettivo di facilitare e incoraggiare ulteriormente,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

secondo il concetto della "pipeline intermodale", la crescita e l' ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange. Il fine è quello di sviluppare servizi caratterizzati da qualità e affidabilità ancora più elevate attraverso l' utilizzo di processi standardizzati e dematerializzati di interscambio dati e documentazione e lo sviluppo azioni commerciali comuni su specifici mercati obiettivo. Agli aspetti informatici e commerciali dell' accordo si aggiungono quelli relativi all' innovazione del prodotto, che sarà favorita dall' utilizzo condiviso e sempre più efficiente di tecnologie adatte al caricamento dei semirimorchi non gruabili. L' accordo prevede inoltre sinergie sull' iniziativa "Belt and Road ferroviaria", visto che entrambi i partner hanno già avviato contatti con la provincia del Sichuan e in particolare con l' area di Chengdu. Infine questa sera a partire dalle ore 18.00, presso lo stand Contship/Eurogate alla fiera tedesca, si terrà un party per celebrare i 50 anni di Contship Italia, gruppo terminalista pioniere della containerizzazione che è stato fondato in Svizzera nel 1969 dall' imprenditore italiano Angelo Ravano. In occasione dell' evento, a cui parteciperanno Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente di Contship Italia, e Thomas Eckelmann, chairman di Eurokai, il gruppo terminalista presenterà gli ultimi sviluppi del business in Italia e in Marocco, tra i quali i progetti di ampliamento a La Spezia e Tangeri e le più recenti iniziative a Ravenna. Tra gli appuntamenti da segnalare per la giornata di domani alla fiera di Monaco, in mattinata Isomar, l' Associazione degli Spedizionieri ed Agenti Marittimi di Savona, illustrerà l' offerta multipurpose dagli scali di Savona e Vado, introducendo la presentazione di APM Terminals Vado Ligure che presenterà il nuovo Vado Gateway, terminal container per le grandi portacontainer che inizierà ad operare nel prossimo dicembre.

Informatore Navale

Trieste

TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO:IL PORTO DI TRIESTE AMPLIA IL SUO NETWORK INTERMODALE EUROPEO

SIGLATO OGGI MEMORANDUM CON LE FERROVIE LUSSEMBURGHESI PER RAFFORZARE IL COLLEGAMENTO INTERMODALE TRIESTE-BETTEMBOURG Trieste, 5 giugno 2019 - Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all' intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo l' obiettivo del Memorandum d' intesa sottoscritto oggi nel contesto della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera da Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi). Dopo l' annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un' alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario. Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell' Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal. "Ho visitato di recente il terminal di Bettembourg" afferma Zeno D' Agostino, "e sono rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell' innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia". La collaborazione strategica tra l' Authority giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo "shift modale" di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d' Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell' atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2. Il nuovo accordo si pone l' obiettivo di facilitare e incoraggiare ulteriormente, secondo il concetto della "pipeline intermodale", la crescita e l' ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange. Il fine è quello di sviluppare servizi caratterizzati da qualità e affidabilità ancora più elevate attraverso l' utilizzo di processi standardizzati e dematerializzati di interscambio dati e documentazione e lo sviluppo azioni commerciali comuni su specifici mercati obiettivo. Agli aspetti informatici e commerciali dell' accordo si aggiungono quelli relativi all' innovazione del prodotto, che sarà favorita dall' utilizzo condiviso e sempre più efficiente di tecnologie adatte al caricamento dei semirimorchi non gruabili. L' accordo prevede inoltre sinergie sull' iniziativa "Belt and Road ferroviaria", visto che entrambi i partner hanno già avviato contatti con la provincia del Sichuan e in particolare con l' area di Chengdu.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo

Trieste

Trieste conferma la vocazione nel settore intermodale

Giulia Sarti

TRIESTE Dopo l'annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un'alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario. In tale prospettiva si colloca la firma del Memorandum d'intesa sottoscritto oggi da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di Cfl Multimodal, società controllata da Cfl (Ferrovie Lussemburghesi). Obiettivo: consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all'intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Da parte sua Cfl punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell'Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa Cfl Multimodal. Ho visitato di recente il terminal di Bettembourg afferma D'Agostino, e sono rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell'innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia. La collaborazione strategica tra l'Authority giuliana e Cfl ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo shift modale di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d'Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell'atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO_2. Il nuovo accordo si pone l'obiettivo di facilitare e incoraggiare ulteriormente, secondo il concetto della pipeline intermodale, la crescita e l'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange. Il fine è quello di sviluppare servizi caratterizzati da qualità e affidabilità ancora più elevate attraverso l'utilizzo di processi standardizzati e dematerializzati di interscambio dati e documentazione e lo sviluppo azioni commerciali comuni su specifici mercati obiettivo. Agli aspetti informatici e commerciali dell'accordo si aggiungono quelli relativi all'innovazione del prodotto, che sarà favorita dall'utilizzo condiviso e sempre più efficiente di tecnologie adatte al caricamento dei semirimorchi non gruabili. L'accordo prevede inoltre sinergie sull'iniziativa Belt and road ferroviaria, visto che entrambi i partner hanno già avviato contatti con la provincia del Sichuan e in particolare con l'area di Chengdu.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Trieste

Trieste alleata del polo logistico lussemburghese di Bettembourg

Monaco - Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all' intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo - come si legge in una nota - l' obiettivo del Memorandum d' intesa sottoscritto oggi nel contesto della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera da Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi).«Dopo l' annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un' alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario. Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell' Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal».«Ho visitato di recente il terminal di Bettembourg - afferma Zeno D' Agostino - e sono rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell' innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia».La collaborazione strategica tra l' Authority giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo "shift modale" di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d' Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell' atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Trasporti-Italia

Trieste

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

Il Porto di Trieste partecipa alla fiera Transport Logistic, fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge a Monaco di Baviera. Presenti 2.300 espositori provenienti da 123 nazioni e regioni. Il porto di Trieste parteciperà con i suoi operatori sia allo stand promosso da Assoporti con le altre Autorità di Sistema, sia all'interno dello stand della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Tante le novità che lo scalo giuliano proporrà ai clienti e stakeholder nei quattro giorni della manifestazione. In particolare verrà presentato un nuovo servizio ferroviario che collegherà Trieste con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. TRINUR sarà inaugurato a fine luglio con una frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019. Nella fase iniziale, TRINUR collegherà il molo V di Trieste con quello di TRICON di Norimberga, gestito dal Gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera. In una seconda fase, il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano, rivolgendosi dunque ai volumi di traffico generati dal territorio del Friuli Venezia Giulia, in armonia con lo sviluppo della "piattaforma logistica regionale" che l'Autorità di Sistema assieme alle altre istituzioni e piattaforme della Regione FVG sta contribuendo a disegnare. Il nuovo servizio su Norimberga commenta Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un'occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici.

Corriere del Veneto

Venezia

Fino a 10 anni e un miliardo di euro per spostare i giganti da San Marco

Dossier segreto del Porto al ministro sugli approdi alternativi di Lido e Chioggia. Malamocco scartato

Francesco Bottazzo

PRIMO PIANO

Grandi navi | I progetti e i nodi politici

Fino a 10 anni e un miliardo di euro per spostare i giganti da San Marco

Dossier segreto del Porto al ministro sugli approdi alternativi di Lido e Chioggia. Malamocco scartato

Il giro d'affari delle crociere

Venezia incassa 155 milioni (ma sono in calo netto dal 2013)

VENEZIA Dai sei ai dieci/undici anni, con importi che vanno dai trecento milioni al miliardo di euro. Fare il nuovo terminal per le grandi navi è una montagna come l' Everest da scalare, lo scrive chiaramente l' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia nella relazione che ha consegnato il 20 maggio al ministero delle Infrastrutture. Tra progetto, autorizzazioni varie e realizzazione, prima del 2025 le crociere non potranno lasciare la Marittima e trasferirsi in una nuova stazione alternativa, almeno considerando le tre soluzioni su cui Danilo Toninelli ha deciso di puntare: il terminal a San Nicolò (Lido), alla bocca di porto di Malamocco e a Chioggia, accanto all' impianto Gpl. Porto Marghera su cui continuano ad insistere Comune e Regione non c' è, del resto il ministro non l' ha mai considerata, fermato dai Cinque stelle locali («Ma non c' è mai stato nessun progetto», ha ribadito dopo l' incidente alla Giudecca), nonostante i tempi siano minori.

Sicuramente lo sono per scavare e rendere navigabile il canale Vittorio Emanuele «con cui si darebbe immediata risposta alla richiesta di evitare il passaggio delle crociere davanti al bacino di San Marco», scrive il Porto nella relazione riservata, e mantiene l' attuale stazione Marittima: 12 mesi di lavori, ma con l' incognita legata alle eventuali autorizzazioni o valutazioni di impatto ambientale, su cui i No Nav continuano ad insistere. Tutte e tre le soluzioni toglierebbero le navi da Venezia, ma mentre Lido e Malamocco sono in mare il terminal di Chioggia continua ad essere in laguna ben distante però da San Marco. La strada è comunque in salita per tutte e tre considerando che l' impatto ambientale è tutt' altro che trascurabile e la logistica (imbarco-sbarco passeggeri, approvvigionamento merci) è difficoltosa.

L' ipotesi più attuale per Chioggia prevede la sistemazione di quattro navi di classe Oasis - quelle lunghe 360 metri e larghe 47, le più grandi al mondo della Royal Caribbean - nell' attuale terminal merci di Val Da Rio «completamente da riqualificare ed attrezzare», sottolinea l' Autorità di sistema portuale, tanto che le criticità riportate sono molteplici a partire dal dragaggio del canale per far passare le navi, che necessita di uno scavo di sei milioni di metri cubi di fanghi. Il costo stimato complessivo è di 232 milioni pronto a salire a un miliardo per sistemare tutte le criticità rilevate: dalla vicinanza con «l' impianto di stoccaggio Gpl della Costa Bionergie che impedisce la realizzazione di uno degli accosti», alla Vas (valutazione di impatto strategico), fino ai «collegamenti ferroviari e stradali carenti». Perché i passeggeri che arrivano all' aeroporto di Venezia come raggiungono poi il terminal se la strada Romea (l' unico collegamento tra Mestre e Chioggia) è insufficiente a supportare anche il solo traffico locale e da tempo si discute di una nuova strada o di metterla in sicurezza? Comunque sia i tempi di attuazione sono di 30 mesi per la procedura autorizzativa e di 45 per progettazione e costruzione: sei anni e mezzo, senza intoppi.

Per lasciare la navi fuori dalla laguna a leggere la relazione ci vuole un bel coraggio, sia se si tratti dalle bocca di porto del Lido che di Malamocco: «I terminal presentano forti problematiche connesse all' esposizione meteomarina che pregiudicano frequentemente l' accessibilità in sicurezza alle banchine e che impediscono lo svolgimento delle operazioni di imbarco e sbarco», sottolinea il Porto. Il terminal del Lido sarebbe realizzato sul lato della scogliera che delimita la bocca di porto e grazie a una lunata (barriera) verrebbero realizzati otto accosti per le navi. La stima è di 450 milioni di euro, ma la relazione sottolinea che «appare notevolmente sottostimata». I tempi complessivi di autorizzazione e realizzazione (il progetto del luglio del 2015 inserisce anche la possibilità di realizzare un collegamento sublagunare) sono previsti in circa undici anni, ma «contrariamente alle indicazioni europee, nazionali e locali implica un consumo di risorse naturali e presenta rilevanti impatti ambientali». Il terminal alla bocca di porto di Malamocco è già stato scartato qualche giorno fa dal provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto e quindi anche dal ministero delle Infrastrutture per le forti problematiche ambientali e di gestione delle navi. Era previsto di fronte alla

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

spiaggia di Pellestrina (ora c' è la piattaforma del Mose che deve essere smantellata): tempi previsti 7 anni e mezzo, spesa almeno un miliardo.

Corriere del Veneto

Venezia

Venezia incassa 155 milioni (ma sono in calo netto dal 2013)

PRIMO PIANO

Grandi navi | I progetti e i nodi politici

Terminal a Chioggia

Stazione a San Nicolò, alla bocca del Lido

Pellestrina, bocca di porto di Malamocco

Fino a 10 anni e un miliardo di euro per spostare i giganti da San Marco

Dossier segreto del Porto al ministro sugli approdi alternativi di Lido e Chioggia. Malamocco scartato

Il giro d'affari delle crociere

Venezia incassa 155 milioni (ma sono in calo netto dal 2013)

venezia L' anno d' oro (per le compagnie di crociera) fu il 2013, quando Venezia toccò il picco massimo della sua storia di destinazione di lusso per i giganti del mare: più di 1 milione e 800 mila passeggeri e quasi 550 toccate nave. Poi sono cominciate le restrizioni, con gli effetti immaginabili.

Anche se i numeri non sono più quelli, il giro d' affari generato dall' approdo in Laguna delle navi da crociera rimane di tutto rispetto.

Secondo uno studio realizzato nell' ottobre scorso da Risposte Turismo, società di ricerca incaricata allo scopo da Clia (l' associazione internazionale del settore crocieristico), l' impatto economico positivo per l' Italia è pari a 410 milioni di euro e i posti di lavoro creati superano i quattromila. Nella sola Venezia, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi (dato riferito al 2017) ha raggiunto i 155 milioni di euro, pari in media a 426.000 euro ogni giorno, che diventano 676 mila se si considerano soltanto i giorni in cui almeno una nave è presente in città. In sostanza, con 1 milione e 417 mila passeggeri e 466 toccate navi, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil riferito all' economia di Venezia.

Tutto ciò tenendo presente il fatto che proprio il 2017 è stato l' anno peggiore per le crociere a Venezia, rispetto al mitico 2013, con 82 toccate nave e 400.000 passeggeri in meno. Di conseguenza, al confronto con l' anno d' oro, anche la spesa diretta complessiva è calata di 45 milioni, mentre il giro d' affari totale si è ridot
to di 123 milioni. All' epoca della presentazione dello studio, il presidente di Clia Italia, Roberto Martinoli, aveva sottolineato: «I numeri dimostrano che la nostra industria ha moltiplicatori importanti, specialmente nei porti capolinea come Venezia, che infatti produce effetti economici significativi sull' indotto della città, del territorio circostante e su tu
tto l' Adriatico». Sempre ragionando sui numeri, Venezia rappresenta il secondo porto del Paese dopo Civitavecchia per numero di passeggeri in movimento. A questo c' è da aggiungere un altro risvolto: rispetto al massiccio afflusso di visitatori, dai quali, soprattutto in alcuni periodi dell' anno, la città lagunare è presa letteralmente d' assalto, le responsabilità dei crocieristi sono decisamente limitate. Rappresentano, infatti, soltanto il 5% dei flussi turistici diretti a Venezia e, come si diceva, dal 2013 a oggi sono costantemente diminuiti, riducendosi di un quarto. Inoltre, sempre sul piano del governo dei flussi, i crocieristi costituiscono un grande vantaggio: è possibile conoscere con larghissimo anticipo, infatti, il numero esatto delle persone che arriveranno nel porto e il giorno e l' ora in
cui sbarcheranno. L' impatto economico sulla città ha un valore particolarmente rilevante anche perché Venezia è base di partenza per le gradi navi: questo significa che molti crocieristi arrivano qualche giorno prima oppure si fermano per qualche giorno al termine della crociera, alimentando l' industria turistica locale. Più in generale, secondo i dati forniti da Clia, l' Italia beneficia più di altre destinazioni del giro d' affari crocieristico, grazie alla sua posizione geografica al centro del Mediterraneo: nel nostro Paese si realizza il 27,6% dell' intero fatturato continentale, pari a 13,2
miliardi di euro.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere del Veneto

Venezia

«Marghera può ospitare subito le prime navi» Ma c'è il veto del ministro

A. Zo.

PRIMO PIANO

La mobilitazione di sabato

Grande protesta No Navi «Occupiamo S. Marco» Prefetto preoccupato

Comune e Regione ancora all'attacco del governo

«Marghera può ospitare subito le prime navi» Ma c'è il veto del ministro

1,4

426

VENEZIA «Da domani mattina il 10 per cento delle grandi navi da crociera può essere spostate sul canale Vittorio Emanuele. Sarebbe un primo provvedimento, ma lo deve decidere Toninelli, invece di mentire perfino al Parlamento», dice Luigi Brugnaro. Si tratta di una cinquantina di navi, quelle più piccole (il pescaggio è di soli 6 metri e mezzo), ma il sindaco di Venezia non si ferma qui: «Ci sono poi degli ormeggi nel canale della Fincantieri e lì ci possono stare 3-4 navi. Sono soluzioni di emergenza per scaricare il traffico dal canale della Giudecca. Non ci sono i progetti?». Le polemiche sull' incidente della Msc Opera di domenica e sullo stallo che in realtà dura dal 2012, anno del decreto Clini-Passera che vietava le grandi navi ma solo dopo aver trovato una via alternativa, proseguono. Ma si guarda anche al futuro per trovare soluzioni che, dopo la grande paura di una tragedia sfiorata, tolgano il prima possibile le crociere dal bacino di San Marco. E Brugnaro, a Radio 24, ha messo sul tavolo una proposta, su cui pare d' accordo anche il governatore Luca Zaia: «Le navi possono andare dritte a Marghera da una via d' acqua che esiste da una vita, il canale dei Petroli - ha detto Zaia - una banchina di due chilometri che esiste già».

Certo, manca il terminal, ma si parla appunto di ipotesi d' urgenza. «Servirebbero solo alcuni lavori di adeguamento», osserva Renato Brunetta, deputato di Forza Italia. E sul Vittorio Emanuele insiste anche il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto: «Si dovrebbe consentirne almeno la manutenzione che non viene fatta da trent' anni anni - dice - Vtp (il gestore della Marittima, ndr) si è già offerta di fare le caratterizzazioni, per cui sarebbe a costo zero per la città.

Bisogna assumersi la responsabilità di prendere questa decisione». Zappalorto spinge anche sul protocollo fanghi: «Altrimenti non si può neanche fare la manutenzione ordinaria dei canali».

Il ministero delle Infrastrutture però sembra aver preso un' altra strada, come ha ribadito Danilo Toninelli ieri in aula, rispondendo a tre interrogazioni del question time .

Niente Marghera («non esiste nessun progetto, solo uno studio embrionale» insiste il ministro), problemi sul Vittorio Emanuele («senza protocollo fanghi non si può scavare»), per il futuro terminal testa a testa tra le ipotesi San Nicolò e Chioggia («Malamocco è stato bocciato dal provveditore Roberto Linetti per motivi di natura ambientale»). Ma per il presente ha comunicato che già martedì si riunirà il gruppo di lavoro della Capitaneria di Porto che dovrà «mitigare nell' immediato il passaggio delle grandi navi nello splendido bacino di San Marco». La linea pare quella di criteri più stringenti del famoso «algoritmo» che già ora vieta il passaggio alle navi con certe caratteristiche, soprattutto di dimensioni. «Stiamo costruendo insieme ai colossi crocieristici un progetto che mantenga Venezia al centro mondiale della crocieristica senza impatti ambientali e salvaguardando il lavoro», ha detto Toninelli.

«Cosa deve decidere il gruppo di lavoro? Ridurrà i passaggi? Ma i problemi di sicurezza restano - incalza Nicola Pellicani, deputato del Pd - Chioggia e Lido sono soluzioni irrealistiche». «Serve un blocco immediato del passaggio delle grandi navi», dice Federico Fornaro (LeU). Intanto domani la procura di Venezia, che ha indagato sei persone per l' incidente, dovrebbe affidare la consulenza tecnica sulla nave: restano dunque ancora dubbi su quando la Msc potrà ripartire.

Corriere del Veneto

Venezia

Commissario per finire il Mose ma mancano i soldi per gestirlo

Spariscono i fondi destinati alla manutenzione, il Mef blocca tutto: non c' è copertura

Alberto Zorzi

REGIONE ATTUALITÀ

Commissario per finire il Mose ma mancano i soldi per gestirlo

Spariscono i fondi destinati alla manutenzione, il Mef blocca tutto: non c'è copertura

Futuro a sinistra, offrire idee chiare

Nuova polemica

Sanità, dalla Calabria 9,4 milioni al Veneto

VENEZIA Il Mose sarà commissariato e arriveranno i primi soldi della legge speciale ai Comuni lagunari. Ma dopo un braccio di ferro durato un' intera giornata, a partire dal no della Ragioneria dello Stato confermato in mattinata, dell' emendamento al decreto «sblocca cantieri» è sparita di nuovo la «struttura pubblica» che avrebbe dovuto occuparsi della gestione e manutenzione delle dighe mobili per salvare Venezia dall' acqua alta.

«Non ci sono le coperture», è stato il diktat del ministero dell' Economia, nonostante il tentativo di mediazione in extremis del viceministro leghista Massimo Garavaglia. Ovvio che la Ragioneria dia pareri tecnici contingenti, ma in questo momento lo Stato non pare in grado di (o non vuole) finanziare il futuro del Mose.

E comunque resta il fatto che il tema di come gestire e manutenere l' opera viene rinviato ancora, non si sa a quando.

Il Provveditorato già da tempo ha dato una stima dei costi: 80-100 milioni all' anno, che dovranno coprire gli stipendi dei dipendenti, le «bollette» (solo di corrente elettrica si parla di 6 milioni di euro) e la manutenzione vera e propria. Un mese fa il ministero delle Infrastrutture aveva ipotizzato che ogni membro di questa «struttura pubblica» avrebbe dovuto mettere la sua quota parte: 15 milioni a testa i quattro ministeri (oltre a quello guidato da Danilo Toninelli anche Economia, Beni Culturali e Turismo) e la Regione Veneto, 10 milioni Comune di Venezia e Città metropolitana e 5 milioni l' Autorità di sistema portuale. Proposta che aveva scatenato una sollevazione popolare degli enti locali, che sdegnosamente avevano replicato che il Mose se lo sarebbe dovuto pagare lo Stato con la fiscalità generale. A quel punto è iniziato un balletto di testi: prima l' ipotesi di «cabina di regia» è stata espunta, poi è stata accolta la proposta di Brugnaro e Zaia di rimetterla con la specificazione che a pagare fosse lo Stato. In realtà è stata una «trappola», perché mentre il Mit accoglieva l' emendamento, dall' altra parte il Mef lo ha cassato. Ieri poi, a un certo punto, in commissione Bilancio si era ipotizzato che il comma potesse passare solo scaricando i costi sugli enti locali. Pare che a Venezia siano volati fulmini e saette con Zaia e la Lega locale furibondi con i compagni di partito a Roma e le linee sono diventate torride, tanto da fermare l' aula per un' ora e mezza. Alla fine è stato il ministro Toninelli ad annunciare l' accordo.

«Passa in una riformulazione in cui la parte dei costi il Mef l' ha bocciata e i tre commi diventano due: commissario straordinario e stanziamento dei 40 più 25 milioni dei fondi ai comuni della laguna», ha detto Toninelli a margine della discussione, proseguita fino a tarda serata.

Il ministro ha poi precisato che i fondi di legge speciale - i primi 65 milioni di un pacchetto di 265 fermo da più di un anno - «non venivano assegnati perché i Comuni non si mettevano d' accordo sui criteri di destinazione». Frase che farà inferocire i sindaci, a partire da Luigi Brugnaro, che accusavano Toninelli di non convocare il Comitatone.

Il testo prevede dunque la nomina entro 30 giorni di un commissario «sblocca cantieri», che avrà i poteri di stazione appaltante: il suo compenso sarà a carico dei fondi già previsti per l' opera. La commissione Bilancio aveva aggiunto un capoverso in cui si diceva che entro 3 mesi avrebbe dovuto fare una ricognizione di quanto serviva sia per finire l' opera, che per gestione e manutenzione. E' poi aggiunto, tra i ministeri da consultare per la nomina, quello dell' Ambiente ai quattro di cui sopra, come chiesto dal senatore Pd Andrea Ferrazzi.

«Ma è stato bocciato quello sulla salvaguardia di 250 dipendenti di Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar - lamenta Ferrazzi - Così si perdono competenze, è una grave responsabilità». «Toninelli continua a danneggiare il Veneto e ora non paga il futuro del Mose - dice il collega Massimo Ferro (FI) - bisogna mandarlo a casa».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere delle Alpi

Venezia

esclusa l' opzione marghera

Toninelli: grandi navi a Chioggia o Lido

venezia. «Il progetto di Marghera non esiste». È secco il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli nel rispondere alle tre interrogazioni alla Camera di Leu, M5s, e Forza Italia su cosa intenda fare il governo per togliere le grandi navi dal Bacino di San Marco, dopo lo spaventoso incidente di domenica. Marghera (con scavo del canale Vittorio Emanuele fino in Marittima) è la soluzione caldeggiata da Comune, Regione, operatori portuali: per il Mit non è neppure in campo. «Ciò che mi preme chiarire è che non esiste alcun progetto Porto di Marghera», parla veloce Toninelli nell' aula di Montecitorio, «si tratta di un' idea, uno studio embrionale e non certo di una soluzione che da domani farebbe traslocare le grandi navi dalla laguna di Venezia. Mancano la valutazione di impatto ambientale, la disciplina dello smaltimento dei fanghi e la relativa quantificazione economica.

Non esiste uno studio di fattibilità. Al mio Gabinetto non è mai stato inviato nulla».

Il ministro ci tiene a ribadire due cose: che sull' ipotesi Marghera non vede «come si possano bloccare o abbandonare nei cassetti del Ministero progetti mai pervenuti». E che si lavora da tempo su altri fronti, per arrivare a una decisione entro poche settimane. L' alternativa in campo, per lui, è tra Chioggia e Bocca di Porto del Lido. Martedì si riunirà il gruppo di lavoro tra Provveditorato, Porto, Capitaneria che ha regolato il transito delle navi in attesa delle scelte politiche sulle vie alternative.

--

REGIONE

Lo schianto in laguna

Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»

Agenti marittimi e sindacato dopo l'incidente della Msc Opera «Crocieristica, risorsa da difendere». Ma Venezia va protetta

40 mila

1,6 mln

100

502

5 mila

Mose, alt del ministero di Tria alla gestione Stato-enti locali

Toninelli: grandi navi a Chioggia o Lido

Corriere delle Alpi

Venezia

Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»

Agenti marittimi e sindacato dopo l' incidente della Msc Opera «Crocieristica, risorsa da difendere». Ma Venezia va protetta

REGIONE

Lo schianto in laguna

Traffico in aumento 502 navi nel 2018 «5 mila lavoratori 150 milioni in città»

Agenti marittimi e sindacato dopo l'incidente della Msc Opera «Crocieristica, risorsa da difendere». Ma Venezia va protetta

40 mila

1,6 mln

100

502

5 mila

Toninelli: grandi navi a Chioggia o Lido

Mose, alt del ministero di Tria alla gestione Stato-enti locali

Roberta De Rossivenezia. Nove grandi navi in Stazione marittima di Venezia tra sabato e domenica, giorno dell' incidente, più due battelli fluviali e un aliscafo. Oltre 40 mila persone tra passeggeri in arrivo e partenza in un solo fine settimana. Navi da rifornire, persone da spostare, turisti in città.

«Siamo ovviamente preoccupati da quanto accaduto, ma anche sollevati dal fatto di aver lanciato pochi giorni fa il nostro appello al governo perché assuma le decisioni necessarie e attese da tempo per permettere al porto di Venezia di operare: una realtà produttiva e occupazionale fondamentale». A parlare è il presidente degli agenti marittimi Alessandro Santi, tra i firmatari della missiva ai ministri dei Trasporti e dell' Ambiente per chiedere interventi urgenti per il ripristino dei fondali del Canale dei Petroli (che sta limitando il pescaggio delle navi, penalizzando il porto commerciale) e di autorizzare lo scavo del canale Vittorio Emanuele, per togliere le grandi navi dal Bacino di San Marco, secondo il progetto di Porto e Comune.

Quanto al traffico passeggeri, i dati di Vtp per il 2018 raccontano di numeri in crescita rispetto al 2017, dopo anni di calo: l' anno scorso si sono contati 502 approdi di navi per 1,560 milioni di passeggeri (erano stati 466 e poco più di 1,4 milioni nel 2017), 100 battelli fluviali (per 20 mila passeggeri), 391 aliscafi (con quasi 100 mila viaggiatore). In totale 1.680.599 passeggeri. Su quanto valga, nello specifico, il settore crocieristico, c' è da sempre un braccio di ferro tra operatori e ambientalisti: i primi parlano di 5 mila occupati nel settore, i secondi che li dimezzano.

«Ci sono le imprese di servizio a terra, chi si occupa di rifornire le navi, i dipendenti delle diverse agenzie che seguono le pratiche, quanti si occupano del rifornimento di vivande, il mondo dei trasporti: 5 mila persone ci sono tutte», commenta il sindacalista della Fip Cgil, Antonio Capiello, «per questo siamo molto preoccupati dalla mancanza di decisioni sul futuro del comparto.

Come Cgil, da sempre diciamo che il passaggio per la Giudecca non è più tollerabile: cosa sarebbe successo se l' avaria fosse avvenuta davanti a San Marco? Quello che ci preme è salvaguardare i posti di lavoro.

Dove trasferire le navi? Non a Chioggia: quel porto non può ospitarle; ipotesi off shore sono archiviate da tempo; il Duferco in bocca di Porto? Non sta a noi dirlo, ma certamente la soluzione immediata è Marghera, lungo il Canale del Petroli dove le navi passano da sempre. Certo, c' è un problema di convivenza con il traffico commerciale: ci vogliono 3 ore per il transito e sono previsti 3 convogli in entrata e 3 in uscita, ma la soluzione si possa trovare sull' h24, salvaguardando tutta la portualità, commerciale e crocieristica: posti di lavoro di qualità, non parliamo di mille euro al mese».

Tutte le categorie chiedono ormai che quanto prima le grandi navi lascino il bacino di San Marco (per Marghera-Vittorio Emanuele), ma altro punto controverso è quale sia la ricaduta sulla città di Venezia del traffico crocieristico, in termini di economia generale, in una città già soffocata da troppi turisti. È ancora Santi ad intervenire: «Una ricerca del Clia, l' associazione delle compagnie armatoriali di crociera, ha stimato in 155 milioni di euro l' impatto generato dalle crociere sull' economia della città: 109 milioni di spese dei viaggiatori (alberghi, ristoranti, negozi), oltre 9 degli equipaggi, quasi 37 di spese dirette delle navi da crociera, tra rifornimenti e ancoraggio. Una media di 400 mila euro al giorno: 10 mila stanze d' hotel solo per gli equipaggi. C' è il modo per salvaguardare Venezia e la sua economia».

Questo il punto di vista degli operatori: resta da trovare il difficile equilibrio con Venezia.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Gazzettino

Venezia

Gestione Mose, è dietrofront lo Stato non pagherà le spese

`Stralciato l' emendamento che metteva a carico dell' Erario i costi di manutenzione `Toninelli spiega: il ministero dell' Economia non ritiene «sostenibile» l' impegno proposto

ALDA VANZAN

Primo Piano

La salvaguardia di Venezia

Gestione Mose, è dietrofront lo Stato non pagherà le spese

▶Stralciato l'emendamento che metteva a carico dell'Erario i costi di manutenzione ▶Toninelli spiega: il ministero dell'Economia non ritiene «sostenibile» l'impegno proposto

100 milioni di euro stimati per la manutenzione annuale delle dighe

Via libera allo "sblocca cantieri", meno vincoli alle gare

IL CASO VENEZIA Chi gestirà il Mose, una volta completato? Non si sa. Chi pagherà le spese di funzionamento delle dighe mobili di Venezia? Mistero. Doveva farsene carico Roma, ma, improvvisamente, la frase con oneri a carico del bilancio dello Stato è scomparsa. Cancellata e non sostituita. Come se il tema non fosse all' ordine del giorno. Il che, effettivamente, è vero nell' anno 2019, ma appena il Modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della laguna di Venezia sarà pronto, qualcuno dovrà pur farlo funzionare. E, di conseguenza, qualcuno dovrà pagare la gestione del meccanismo di tutela della città dalle alte maree. O si è costruito un mostro per lasciarlo marcire sott' acqua?

LA POLEMICA La notizia è di ieri mattina, quando, in commissione Bilancio al Senato, vengono portati in votazione gli emendamenti al Decreto Sblocca-Cantieri. Ce n' è uno che riguarda il Mose e che a suo tempo aveva fatto discutere perché il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli (M5s) aveva previsto che a farsi carico della manutenzione delle dighe mobili - circa 100 milioni di euro all' anno - fossero, oltre allo Stato, anche Regione Veneto, Comune e Città metropolitana di Venezia, attraverso un' imposta di scopo con ricavato vincolato a carico dei turisti. «Il Mose è un' opera nazionale e se ne deve occupare il governo», aveva tuonato il governatore Luca Zaia, annunciando che per quanto lo riguardava era «strada sbarrata». Alla fine Toninelli aveva fatto marcia indietro, tanto che era stato presentato un altro emendamento, a firma Antonella Faggi (Lega) e Agostino Santillo (M5s) in cui si specificava che i soldi che serviranno a far funzionare il Mose saranno totalmente a carico dello Stato.

Testuale: la Struttura per la gestione del Mose è composta e opera a mezzo di una dotazione economica finanziata con oneri a carico dello Stato.

COLPO DI SCENA Ma quello che viene portato in votazione ieri mattina in commissione Bilancio al Senato non è l' originario emendamento Faggi/Santillo. È un altro testo.

Che conferma la nomina di un commissario straordinario, ma non più per il completamento e la messa in esercizio del Mose, bensì per sovraintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell' opera. Quisquilie? Può darsi, però inizialmente era chiaro che il commissario dove completare e mettere in esercizio in Mose, adesso un po' meno. Ma la sorpresa è un altra: nel nuovo emendamento non c' è più alcun riferimento alla Struttura pubblica di gestione, quella che doveva mettere assieme quattro ministeri (Economia, Trasporti, Beni culturali, Agricoltura/Turismo) più Regione Veneto, Comune e città metropolitana di Venezia, Autorità di sistema portuale e che doveva funzionare con risorse statali. Come mai?

La spiegazione arriva dal ministero di Toninelli: il ministero dell' Economia e delle finanze «non ha ritenuto economicamente sostenibile il comma dell' emendamento sulla struttura di gestione che era stato ricalibrato recependo le istanze dei territori interessati». La bocciatura, ha precisato la nota, è venuta «nonostante l' interessamento del viceministro Massimo Garavaglia». L' emendamento in commissione è passato, ma pare di capire che sia stato solo un ok tecnico. Tant' è che poi, in aula, su richiesta del relatore Santillo, l' emendamento è stato accantonato.

I FONDI In Comune di Venezia lo stralcio della gestione del Mose non sembra aver destato grande preoccupazione. Prima o poi, è il convincimento, qualcuno si occuperà della gestione del Mose, intanto l' importante è che venga finito, come peraltro sottolineato dal ministero di Toninelli: Il Mose è storicamente un mastodontico ricettacolo di sprechi e scandali, un' opera costosissima sia sul fronte della costruzione che della manutenzione. Una infrastruttura che, però,

a questo punto va completata e fatta funzionare».
A far felici gli enti locali è semmai la conferma dell' arrivo dei fondi: i 25 milioni del 2018 e i 40 milioni del 2019 saranno ripartiti non più attraverso il Comitatone ma con decreto del presidente del Consiglio dei ministri su proposta di Toninelli, sentiti gli enti attuatori.
A protestare è il deputato dem Nicola Pellicani: «Il decreto sblocca-cantieri con i successivi vari emendamenti e subemendamenti è stato scritto e riscritto mille volte, con il risultato finale di scoprire che l' Agenzia per la manutenzione e la gestione delle dighe mobili non si potrà fare perché mancano le risorse. Questo governo è ormai allo sbando, passerà alla storia per non aver fatto nulla per Venezia».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Grandi navi, Toninelli: «Marghera non esiste» Il Prefetto: «Ci ascolti»

`Il ministro M5s: «Non c' è un piano» In arrivo nuovi limiti per le crociere `Zappalorto: «Ma neppure per le altre ipotesi ci sono progetti»

ALDA VANZAN

Primo Piano

Lo schianto a Venezia

Grandi navi, Toninelli: «Marghera non esiste» Il Prefetto: «Ci ascolti»

Brugnaro insiste: «Le scelte del 2017 si possono già realizzare, da subito»

IL DIBATTITO VENEZIA Marghera «non esiste», Malamocco è stata esclusa per «ragioni ambientali», quindi la scelta del nuovo porto crocieristico sarà tra Chioggia e Lido San Nicolò. Ma siccome, anche se si deciderà entro giugno, ci vorrà tempo sia per costruire il nuovo approdo delle navi bianche che per rendere praticabili via d' acqua alternative al Bacino di San Marco e alla Giudecca, già martedì prossimo si riunirà il ricostituito gruppo di lavoro del 2017, quello composto da Capitaneria di Porto, Provveditore interregionale alle opere pubbliche e Autorità portuale, per introdurre nuove limitazioni alle crociere a Venezia.
Tre giorni dopo l' incidente a San Basilio, dove la Msc Opera è andata addosso alla motonave fluviale River Countess, causando quattro feriti, l' argomento della crocieristica a Venezia è stato ieri oggetto del question time a Montecitorio. Il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli ha risposto a tre interrogazioni, continuando a smentire il sindaco di Venezia e il governatore Zaia: «Non esiste alcun progetto Marghera». Solo che, da Venezia, gli ha risposto il prefetto Vittorio Zappalorto: «Toninelli dice che manca un progetto-Marghera? Bene, gli faccio notare che non esiste nemmeno un progetto-Chioggia».
LE RISPOSTE Rispondendo all' onorevole Federico Fornaro (LeU), il ministro Toninelli ha detto perché il decreto Clini-Passera del 2012 è rimasto inattuato: «Quel decreto, emanato a seguito della tragedia della Costa Concordia naufragata nei pressi dell' Isola del Giglio, subordinava l' efficacia del divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi superiori a 40.000 tonnellate alla disponibilità di vie di navigazione alternative a quelle vietate. Dal 2012 a oggi il problema è rimasto irrisolto e non è mai stato individuato alcun percorso alternativo per le Grandi Navi. Di conseguenza, il divieto di transito non è mai stato applicato». È stato rispondendo a Fornaro che il ministro ha annunciato la riunione per martedì del ricostituito gruppo di lavoro, quello del 2017 che ha portato all' ordinanza che, sulla base di fattori legati alle dimensioni, diceva uqli navi potevano entrare e quali no. L' obiettivo ora è di mitigare ulteriormente gli effetti del passaggio delle navi, quindi si intuisce, aumentare i divieti.
PAGINETTE Rispondendo invece ai deputati Giorgio Mulè e Renato Brunetta di Forza Italia - e poi ad Alvise Maniero del M5s - Toninelli ha scandito: «Non esiste alcun progetto del Porto di Marghera. Si tratta di un' idea, uno studio embrionale. Non esiste uno studio di fattibilità tecnico-economica, dunque non esiste alcuna ipotesi progettuale. Non è mai stato formalizzato alcunché e al mio Gabinetto non è mai stato inviato nulla di quello di cui hanno parlato in molti in questi giorni.
Quindi, non c' è mai stato nessun blocco da parte mia. Non vedo come si possano bloccare o abbandonare nei cassetti del ministero progetti mai pervenuti».
Toninelli non è stato tenero neanche nei confronti del Porto: «Abbiamo appreso dal presidente dell' Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, dell' esistenza di un' analisi multicriteria delle alternative per la crocieristica di Venezia. E, dopo averne formalmente chiesto copia, giungevano sulla mia scrivania 13 idee di circa due paginette l' una». A Musolino è poi stato chiesto di redigere un elaborato di fattibilità tecnico-economica di tre delle ipotesi progettuali avanzate, cioè Chioggia, Lido San Nicolò e Malamocco. «Due settimane fa, sono arrivati solo due degli approfondimenti richiesti, in quanto l' ipotesi di Malamocco è stata ritenuta impraticabile dal Provveditore Linetti e dall' Autorità di Sistema portuale per ragioni ambientali».
Il ministro ha detto di aver ascoltato anche le compagnie crocieristiche: «Stiamo costruendo con loro l' idea definitiva di un progetto che non abbia impatti ambientali e che non tocchi l' occupazione, perché Venezia torni centro mondiale

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

della crocieristica». Sferzante la replica di Brunetta: «Le ipotesi Chioggia, Malamocco e Lido sono una follia SCAFI E GAS Quanto a Chioggia, il sindaco pentastellato Alessandro Ferro ha ribadito che il porto crocieristico non può coesistere con il deposito da 9mila metri cubi di Gpl previsto nella sua città: «Le due cose sono incompatibili, ma questo non significa che io sia contro le navi e contro Toninelli.
Anzi, è vero il contrario: io spero che il nostro ministro scelga Chioggia per le grandi navi, così ci toglierà il deposito di Gpl». Ma tecnicamente Chioggia potrebbe ospitare le navi da crociera? I canali sono sufficiente profondi?
«Queste sono cose tecniche, si farà tutto quello che serve».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

«Ma prima bisogna sistemare il nodo viabilità»

Mestre

L'ASSESSORE BORASO
«Respingo le critiche, non si può dire sei che l'opera è da buttare. Avevamo già tentato di spostarla però non è stato possibile»

Una palestra nella nuova piscina

►Ieri in commissione si è discusso nuovamente del progetto ►L'impianto è però entrato nel mirino di alcuni consiglieri,
A Marghera, oltre alle vasche, 120 metri quadri per il fitness anche di maggioranza, per collocazione e dimensioni

«Condanna per le violenze sul giocatore di football»

Delegato del sindaco

Bartirotta: «Questa è l'ennesima follia»

«Ma prima bisogna sistemare il nodo viabilità»

MOBILITÀ MESTRE «La nostra idea per risolvere, almeno temporaneamente, il problema del passaggio dei camion su via delle Macchine è di deviare il traffico pesante in rampa Fincantieri, per poi svoltare in direzione Venezia percorrendo via della Libertà fino allo svincolo di punta San Giuliano».

È Alvise Ferialdi, portavoce del gruppo cittadino Buongiorno Marghera, nato dall' omonima pagina Facebook, ad illustrare il documento Piscina in sicurezza consegnato ieri all' assessore alla Viabilità, Mobilità e Trasporti, Renato Boraso, e ora al vaglio dei consiglieri comunali in vista di una prossima commissione consiliare congiunta (Urbanistica-Lavori Pubblici) che potrebbe essere convocata già per la prossima settimana.

Una ventina di pagine che contengono le proposte per la realizzazione di una viabilità ciclopedonale a servizio della nuova piscina di Marghera, ma anche suggerimenti per gestire il traffico dei tir, uno dei nodi più critici da affrontare.

«Oggi chi percorre via delle Macchine ha la sensazione di camminare in un campo minato, pieno di buche e avvallamenti, non certamente una strada urbana che porterà a un impianto natatorio. - si legge nello studio - Il nuovo impianto sarà utilizzato da bambini, anziani e disabili, e bisogna tenerne conto». Ecco perché per congiungersi con via Fratelli Bandiera in totale sicurezza serve «un percorso diretto e regolare, con punti luce sia verticali che orizzontali a distanza cadenzata, attraversamenti a led».

Tra le soluzioni prospettate: quattro semafori a tempo alla rotonda tra via delle Macchine e via dell' Elettricità per garantire la sicurezza dei pedoni, e la revisione dei parcheggi sul fianco del Mof, passato il quale dovrà essere installato un altro semaforo a chiamata per bloccare la biforcazione di via dell' Azoto. Altro punto sottolineato anche durante la commissione di ieri in via Palazzo è che il ponte strallato viene usato troppo poco: «A questo proposito dovremmo ragionare con l' Autorità Portuale» ha detto l' assessore Renato Boraso.

Emanuele Rosteghin (Pd) ha sottolineato: «I problemi legati alla viabilità vanno affrontati adesso, non possiamo aspettare di avere la piscina costruita.

Già oggi dovremmo avere un quadro complessivo che riguarda gli accessi».

Francesca Faccini (Civica Casson) ha aggiunto: «Non sappiamo ancora nulla, come si muoveranno i cittadini? In bicicletta? Con quali piste ciclabili.

A piedi? Quali saranno i percorsi e i marciapiedi. Lo stesso vale per il trasporto pubblico».

Presente ieri anche la vicepresidente della Municipalità di Marghera, Donatella Marello: «Il progetto deve essere contestuale ad un' adeguata progettazione della viabilità, i tempi sono ormai maturi».

E.Cal. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Giornale Di Vicenza

Venezia

VENEZIA. Stop a San Marco ma gli enti vogliono la Marittima. Brugnaro: «Il ministro mente»

Maxinavi, scontro alla Camera Toninelli ri-boccia Marghera

«Non c' è nessuno studio serio: si lavora alle ipotesi di Chioggia e Lido»

P.E.

VENETO

La Lega fa cappotto Ma Salvini adesso la riorganizzerà

Arriva il serbatoio che utilizza il Brenta per i tubi anti-Pfas

Maxinavi, scontro alla Camera Toninelli ri-boccia Marghera

«Non c'è nessuno studio serio: si lavora alle ipotesi di Chioggia e Lido»

«Sblocca-cantieri, attenti a non fermare i Comuni»

VENEZIA «Non esiste alcun progetto del Porto di Marghera», quindi «non c' è mai stato nessun blocco da parte mia. Non vedo come si possano bloccare o abbandonare nei cassetti del Ministero progetti mai pervenuti». Così si è difeso ieri alla Camera nel question time il ministro per le infrastrutture Danilo Toninelli, incalzato dalle interrogazioni di Leu e Forza Italia (col deputato Renato Brunetta) e difeso invece da quella dei 5Stelle (col deputato Alvise Maniero), dopo l' incidente di domenica con la nave da crociera finita contro la banchina di S. Basilio nel canale della Giudecca e su un' imbarcazione turistica (4 feriti) .

SCONTRO FRONTALE. Come noto, lo scontro è frontale e durissimo. Da una parte Comune, Regione e altri enti che sostengono la soluzione dell' utilizzo del Canale dei petroli fino a porto Marghera e poi da lì del canale Vittorio Emanuele, per tenere lontane le grandi navi da crociera dal bacino di S. Marco, ma consentendo loro di giungere comunque all' attuale stazione Marittima vicina a piazzale Roma («basta solo scavare per adeguare i canali che già esistono alla stazza delle navi», ha ribadito Brunetta): l' accusa a Toninelli (su cui si accentrano le voci di una possibile fuoriuscita dal governo in base a un ipotetico rimpasto) è di non aver fatto nulla.

Dall' altra parte il Ministero e Toninelli: ieri ha ribadito che questa è un' idea senza nessun approfondimento progettuale perché manca la "Via-valutazione impatto ambientale" bisogna prima dire che tipo di fanghi inquinanti verrebbero portati alla luce con gli scavi e che destinazione si dovrebbe dare loro. Replica il sindaco veneziano Luigi Brugnaro a Radio24: «Toninelli mente sapendo di mentire: c' è un verbale allegato al Comitatone del 7 novembre 2017 che diceva esattamente quello che ha detto il governatore Zaia. Il canale c' è: non c' è il progetto perché lui non ha dato corso all' accordo. Il Ministero deve ordinare all' Autorità portuale di elaborare progetti e scavi».

DUE ALTRE SOLUZIONI. «Ho convocato - dice Toninelli Autorità marittima, Provveditore e Autorità portuale e li ho invitati a riattivare il Gruppo di lavoro costituito nel marzo del 2017: si riunirà martedì».

Il ministro ha detto che sta lavorando coi ministri Bonisoli e Costa al nuovo terminal crocieristico, ma l' iter è lungo. Si è giunti a tre ipotesi con fattibilità tecnico-economica - d' intesa con l' allora viceministro leghista Rixi (poi dimessosi, come noto), il Comune e la Regione. E «due settimane fa, sono arrivati solo due degli approfondimenti richiesti, in quanto l' ipotesi di Malamocco è stata ritenuta impraticabile dal provveditore Linetti e dall' Autorità di Sistema portuale per ragioni ambientali». Restano in piedi quindi Chioggia e Lido di Venezia per farvi giungere le grandi navi. «Nelle interlocuzioni che abbiamo avuto abbiamo ovviamente parlato con i colossi crocieristici e con loro stiamo costruendo un' idea definitiva per un progetto che non abbia impatti ambientali, che non tocchi l' occupazione e mantenga elevato il livello turistico».

MOSE. Intanto preoccupa la futura gestione del Mose: il ministero Mef «non ha ritenuto economicamente sostenibile» la proposta degli enti che i costi di gestione siano a carico dello Stato. Ma Toninelli: «Tutto risolto.: sì al commissario straordinario per il completamento fino al collaudo dell' opera e stanziamento di 40 25 milioni dei fondi ai Comuni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Marinese: «Avanti con Marghera C'è il rischio di perdere il Porto»

Il presidente di Confindustria Venezia Rovigo tranciante: «Il ministro nomini un commissario con pieni poteri»

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

Marinese: «Avanti con Marghera C'è il rischio di perdere il Porto»

Il presidente di Confindustria Venezia Rovigo tranciante: «Il ministro nomini un commissario con pieni poteri»

Daniele FerrazzaVENEZIA. «Domenica mattina abbiamo rischiato una tragedia, di quelle grandi: se quella nave sbagliava di pochi metri o ci fossero stati due nodi di vento centrava l' imbarcadero dei vaporetti. E allora saremmo qui a piangere vittime, non a discutere se il nuovo terminal crocieristico va fatto oppure no».

Vincenzo Marinese riflette sull' incidente alla Msc Opera e avverte che la partita che si sta giocando in questi giorni sulla pelle della città più bella al mondo è epocale, può essere uno di quei crocevia della storia da cui discendono una serie di conseguenze permanenti.

Il presidente degli industriali di Venezia e Rovigo mostra tutta la sua esasperazione contro una politica che non decide, contro i comitati del «sempre no», contro l' ipocrisia di chi si nasconde dietro a un dito. «Siamo prigionieri dei comitati del no e la politica guarda al consenso immediato, senza più visione né competenza» spiega davanti ai rappresentanti di Federchimica, riuniti a parlare giusto di ambiente e sostenibilità.

«La fabbrica del Porto è fondamentale - spiega Marinese - indispensabile per il futuro della città: non solo per Venezia, ma per tutto il Nord d' Italia perchè se vogliamo intercettare le rotte della crescita il mare è essenziale. E noi siamo baciati da questa fortuna».

Rispetto ai timori legati all' inquinamento della laguna causato dai grattacieli del mare - con la Ong Transport & Envirronement che descrive Venezia come la terza città d' Europa per inquinamento da grandi navi - Marinese è tranciante: «Il problema dell' inquinamento della laguna non è rappresentato dalle grandi navi, ma da tutte le fonti di inquinamento che solcano la laguna, a partire dalle barche dei veneziani. Nei fondali della laguna c' è di tutto, sembra una discarica. Ma la logica di non toccare mai nulla è devastante: chi sostiene che non si può scavare il canale Vittorio Emanuele perchè ci sono i fanghi inquinanti rasenta la follia. Se ci sono materiali contaminati vanno tolti, mica lasciati là...

»Nella partita che si sta giocando in questi giorni, il capo degli industriali sottolinea un rischio preciso: quello che, se sfuma l' ipotesi del terminal crocieristico a Marghera, la città perda sul lungo periodo anche il porto stesso, la principale industria dell' area metropolitana: «Non dobbiamo mollare su Porto Marghera - aggiunge -: se perdiamo le Grandi Navi, poi diranno che neanche le petroliere possono entrare, e poi ancora diranno stop alle navi gasiere. E noi perderemo il porto e tutto l' indotto che vi ruota attorno. Il Porto non si tocca e Marghera è la soluzione più adeguata».

Poi si versa l' acqua nel bicchiere di plastica («Anche questa è chimica»)e aggiunge: «Se sparisce il porto sparisce il biodiesel. E sapete che colore ha il biodiesel? Il colore dell' acqua». E si lancia in una filippica contro l' indecisione della politica, vorace di consenso ma incapace di decidere: «L' Italia ha rinunciato a suo tempo alla chimica e Porto Marghera ha pagato un prezzo altissimo, qua c' era il 50 per cento della chimica nazionale. Abbiamo bruciato diciottomila posti di lavoro, una scelta scellerata proprio perchè la politica non ha saputo o voluto decidere. Ci siamo spogliati della nostra vocazione, abbiamo rinunciato alle nostre competenze. Oggi viviamo il tempo della demogagia, siamo prigionieri dei comitati ambientalisti che impediscono ogni decisione. E la politica segue il consenso, non la visione. Ma se perdiamo il porto perdiamo anche i seicento milioni di investimenti che Versalis, Eni, Arkema, Lng, Fincantieri, Veritas e molte altre imprese hanno puntato sul rilancio di Porto Marghera: qui c' è il 2 per cento del Pil nazionale». Poi liscia il pelo al sindacato: «Altro che flat tax, qua bisogna detassare il lavoro e difendere ogni attività industriale che si insedia e investe nell' innovazione e nella sostenibilità» conclude.

Sul nuovo terminal crocieristico, Marinese non mostra dubbi su Marghera in quanto area già predisposta e liquida l' ipotesi accarezzata dal ministro Toninelli di puntare su Chioggia come una stupidaggine: «A parte il fatto che l' investimento sarebbe molto oneroso perchè un' area così va attrezzata e bisogna pensare alla logistica... ma poi

come facciamo a portare quarantamila persone a Venezia? Sono undici miglia, a occhio e croce ci vogliono due ore e un quarto». Secondo il presidente degli industriali la strada più operativa sarebbe quella di nominare un commissario con pieni poteri, che faccia la gara per un nuovo terminal e scelga la proposta migliore.
«Sento parlare di rilancio di Porto Marghera da quarant' anni - conclude Marinese - ma se perdiamo questa sfida, quella di risolvere un problema creando un' opportunità, allora davvero rischiamo di perdere il Porto».
--

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

A MARGHERA

Un terminal per le navi

A sinistra l' area portuale di Porto Marghera, dove è ipotizzata la realizzazione di un nuovo terminal crocieristico, che consentirebbe di evitare il passaggio nel canale della Giudecca delle Grandi Navi.
Sopra, il presidente di Confindustria Venezia Rovigo Vincenzo Marinese, 51 anni, decisamente a favore dell' ipotesi Marghera. «Se non si realizza questa ipotesi - è il suo ragionamento - c' è il concreto rischio di perdere in prospettiva la portualità di Venezia».

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

Marinese: «Avanti con Marghera C'è il rischio di perdere il Porto»

Il presidente di Confindustria Venezia Rovigo tranchante «Il ministro nomini un commissario con pieni poteri»

Un terminal per le navi

L'INCHIESTA

Focus sulle cause del guasto A giorni la consulenza tecnica

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

QUESTION TIME DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

Toninelli si difende in Parlamento «Non esiste alcun progetto»

Nuovo terminal crocieristico, in campo restano soltanto due ipotesi: Chioggia oppure il Lido

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

Toninelli si difende in Parlamento «Non esiste alcun progetto»

Nuovo terminal crocieristico, in campo restano soltanto due ipotesi: Chioggia oppure il Lido

Il sindaco Brugnaro: «Il ministro ha mentito»

«Più di tre milioni di danni stagione turistica buttata»

Roberta De Rossivenezia. «Il progetto di Marghera non esiste». È secco il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli nel rispondere alle tre interrogazioni alla Camera di Leu (Federico Fornaro), M5s (Alvise Maniero), e Forza Italia (Renato Brunetta) su cosa intenda fare il governo per togliere "da ieri" le grandi navi dal Bacino di San Marco, dopo lo spaventoso incidente di domenica. Marghera (con scavo del canale Vittorio Emanuele fino in Marittima) è la soluzione caldeggiata da Comune, Regione, operatori portuali: per il Mit non è neppure in campo.

«Ciò che mi preme chiarire è che non esiste alcun progetto Porto di Marghera», parla veloce Toninelli nell' aula di Montecitorio, «si tratta di un' idea, uno studio embrionale e non certo di una soluzione che da domani farebbe traslocare le grandi navi dalla laguna di Venezia. Mancano la valutazione di impatto ambientale, la disciplina dello smaltimento dei fanghi e la relativa quantificazione economica. Non esiste uno studio di fattibilità. Al mio Gabinetto non è mai stato inviato nulla».

Il ministro ci tiene a ribadire due cose: che sull' ipotesi Marghera non vede «come si possano bloccare o abbandonare nei cassetti del Ministero progetti mai pervenuti». E che si lavora da tempo su altri fronti, per arrivare a una decisione entro poche settimane: «Subito dopo il nostro insediamento, abbiamo istituito presso il Mit un tavolo inter-istituzionale insieme al ministero dell' Ambiente e a quello dei Beni culturali. Abbiamo appreso dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dell' esistenza di un' analisi multicriteria delle alternative per la crocieristica: giungevano sulla mia scrivania 13 idee di circa due paginette l' una. Data la scarsità di elementi, i nostri ministeri hanno chiesto approfondimenti al presidente Musolino, con studi di fattibilità su tre ipotesi: Chioggia, San Nicolò (Duferco, ndr) e Malamocco. Ne sono arrivati due, perché Malamocco è ritenuto impraticabile dal provveditore Linetti per ragioni ambientali». Il progetto Mose prevede la demolizione della grande piastra in cemento, base del cantiere. Ma proprio quell' Analisi Multicriteri del 2017, si concludeva dichiarando il progetto Marghera Canale Nord «come quello con maggiore utilità complessiva», per togliere rapidamente le navi da San Marco. Un esplicito riferimento a Porto Marghera, fatto proprio anche dall' ultimo Comitatone.

Toninelli va avanti: l' alternativa in campo è tra Chioggia e Bocca di Porto del Lido. «Abbiamo fornito stringenti parametri di natura economica, urbanistica e ambientale», prosegue «inoltre è emersa la necessità di aggiornare la disciplina degli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali: qualsiasi soluzione che consenta l' approdo delle grandi navi fuori dal Canale della Giudecca comporterebbe la necessità di rendere praticabili vie d' acqua alternative da sottoporre ad escavi e dragaggi. Il provveditore Linetti ha richiesto un parere all' Avvocatura circa la forma giuridica da adottare: a breve arriverà la risposta».

Una classificazione più leggera dei fanghi, ne renderebbe possibile il loro reimpiego per opere di salvaguardia, invece dell' oneroso smaltimento. «In questi mesi, al Mit si sono svolti vari incontri per raccogliere le istanze di tutti i soggetti interessati», conclude Toninelli, «continueremo ad ascoltare le istituzioni, le compagnie crocieristiche e i terminalisti di Venezia. La soluzione definitiva dovrà certamente contemperare i bisogni di sicurezza dei cittadini da un lato e di salvaguardia dei lavoratori dall' altro con le esigenze ambientali, commerciali e turistiche, evitando ripercussioni negative in termini di impatto economico, produttivo, occupazionale». Martedì si riunirà il gruppo di lavoro tra Provveditorato, Porto, Capitaneria che ha regolato il transito delle navi in attesa delle scelte politiche sulle vie alternative.

--

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le reazioni

Il sindaco Brugnaro; «Il ministro ha mentito»

VENEZIA. Sulla questione delle navi da crociera nella Laguna di Venezia, il ministro Toninelli «sta mentendo e ha mentito al Parlamento. O non si rende conto di cosa dice». Lo ha detto il sindaco Luigi Brugnaro, commentando su Radio 24 le dichiarazioni in aula del ministro delle Infrastrutture sul tema.
«C' è un verbale allegato al Comitatone del 7 novembre 2017» ha ricordato Brugnaro «sono atti pubblici. Non c' è il progetto perché lui non ha dato corso a questa cosa.
Quando abbiamo fatto l' accordo in Comitatone, il Mit doveva dare ordine all' Autorità portuale, che è sotto la sua competenza, di elaborare i progetti di scavi, di prendere i fanghi, di fare i carotaggi, secondo quanto era già tutto scritto. Il canale (il Vittorio Emanuele III) c' è, è un canale di sei metri e mezzo dove possono passare il 10% delle navi già da domani mattina, ed è la Capitaneria di Porto che lo deve ordinare.
«Il Ministro Toninelli dopo una ricognizione tecnica fatta con relazioni di poche paginette, come detto da lui stesso, resterebbero di fatto in campo due ipotesi selezionate dagli uffici: Chioggia e Lido», il commento del deputato Pd Nicola Pellicani. «Entrambe soluzioni irrealistiche e irrealizzabili, come ben sanno al Ministero. Altrettanto irrealistica sarebbe la riapertura del canale Vittorio Emanuele per mantenere il terminal alla marittima.
Caro Ministro, Venezia e i veneziani meritano maggiore attenzione e una precisa assunzione di responsabilità da parte del Governo».
--

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

Toninelli si difende in Parlamento «Non esiste alcun progetto»

Nuovo terminal crocieristico, in campo restano soltanto due ipotesi: Chioggia oppure il Lido

Il sindaco Brugnaro: «Il ministro ha mentito»

«Più di tre milioni di danni stagione turistica buttata»

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Casson contro la Procura «Gli esposti c' erano Doveva e poteva indagare»

L' ex pm veneziano accusa: «La magistratura avrebbe dovuto intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente accaduto»

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

Casson contro la Procura «Gli esposti c'erano Doveva e poteva indagare»

L'ex pm veneziano accusa «La magistratura avrebbe dovuto intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente accaduto»

«Tema sentito, l'incidente ha fatto aprire gli occhi»

«Costa e Msc le navi più inquinanti» Il Porto: le stime Arpav sono diverse

Roberta de Rossivenezia. «Le associazioni ambientaliste hanno presentato due esposti, nel 2017 e nel marzo di quest' anno, per sottolineare la necessità di tutelare la sicurezza della navigazione. Risultato? La Procura è rimasta totalmente inerte: eppure rientra tra le sue competenze valutare non solo i disastri, ma anche situazioni di pericolo. Per questo il codice prevede i "Delitti di pericolo", che se si concretizzano diventano "di danno". La Procura in questi anni avrebbe potuto fare indagini, sentire tutte le istituzioni coinvolte, chiedere loro cosa intendessero fare per adempiere al decreto Clini Passera, che impone l' allontanamento delle navi superiori alle 40 mila tonnellate di stazza dal bacino di San Marco: in una situazione di totale inerzia delle istituzioni politiche, la magistratura poteva e doveva intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente è accaduto domenica con l' incidente della Msc Opera. Ora la Procura è dovuta intervenire».

Diretto e affilato, l' ex senatore e ex pm e giudice istruttore di Venezia Felice Casson critica la magistratura veneziana.

L' occasione è la presentazione da parte dell' Associazione Ambiente Venezia di un nuovo esposto inviato a Procura, ministro dell' Ambiente Sergio Costa, a quello delle Infrastrutture Danilo Toninelli, per ricostruire nove anni di continui rinvii nelle decisioni politiche per togliere dal Canale della Giudecca le grandi navi, come previsto dalla legge sin dal 2012. Gli ambientalisti chiedono a magistrati e ministri di «valutare i profili di illeicità penale di quanto accaduto e assumere tutte le iniziative necessarie volte ad ovviare al gravissimo rischio ambientale che oggi incombe sulla laguna di Venezia». Nel tempo, l' associazione ha presentato esposti sia per la mancata applicazione del Clini-Passera sia per l' inquinamento dell' aria provocato dagli scarichi delle grandi navi in transito.

«Il rischio in questi anni è andato aumentando», commenta Armando Danella, a nome di Ambiente Venezia, «perché se è vero che in attesa dell' individuazione dei percorsi alternativi - sempre rinviata dalla politica - la Capitaneria di porto ha fissato a 96 mila tonnellate la stazza massima delle navi in transito, è pur vero che negli ultimi due anni il numero dei transiti è cresciuto: per portare più passeggeri, si usano più navi. E ogni passaggio è un pericolo, come dimostra lo spaventoso incidente di domenica. Ogni nave che passa rappresenta un rischio: è inconcepibile che le istituzioni preposte siano immobili, soprattutto la Capitaneria di porto. Uno stallo tra proposte di "vie alternative" irrealizzabili e soluzioni che invece hanno ottenuto già la valutazione di impatto ambientale positiva, con costi e tempi certi di realizzo, dimenticate». Il riferimento è al progetto privato Duferco per realizzare uno scalo passeggeri in bocca di Porto del Lido, prima del Mose.

Dopo la bocciatura del progetto di scavo Contorta dell' Angelo poi ritirato dal porto dell' era Costa, il progetto di scavo delle Tresse, anch' esso sospeso, ora l' ipotesi caldeggiata da Comune di Venezia, Regione Veneto, operatori portuali è quella di far entrare le navi passeggeri attraverso il Canale dei Petroli, farle sfilare a Marghera, per poi raggiungere l marittima dopo aver riportato a misura i fondali del Canale Vittorio Emanuele III. Progetto che il ministro Toninelli dice non essere mai giunto sul suo tavolo e che è del resto assolutamente inviso agli ambientalisti, che vogliono le navi fuori dalla laguna di Venezia. Non a Porto Marghera.

«Queste navi non hanno il doppio scafo, per i serbatoi di carburante», prosegue Danella, «e hanno un consumo che mediamente si aggira sulle 15 tonnellate per ora di navigazione, con un' autonomia di oltre due settimane di moto: dalle 3 alle 4 mila tonnellate di idrocarburi, senza dover rispettare le rigide normative imposte alle petroliere. La Capitaneria ha la responsabilità di garantire sicurezza e ambiente nelle zone portuali». «C' è un fattore di rischio marittimo legato ai passaggi sotto costa», conclude l' avvocato Paolo Seno, legale dell' associazione, «che diventa esponenziale nel caso di Venezia e che aumenta con l' aumentare dei passaggi».

--

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la fit cisl

«Sì alle navi a Marghera Decisione Condivisa»

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

«Sabato ci aspettiamo di tutto» Allarme del prefetto Zappalorto

Tommaso Cacciari «Un'iniziativa pacifica e seria ma ci riprenderemo la città» Attese migliaia di persone al corteo, l'appuntamento alle 16 alle Zattere

«Sì alle navi a Marghera Decisione Condivisa»

MARGHERA. «Sì alle grandi navi, ma fuori da San Marco e Giudecca. Occorre ripristinare il canale Vittorio Emanuele e realizzare il nuovo approdo a Marghera». Così la Fit-Cisl, in un comunicato ai lavoratori portuali di Venezia, torna a fare il punto dopo l' incidente di San Basilio. Un episodio che, fa sapere la segreteria regionale, ripropone in maniera perentoria il bisogno di trovare soluzioni "condivise". E, soprattutto, soluzioni rapide e definitive sul tema grandi navi e portualità. Per il sindacato, il Porto di Venezia è una risorsa fondamentale per lo sviluppo economico sociale dell' Italia, del Veneto, e della sua Città. «Per questo» continua la nota «la Fit si è schierata per una ipotesi che prevede, nell' individuare il ripristino della navigabilità del canale Vittorio Emanuele, eviti il passaggio davanti a San Marco e nel Canale della Giudecca, ipotesi tra l' altro sostenuta dall' Autorità di Sistema Portuale».

Una soluzione che prevede anche un ruolo di ausiliare per il porto di Chioggia, «a patto che le istituzioni e l' imprenditoria interessate attuino un processo di infrastrutturazione adeguato, che possa consentire l' accessibilità nautica, e che il porto di Venezia nel frattempo non chiuda».

«È opportuno «conclude la nota «che le associazioni imprenditoriali portuali, la Regione, la Città Metropolitana i Comuni il cui territorio ricade nell' ambito portuale, assieme alle organizzazioni sindacali, avviino un confronto serrato col Ministro al fine di trovare una soluzione definitiva del mantenimento dello sviluppo industriale del Porto di Venezia a tutela della clausola sociale dei lavoratori».

Sulla soluzione Marghera, però, nei giorni scorsi si era detta contraria la Fiom.

Oltre alla questione sicurezza per via della vicinanza con i serbatoi della raffineria, a rischio secondo i metalmeccanici della Cgil sarebbe l' intera vocazione industriale dell' area.

--E.P.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

grandi opere

Gestione del Mose, c' è la prima bocciatura «Non ci sono soldi per la maxi struttura»

Per il Ministero delle Finanze non c' è la copertura per il progetto proposto dal Mit. Ok, invece, per il super commissario

VENEZIA

Gestione del Mose, c'è la prima bocciatura «Non ci sono soldi per la maxi struttura»

Per il Ministero delle Finanze non c'è la copertura per il progetto proposto dal Mit. Ok, invece, per il super commissario

Coperture finanziarie E la fine dei lavori

Cresce il "Giardino di Pippo" nel sottoportego dei Oresi

Il ministero per l' Economia e le finanze boccia come «economicamente non sostenibile» la mega struttura ipotizzata dal ministero dei Trasporti per la futura gestione del Mose, membri: i ministeri delle Infrastrutture, dell' Economia, della Ricerca scientifica e dell' agricoltura, oltre alla Regione, Comune, Porto e Città metropolitana. Struttura «ricalibrata recependo le istanze dei territori interessati», precisa in una nota il ministero dei Trasporti, dopo l' approvazione in commissione al Senato del super emendamento allo sblocca-cantieri che prevede la nomina di un commissario per il completamento delle dighe mobili, ma boccia la struttura di gestione, «nonostante l' interessamento del viceministro Garavaglia». Una punzecchiata del dicastero pentastellato al viceministro leghista all' Economia. Ma resta il problema: gli enti locali saranno tagliati fuori dalla gestione del Mose?

L' emendamento al decreto sblocca cantieri che è stato approvato in Commissione al Senato arriva dopo forti tensioni.

La prima bozza di emendamento presentata dal Mit prevedeva, infatti, il finanziamento della gestione futura del Mose (si ipotizzano oltre 100 milioni di euro l' anno) «anche attraverso l' introduzione di un' apposita imposta di scopo». Una indicazione che aveva provocato l' immediata, accesa reazione del presidente veneto Zaia e del sindaco Brugnaro, che avevano replicato con una serie di osservazioni, che avevano portato alla riscrittura dell' emendamento da parte del Mit, prevedendo che gli oneri per la gestione della struttura siano «integralmente a carico del bilancio dello Stato», come pure «le passività economiche causate nelle fasi precedenti all' attivazione della nuova struttura, e le eventuali passività pendenti a quella data o eventualmente sopravvenute».

Ora la decisione del Mef, che ferma la maxi-struttura, ma autorizza l' impiego dei fondi a favore delle amministrazioni, che certo non sono contente di essere tagliate fuori dalla futura gestione dell' opera. Plaude invece il Mit.

«Accogliamo con favore l' approvazione dell' emendamento al decreto Sblocca cantieri che consente di nominare un commissario per il completamento del Mose», si legge in una nota del ministro Toninelli, «e che soprattutto ripartisce finalmente i fondi per la salvaguardia della laguna. Il Mose è storicamente un mastodontico ricettacolo di sprechi e scandali, un' opera costosissima sia sul fronte della costruzione che della manutenzione. Una infrastruttura che, però, a questo punto va completata e fatta funzionare». Il super emendamento che riguarda la grande opera - sulla cui messa in servizio non ci sono ancora date certe - è così passato in commissione riformulato, da tre a due commi: «Commissario straordinario per il completamento fino al collaudo dell' opera (favorito il provveditore per le Opere pubbliche, Roberto Linetti, ndr) e lo stanziamento di milioni dei fondi ai comuni della laguna», ha detto Toninelli, precisando che i fondi sono «già destinati» e «non venivano assegnati perché i comuni non si mettevano d' accordo sui criteri di destinazione».

--R.D.R.

La Voce di Rovigo

Venezia

Il ministro Toninelli relaziona in parlamento dopo l' incidente della Msc Opera

Impraticabile l' ipotesi Malamocco

Spostare le Grandi navi dal canale della Giudecca, sul tavolo le ipotesi Chioggia e San Nicolò

36 La Voce

VENETO

VERONA Sciopero dei dipendenti, chiesto il licenziamento per 76 persone

La Knorr delocalizza in Portogallo

VENEZIA Il ministro Toninelli relaziona in parlamento dopo l'incidente della Msc Opera

Impraticabile l'ipotesi Malamocco

Spostare le Grandi navi dal canale della Giudecca, sul tavolo le ipotesi Chioggia e San Nicolò

In breve

Fiamme sul ponte

Allerta meteo

PADOVA-TREVISO Nel primo trimestre registrato un +1,7% su base annua

Un mini-rimbalzo per l'industria

Costi insostenibili

VENEZIA - "Non esiste alcun progetto del Porto di Marghera, si tratta di un' idea, uno studio embrionale e non certo di una soluzione che da domani farebbe traslocare le Grandi Navi dalla laguna di Venezia. Mancano la VIA, la disciplina dello smaltimento dei fanghi e la relativa quantificazione economica. Non esiste uno studio di fattibilità tecnico - economica, dunque non esiste alcuna ipotesi progettuale". A riferirlo è il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, rispondendo, durante il Question Time alla Camera, a un' interrogazione di Renato Brunetta. "Non è mai stato formalizzato alcunché e al mio Gabinetto non è mai stato inviato nulla di quello di cui hanno parlato in molti in questi giorni. Quindi, non c' è mai stato puntualizza Toninelli - nessun blocco da parte mia. Non vedo come si possano bloccare o abbandonare nei cassetti del Ministero progetti mai pervenuti".

"Al contrario, subito dopo il nostro insediamento, abbiamo istituito presso il Mit - riferisce Toninelli un tavolo inter -istituzionale insieme al Ministero dell' Ambiente e a quello dei Beni culturali. Abbiamo dunque appreso dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, dell' esi stenza di un' analisi multicriteria delle alternative per la crocieristica di Venezia. E, dopo averne formalmente chiesto copia, giungevano sulla mia scrivania 13 idee di circa due paginette l' una. Nonostante, quindi, la evidente scarsità di elementi, i tecnici del Mit, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e degli altri due Ministeri competenti hanno approfondito le soluzioni che mi sono pervenu te e, all' esito del confronto, abbiamo chiesto al Presidente Musolino di procedere, entro 90 giorni, alla redazione di un elaborato di fattibilità tecnico -economica di tre delle ipotesi progettuali avanzate, cioè Chioggia, Lido San Nicolò e Malamocco. Abbiamo fornito stringenti parametri di natura economica, urbanistica e ambientale". "Due settimane fa, sono arrivati solo due degli appro fondimenti richiesti, in quanto l' ipotesi di Malamocco è stata ritenuta impraticabile. "Abbiamo ascoltato e continueremo ad ascoltare le istituzioni del territorio, le compagnie crocieristiche e i terminalisti di Venezia - ha concluso -. In questi giorni, Ministeri coinvolti stanno tirando le fila e analizzando i progetti in possesso sotto molteplici aspetti".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Affari Italiani

Venezia

Venezia: Arpav, da traffico portuale solo 2 p.c. polveri sottili

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996
NOTIZIARIO
torna alla lista
5 giugno 2019- 14:57
Venezia: Arpav, da traffico portuale solo 2 p.c. polveri sottili
aiTV

Venezia, 5 giu. (AdnKronos) - In tema di eco-sostenibilità, l' Autorità di Sistema Portuale di Venezia sottolinea che "la programmazione della sua attività si basa esclusivamente su analisi e valutazioni ufficiali emesse da istituti pubblici. A questo proposito, Arpav, nell' ambito del Progetto Apice, ha stimato le emissioni in atmosfera del comparto portuale, comprendendo nelle sue analisi sia il traffico turistico sia il traffico merci. Fin dalle prime rilevazioni, pubblicate a settembre 2013 e poi confermate negli anni, è emerso che il traffico portuale pesa in termini di polveri sottili (PM 2,5) per il 2% circa sulle emissioni complessive "respirate" in città nel periodo invernale e per l' 8% nel periodo estivo"."Va detto, inoltre, che in forza dell' accordo Venice Blue Flag, del quale l' AdSP è promotrice fin dal 2007, le compagnie armatrici operanti nel settore della crocieristica a Venezia si impegnano volontariamente a utilizzare carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% in massa sin dall' entrata in laguna e nel corso di tutte le fasi di manovra. Dal 2019 tale autolimitazione si estende anche ai rimorchiatori coinvolti nella manovra. Sempre Arpav ha riportato ufficialmente che il cambio di carburante ha consentito una riduzione del 46% delle polveri sottili dell' intero comparto crocieristico", spiega il Porto di Venezia."Per ampliare l' area di rilevazione sulle emissioni in atmosfera e migliorare la quantità e la qualità dei dati raccolti, AdSP ha recentemente finanziato una nuova centralina di monitoraggio a Fusina che sarà gestita da Arpav e permetterà di rilevare le emissioni dei traghetti. L' autorità mantiene, inoltre, la centralina di monitoraggio di Rio Novo, sempre gestita da Arpav. Tutti i dati registrati sono anche trasferiti periodicamente alla Capitaneria di Porto affinché vengano verificati - conclude - Infine, si ricorda il fondamentale apporto dell' AdSP nei progetti di sviluppo della rete di stoccaggio e di distribuzione di gas naturale liquefatto, finalizzati a decarbonizzare l' intera catena logistica e il traffico navale".

Altreconomia

Venezia

Le navi da crociera inquinano venti volte più delle auto

Nel 2017 le 203 imbarcazioni di lusso che hanno solcato i mari europei hanno emesso 62mila tonnellate di ossidi di zolfo e 155mila tonnellate di ossidi di azoto. Barcellona maglia nera e Venezia si piazza al terzo posto tra le città portuali più inquinate. Il report di "Transport & Environment"

Nel 2017 le 47 navi da crociera della flotta di Carnival Corporation - compagnia anglo-americana che in Italia opera con Costa Crociere, prima a livello mondiale nel settore- ha emesso quasi dieci volte più ossido di zolfo (SO x) rispetto a tutto il parco macchine europeo (260 milioni di veicoli). Seguono le navi della Royal Caribbean Cruises, secondo più grande operatore al mondo, le cui emissioni sono pari a quattro volte quelle del parco auto europeo. È quanto rivela il report " One corporation to pollute them all. Luxury cruise air emissions in Europe " pubblicato dall' ong "Transport & Environment". Lo studio ha analizzato gli spostamenti nel corso del 2017 di 203 navi da crociera lungo le coste dei Paesi europei (comprese Norvegia, Islanda, Albania, Montenegro, Groenlandia e Far Oer) , stimando un' emissione complessiva pari a 62mila tonnellate di ossidi di zolfo (venti volte superiore a quella emessa da 260milioni di automobili circolanti in Europa) 155mila tonnellate di ossidi di azoto (NO x), 10mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 tonnellate di CO_2. Il bacino del Mediterraneo, e in modo particolare Spagna e Italia, è l' area più interessata dai fumi inquinanti delle navi da crociera. Il triste primato va a Barcellona dove nel 2017 sono attraccate 105 navi per un totale di 8,293 ore stazionate in banchina e 32,8 tonnellate di ossidi di zolfo emessi in atmosfera. Segue Palma di Maiorca con 87 navi che hanno emesso 28 tonnellate di ossidi di zolfo. Tra le cinquanta città più inquinate, dieci sono italiane. Venezia si piazza al terzo posto, preceduta da Barcellona e Palma di Maiorca: nella città lagunare, nel corso del 2017, 68 navi da crociera hanno stazionato per poco meno di 8mila ore, liberando in atmosfera 27,5 tonnellate di So x . Seguono lo scalo di Civitavecchia al quarto posto (76 navi, per un totale di 5.466 ore durante le quali sono state emesse 660mila chilogrammi di So x), Napoli e Genova (rispettivamente al dodicesimo e tredicesimo posto), La Spezia e Savona, Cagliari, Palermo, Messina e Bari. La quantità di SOx emessa nel 2017 dalle navi della compagnia "Carnival" a confronto con quella delle auto di tutta Europa © Transport Environment L' inquinamento nelle città deriva in larga parte dallo stazionamento delle navi da crociera ormeggiate ai moli: lunghe ore durante le quali queste città galleggianti devono tenere accesi i motori per far funzionare i servizi di bordo. "Nelle grandi città come Barcellona, Marsiglia e Amburgo nel corso del 2017 le navi da crociera hanno emesso quantità di ossidi di zolfo (So x) da due a cinque volte maggiori rispetto all' intera flotta di autovetture di queste stesse città", si legge nel rapporto. Le circa 560mila auto registrate a Barcellona, ad esempio, hanno emesso nel 2017 circa 6,8 tonnellate di So x , a fronte delle 32,8 tonnellate emesse da 105 navi da crociera che hanno attraccato nel porto cittadino nello stesso periodo. Il rapporto è ancora più stridente se si guarda alla situazione di piccole isole, come Palma di Maiorca (dove le emissioni delle grandi navi sono quasi dieci volte superiore a quelli delle auto) o a Venezia, dove poco più di 110mila auto hanno emesso 1,3 tonnellate di So x a fronte delle 27,5 tonnellate emesse dalle navi da crociera. I porti europei più inquinati dalle grandi navi e il rapporto con le emissioni inquinanti delle auto © Transport & Environment La situazione è altrettanto preoccupante per quanto riguarda l' ossido di azoto (NO x): "L' analisi dimostra che le principali destinazioni europee delle navi da crociera sono esposte a quantità di NO x emesse dalle grandi navi equivalenti a una quota considerevole dell' intero parco auto", si legge nel report. Ad esempio, le 57 navi da crociera che hanno fatto scalo a Marsiglia nel 2017 hanno emesso una quantità di NO x pari a circa un quarto delle 340mila autovetture della città. "Nelle città portuali più piccole, come Civitavecchia o Venezia, le navi da crociera emettono più NO x del totale della flotta locale di autovetture", sottolinea il report. Quello del trasporto marittimo, sottolinea il rapporto, è uno dei settori in cui le normative in materia di inquinamento atmosferico sono meno stringenti. "Transport Environment" sottolinea come il miglior carburante utilizzato dalle navi

da crociera ha una concentrazione di zolfo dello 0,1%. A confronto, il carburante utilizzato nelle automobili in Europa negli ultimi 15 anni ha una concentrazione di zolfo pari allo 0,001%. "Le navi da crociera sono città galleggianti, alimentate dal carburante più inquinante che esista. Le città stanno giustamente mettendo al bando le auto alimentate a diesel, ma al tempo stesso danno luce verde alle compagnie di navigazione che sprigionano fumi tossici, danneggiando sia coloro che si trovano a bordo, sia le coste vicine. Questo è inaccettabile", sottolinea Faig Abbasov, shipping policy manager di "Transport & Environment". Di fronte a questa situazione, l' associazione chiede all' Europa di attuare quanto prima una norma portuale a emissioni zero (da estendere poi ad altri tipi di navi) e raccomanda di estendere le zone di controllo delle emissioni (ECA) attualmente esistenti solo nel Mare del Nord , nel Mar Baltico e nel Canale della Manica al resto dei mari europei. Già oggi le soluzioni disponibili per ridurre le emissioni non mancano. "L' elettricità da terra piò aiutare a ridurre le emissioni delle navi ferme in porto, le batterie sono una soluzione per le distanze più brevi e la tecnologia dell' idrogeno può alimentare anche le più grandi navi da crociera -conclude Faig Abbasov -. Il settore crocieristico non è apparentemente disposto a fare il passaggio volontariamente, quindi abbiamo bisogno che i governi intervengano e impongano standard di emissioni zero". © riproduzione riservata.

Askanews

Venezia

Grandi navi a Venezia, Toninelli: Mai bloccato nulla

Alla Camera: Non esiste progetto per il Porto di Marghera

Roma, 5 giu. (askanews) - Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli è intervenuto alla Camera durante il question time sul problema delle grandi navi a Venezia e sul traffico portuale nella Laguna, dopo l' incidente al molo di San Basilio che ha coinvolto una nave da crociera della Msc. Ha replicato così al deputato di Forza Italia Giorgio Mulé: "Ciò che mi preme chiarire dopo le accuse ricevute in questi giorni, è che non esiste alcun progetto del porto di Marghera. Si tratta di un' idea, uno studio embrionale e non certo di una soluzione che da domani farebbe traslocare le grandi navi dalla laguna di Venezia. Mancano la Via, la disciplina dello smaltimento dei fanghi e la relativa quantificazione economica. Non esiste uno studio di fattibilità tecnico-economica, dunque non esiste alcuna ipotesi progettuale. Non è mai stato formalizzato nulla al mio Ministero, non è stato inviato nulla, quindi non c' è mai stato alcun blocco da parte mia".

corriere.it

Venezia

la denuncia

Venezia, grandi navi come uno tsunami: i fondali della laguna massacrati dai crocieristi

Nelle foto subacquee del Cnr le prove della devastazione prodotta dal traffico marittimo, dal bacino di San Marco al canale della Giudecca

SANDRO ORLANDO

CORRIERE DELLA SERA / CRONACHE

Venezia, grandi navi come uno tsunami: i fondali della laguna massacrati dai crocieristi

Nelle foto subacquee del Cnr le prove della devastazione prodotta dal traffico marittimo, dal bacino di San Marco al canale della Giudecca

di Sandro Orlando

CHIOGGIA

Paratie del Mose

Fosse

Segni di dragaggio

Fosse

Le Newsletter del Corriere, ogni giorno un nuovo appuntamento con l'informazione

ISCRIVITI

Attiva le notifiche di Corriere della Sera

CRISI DI GOVERNO QUANDO SI POTREBBE VO

Ogni volta che una nave lunga oltre 300 metri entra dalla bocca di Malamocco, con la sua stazza a volte anche superiore alle 100 mila tonnellate, sui fondali della laguna si scatena un mini tsunami. Un maremoto che solleva montagne di sedimenti e detriti, sospingendoli in tutte le direzioni e lasciandoli in parte in sospensione, prima che le maree le buttino fuori dalla laguna, in mare aperto.

Gli effetti di queste navigazioni sono ora visibili nelle immagini che l'Ismar, l'Istituto di scienze marine del Cnr di Venezia, ha «scattato» nelle profondità della laguna servendosi di un ecoscandaglio ad alta risoluzione. «Fotografie acustiche», pubblicate dalla rivista Scientific Reports (Nature), che descrivono con precisione quale sia l'impatto sull'ecosistema lagunare di questo traffico marittimo: con un migliaio di grandi navi da crociera che ogni anno transitano davanti al bacino di San Marco, per poi costeggiare Punta della Dogana e infilarsi nel canale della Giudecca – in manovre complicatissime, come ha confermato per l'ennesima volta la collisione domenica scorsa della Msc Opera con un battello in prossimità del molo di San Basilio; oltre a più di tremila navi cargo che vanno su e giù per il cosiddetto canale dei Petroli tra Malamocco e Marghera, e un numero imprecisato di vaporetti, barche e barchini.

shadow carousel I fondali della laguna devastati dalle navi da crociera I fondali della laguna devastati dalle navi da crociera I fondali della laguna devastati dalle navi da crociera I fondali della laguna devastati dalle navi da crociera I fondali della laguna devastati dalle navi da crociera I fondali della laguna devastati dalle navi da crociera Il risultato sono fondali martoriati da crateri, buche e solchi scavati da chiglie o eliche, come se la laguna fosse stata sottoposta a massicci bombardamenti. Ma il danno peggiore è costituito dalla continua erosione dei fondali, ormai ridotti a una piastra inerte e senza vita, sempre più profonda. Perché le onde supersoniche generate dal passaggio di questi grattacieli del mare in acque profonde a volte appena una decina di metri - spiega l'oceanografo Andrea Bergamasco, del Cnr di Venezia - smuovono dai fondali masse enormi di sedimenti, che poi le maree spingono nell'Adriatico. Così che ogni anno almeno un milione di metri cubi di materiali vengono trascinati fuori dalla laguna; e con la profondità aumenta anche la forza di maree e correnti. E come se non bastasse poi ci sono i rifiuti . Fabio Trincardi, direttore dell'Ismar-Cnr, parla di «una terra dei fuochi subacquea» emersa dai rilevamenti effettuati con l'ecoscandaglio: «Sul fondo dei canali abbiamo trovato di tutto, vecchie barche, copertoni, rottami ed elettrodomestici. Per incuria, dolo o inconsapevolezza c'è ancora chi pensa alla laguna come ad una discarica, tanto non si vede. Ora invece possiamo vedere tutto». Sandro Orlando 5 giugno 2019 (modifica il 5 giugno 2019 | 12:56)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Venezia

Grandi Navi: MIT, con guppo di lavoro approfondimenti su rischi passaggio in Laguna

(FERPRESS) - Roma, 5 GIU - Si riattivi "il Gruppo di lavoro costituito nel marzo del 2017 dalla Capitaneria di porto di Venezia (da integrare, eventualmente, con quelle professionalità in possesso delle competenze tecniche, scientifiche ed amministrative adeguate a corrispondere al quadro delle esigenze da affrontare) e che ha portato all' adozione, da parte dell' Autorità marittima, dell' ordinanza n. 17/2018. A tale ultimo riguardo, si ritiene oltremodo utile affidare al citato Gruppo di lavoro le attività di studio occorrenti per un approfondimento delle analisi di rischio connesse al transito delle 'grandi navi' nelle acque lagunari di Venezia, tenendo in debita considerazione anche le risultanze che emergeranno all' esito delle indagini tecniche relative al sinistro occorso". Lo scrive il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in una nota inviata al Provveditore interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia, alla Capitaneria di porto di Venezia e all' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. "Il sinistro causato lo scorso 2 giugno dalla nave da crociera "Msc Opera" - si sottolinea nella nota - ha evidenziato, ancora una volta la particolare vulnerabilità della Laguna di Venezia ai rischi connessi al traffico marittimo delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda, con particolare riferimento al transito delle stesse nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca". "Come è noto a codeste Amministrazioni - scrive ancora il Mit - il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha intrapreso le occorrenti iniziative finalizzate ad individuare idoneo sito per la realizzazione del nuovo terminal crocieristico. L' iter tecnico-amministrativo occorrente per vagliare le ipotesi progettuali di delocalizzazione del traffico crocieristico, così come quello volto a rendere immediatamente praticabili vie di navigazione alternative al transito delle "Grandi Navi" nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca, comportano tuttavia tempistiche senz' altro incompatibili con l' urgente necessità di mitigare ulteriormente i rischi connessi al transito delle citate unità navali".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Venezia

Parlamento: Toninelli difende con energia le sue scelte su grandi navi Venezia, Foggia e Asti-Cuneo

(FERPRESS) - Roma, 5 GIU - Pomeriggio di grande impegno in Parlamento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, protagonista di 5 interrogazioni a risposta immediata indirizzate al suo dicastero, tre relative alla questione delle grandi navi a Venezia, una riguardante l' area di Foggia e, in particolare, i collegamenti e i servizi di Trenitalia per la stazione ferroviaria. Le risposte di Toninelli sono relative alle interrogazioni dei deputati Fornaro e Stumpo, di LEU (3-00756); dei deputati Brunetta, Mulè e altri, di Forza Italia (3-00757); e dei deputati Scagliusi, Maniero, Barbuto e altri del Movimento 5 Stelle (3-00758), tutte relative alla questione delle navi di Venezia. Le altre due interrogazioni sono state firmate dal deputato del Gruppo Misto Antonio Tasso (3-00759, Trenitalia e Foggia) e dai deputati Molinari, Andreuzza,,Badole e altri, della Lega (3-00760), in relazione alla situazione della Asti-Cuneo. Toninelli è stato particolarmente esplicito in relazione alla questione delle grandi navi a Venezia, oggetto di polemiche che sono rimbalzate anche sulla stampa. Il ministro - dopo aver ricordato che il transito delle grandi navi nei canali della laguna di Venezia era già stato interdetto con un decreto interministeriale (conosciuto come Clini-Passera) del 2 marzo 2012, che però subordinava l' efficacia del divieto all' indicazione di un itinerario alternativo, che in questi sette anni non è stato mai trovato - ha spiegato che non esiste "alcun progetto alternativo già pronto" che sarebbe stato bloccato negli uffici del suo dicastero e che un vero e proprio progetto, definito in tutti suoi aspetti e necessità (effettuazione dei dragaggi, analisi dei fanghi etc.) non è mai prevenuto sul suo tavolo. Toninelli ha invece spiegato di aver ricevuto circa 13 progetti alternativi al transito delle navi nel canale della Giudecca, ma composti "tuttalpiù di due paginette l' uno". Anche l' ipotizzato progetto di transito a Marghera (di cui si è molto parlato e richiamato, in particolare, anche dall' onorevole Brunetta nel suo intervento) non ha - secondo Toninelli - i presupposti tecnici, ingegneristici e di fattibilità necessari per darvi effettivamente corso, rispettando le regole e le prescrizioni sia di natura ambientale che di altro. Il ministro ha quindi spiegato di aver insediato un Comitato con i rappresentanti di tutte le autorità e le istituzioni coinvolte, dando mandato al presidente dell' Autorità portuale di Venezia di presentare entro 90 giorni un progetto di soluzione condiviso, ribadendo che il suo ministero è attento a tutte le esigenze e che in tutto questo periodo ha continuato ad incontrare i rappresentanti di ogni settore produttivo interessato alla vicenda, a cominciare dalle associazioni commerciali o delle società di navigazione che svolgono i servizi crocieristici, dato che - ha ribadito il ministro - Venezia non può assolutamente abdicare al suo ruolo di meta privilegiata del traffico crocieristico globale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ilfoglio.it

Venezia

Venezia: Fit Cisl, sì a grandi navi a Marghera, il porto non può chiudere

IL FOGLIO

ECONOMIA

Venezia: Fit Cisl, sì a grandi navi a Marghera, il porto non può chiudere

5 Giugno 2019 alle 18:01

Venezia, 5 giu. (AdnKronos) - "Sì alle "Grandi Navi" nel sito individuato a Marghera e la ricalibrazione del bacino di evoluzione con il ripristino della navigabilità del canale Vittorio Emanuele". Lo sottolinea, in una nota, la Fit Cisl del Veneto.

"Occorre dare delle risposte certe alle giuste aspettative dei lavoratori e delle imprese del settore e ai cittadini. Occorre trovare soluzioni percorribili immediate - avverte il sindacato - Il porto di Chioggia potrà essere di ausilio in tal senso, a patto che le Istituzioni e l'imprenditoria interessate attuino un processo di infrastrutturazione adeguato, che possa consentire l'accessibilità nautica, ma se mai si dovessero concretare gli investimenti, saranno necessari anni per l'effettuazione delle opere infrastrutturali (Portuali viarie ferroviarie e stradali), ed il Porto di Venezia non può chiudere nel frattempo".

"E' opportuno che le Associazioni imprenditoriali portuali, la Regione, la Città Metropolitana i Comuni che il loro territorio ricade nell'ambito portuale, il Comune di Venezia e l'Autorità di Sistema Portuale, assieme alle Organizzazioni Sindacali, unitariamente avviino un confronto serrato col Ministro al fine di trovare una soluzione definitiva del mantenimento dello sviluppo industriale del

PIÙ VISTI

Fca: Le Monde, accordo trovato su organigramma, Elkann presidente

Europee: Salvini, 'chi giudica per titoli di studio è un cretino'

Lione, l'identikit del ricercato

Lega: Salvini, 'grazie Parolin, non penso di avere peste'

Venezia, 5 giu. (AdnKronos) - "Sì alle "Grandi Navi" nel sito individuato a Marghera e la ricalibrazione del bacino di evoluzione con il ripristino della navigabilità del canale Vittorio Emanuele". Lo sottolinea, in una nota, la Fit Cisl del Veneto. "Occorre dare delle risposte certe alle giuste aspettative dei lavoratori e delle imprese del settore e ai cittadini. Occorre trovare soluzioni percorribili immediate - avverte il sindacato - Il porto di Chioggia potrà essere di ausilio in tal senso, a patto che le Istituzioni e l' imprenditoria interessate attuino un processo di infrastrutturazione adeguato, che possa consentire l' accessibilità nautica, ma se mai si dovessero concretare gli investimenti, saranno necessari anni per l' effettuazione delle opere infrastrutturali (Portuali viarie ferroviarie e stradali), ed il Porto di Venezia non può chiudere nel frattempo". "E' opportuno che le Associazioni imprenditoriali portuali, la Regione, la Città Metropolitana i Comuni che il loro territorio ricade nell' ambito portuale, il Comune di Venezia e l' Autorità di Sistema Portuale, assieme alle Organizzazioni Sindacali, unitariamente avviino un confronto serrato col Ministro al fine di trovare una soluzione definitiva del mantenimento dello sviluppo industriale del Porto di Venezia", conclude. Più Visti Fca: Le Monde, accordo trovato su organigramma, Elkann presidente Europee: Salvini, 'chi giudica per titoli di studio è un cretino' Lione, l' identikit del ricercato **Lega: Salvini, 'grazie Parolin, non penso di avere peste'**

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informazioni Marittime

Venezia

Grandi navi, MIT chiede la riattivazione del tavolo della Capitaneria

Il ministero dei Trasporti vuole ripartire dall' ordinanza che stabilisce limiti oltre le 40 mila tonnellate, ma le tempistiche sono "incompatibili" con le necessità

Si riattivi il gruppo di lavoro di marzo 2017 della Capitaneria di porto di Venezia, eventualmente integrato da consulenti tecnici, che ha portato all' adozione dell' ordinanza 17/2018 , quello che consente, a partire dal 1 luglio 2018, il transito nella Laguna delle navi da crociera superiori alle 40 mila tonnellate tramite un algoritmo che ne determina l' idoneità o meno. Lo scrive il ministero dei Trasporti in una nota inviata al Provveditore interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia, alla Capitaneria di porto di Venezia e all' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale. Per il ministro «l' iter tecnico-amministrativo occorrente per vagliare le ipotesi progettuali di delocalizzazione del traffico crocieristico, così come quello volto a rendere immediatamente praticabili vie di navigazione alternative al transito delle 'grandi navi' nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca, comportano tuttavia tempistiche senz' altro incompatibili con l' urgente necessità di mitigare ulteriormente i rischi connessi al transito delle citate unità navali». Secondo il dicastero il nuovo gruppo di lavoro deve approfondire «le analisi di rischio connesse al transito delle 'grandi navi' nelle acque lagunari di Venezia, tenendo in debita considerazione anche le risultanze che emergeranno all' esito delle indagini tecniche relative al sinistro occorso». «Il sinistro causato lo scorso 2 giugno dalla nave da crociera Msc Opera - continua la nota del dicastero - ha evidenziato ancora una volta la particolare vulnerabilità della Laguna di Venezia ai rischi connessi al traffico marittimo delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40 mila tonnellate di stazza lorda, con particolare riferimento al transito delle stesse nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca».

Messaggero Marittimo

Venezia

Toninelli: 13 idee alternative a Venezia

Tema centrale del question time di oggi, il traffico delle grandi navi

Giulia Sarti

ROMA Venezia e le possibili alternative al passaggio delle grandi navi, è stato al centro del question time di oggi alla Camera durante il quale il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Toninelli ha risposto alle domande che gli sono state poste in proposito. Dal 2012 -ha detto- anno del decreto interministeriale Clini-Passera e emanato a seguito della tragedia della Costa Concordia a oggi, il problema del transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca è rimasto irrisolto e non è mai stato individuato alcun percorso alternativo per le grandi navi. Di conseguenza, il divieto di transito non è mai stato applicato. Questo Governo ha intrapreso un percorso finalmente concreto finalizzato a individuare, entro poche settimane, il nuovo terminal crocieristico. L'iter tecnico-amministrativo comporta tuttavia tempi senz'altro incompatibili con l'urgente necessità di ridurre ulteriormente i rischi connessi al transito delle grandi navi, emersa a seguito dell'incidente di domenica scorsa. Pertanto -ha spiegato- ho subito convocato l'Autorità marittima, il Provveditore e l'Autorità portuale di Venezia e contemporaneamente ho invitato le stesse autorità a riattivare il Gruppo di lavoro costituito nel Marzo del 2017 e che ha già adottato l'ordinanza in vigore. Il ministro ha tenuto a chiarire che non esiste alcun progetto del Porto di Marghera; si tratta, ha affermato, di un'idea, uno studio embrionale e non certo di una soluzione che da domani farebbe traslocare le grandi navi dalla laguna di Venezia. Mancano la Via (valutazione di impatto ambientale), la disciplina dello smaltimento dei fanghi e la relativa quantificazione economica. Non esiste uno studio di fattibilità tecnico-economica, dunque non esiste alcuna ipotesi progettuale. Non è mai stato formalizzato alcunché e al mio Gabinetto non è mai stato inviato nulla di quello di cui hanno parlato in molti in questi giorni. Quindi, non c'è mai stato nessun blocco da parte mia. Il Mit, ha proseguito Toninelli, ha istituito un tavolo inter-istituzionale insieme al ministero dell'Ambiente e a quello dei Beni culturali e appreso dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Pino Musolino, dell'esistenza di un'analisi multicriteria delle alternative per la crocieristica di Venezia. Dopo averne formalmente chiesto copia, giungevano sulla mia scrivania 13 idee di circa due paginette l'una. Nonostante, quindi, la evidente scarsità di elementi, i tecnici del Mit, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e degli altri due ministeri competenti hanno approfondito le soluzioni che mi sono pervenute e, all'esito del confronto, abbiamo chiesto al presidente Musolino di procedere, entro 90 giorni, alla redazione di un elaborato di fattibilità tecnico-economica di tre delle ipotesi progettuali avanzate, cioè Chioggia, Lido San Nicolò e Malamocco. Abbiamo fornito stringenti parametri di natura economica, urbanistica e ambientale. Due settimane fa, spiega, sono arrivati solo due degli approfondimenti richiesti, in quanto l'ipotesi di Malamocco è stata ritenuta impraticabile dal Provveditore Linetti e dall'Autorità di Sistema portuale per ragioni ambientali. È emersa la necessità di aggiornare la disciplina degli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali; infatti, qualsiasi soluzione che consenta l'approdo delle grandi navi fuori dal canale della Giudecca comporterebbe la necessità di rendere praticabili vie d'acqua alternative da sottoporre ad escavi e dragaggi. La soluzione definitiva dovrà certamente contemperare i bisogni di sicurezza dei cittadini da un lato e di salvaguardia dei lavoratori dall'altro, con le esigenze ambientali, commerciali e turistiche, evitando ripercussioni negative in termini di impatto economico, produttivo e occupazionale. L'assenza anche del solo avvio del lavoro sul cosiddetto protocollo fanghi è la dimostrazione che nessun progetto è stato finora concretamente portato avanti e che ancora una volta tocca a questo Governo sbloccare una situazione ferma da troppi anni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Venezia

Brugnaro: "Sulle navi a Venezia Toninelli ha mentito al parlamento"

Venezia - Sulla questione delle navi da crociera nella Laguna di Venezia, il ministro Toninelli «sta mentendo, e ha mentito al parlamento. O non si rende conto di cosa dice». Lo ha affermato il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, commentando su Radio 24 le dichiarazioni in aula del ministro delle Infrastrutture sul tema . «C' è un verbale allegato al Comitatone del 7 novembre 2017 - ha ricordato Brugnaro - sono atti pubblici. Non c' è il progetto perché lui non ha dato corso a questa cosa. Quando abbiamo fatto l' accordo in Comitatone, il Mit deve dare ordine all' Autorità portuale, che è sotto la sua competenza, di elaborare i progetti di scavi, di prendere i fanghi, di fare i carotaggi, secondo quanto era già tutto scritto. Il canale (il Vittorio Emanuele III, ndr) c' è, è un canale di sei metri e mezzo dove possono passare il 10% delle navi già da domani mattina, ed è la Capitaneria di porto che lo deve ordinare».Per Brugnaro «stiamo parlando di cose concrete, che riguardano la salvezza di Venezia, delle navi che vogliamo togliere dal canale della Giudecca . Noi vogliamo farlo, e lei signor ministro non è mai venuto a parlare di navi perché ci ha detto che aveva lei la soluzione. Ha bloccato tutto, lei e il ministro dell' Ambiente, perché non avete consentito di fare la caratterizzazione dei fanghi, volete mettere i vincoli perché non volete trovare la soluzione, poi sabato andrete a festeggiare con la manifestazione di protesta per le navi», ha concluso.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lo studio transport & Enviroment

«Costa e Msc le navi più inquinanti» Il Porto: le stime Arpav sono diverse

PRIMO PIANO

Lo schianto in laguna

Casson contro la Procura «Gli esposti c'erano Doveva e poteva indagare»

L'ex pm veneziano accusa «La magistratura avrebbe dovuto intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente accaduto»

«Tema sentito, l'incidente ha fatto aprire gli occhi»

«Costa e Msc le navi più inquinanti» Il Porto: le stime Arpav sono diverse

VENEZIA. Dalle crociere arriva il 2 per cento del totale di polveri sottili a Venezia durante l' inverno e l' 8 per cento nei tre mesi estivi. E a ciò, si aggiunge che fin dal 2007 le compagnie armatrici si impegnano a usare carburanti a contenuto di zolfo inferiore allo 0,1per cento sia quando entrano in laguna sia durante le operazioni di manovra.

Sono le precisazioni dell' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia dopo lo studio presentato al Clean Air Dialogue di Torino.

Realizzato da Transport & Environment, un' associazione con sede a Bruxelles di cui fa parte la rete dei Cittadini per l' aria insieme a We are here Venice, Ambiente Venezia, Laguna Bene Comune.

Nella ricerca si legge come Venezia sia la prima città in Italia, e la terza in Europa (dopo Barcellona e Palma di Maiorca), per inquinamento provocato dalle grandi navi.

Più nel dettaglio, ogni anno in laguna 68 grandi navi stazionano quasi 8.000 ore in porto a motori accesi, emettendo 27.520 kg di ossidi di zolfo: 20 volte la quantità dello stesso inquinante prodotta dalle automobili nell' intera area comunale, Marghera e Mestre comprese.

A ciò si aggiungono 600.337 kg di ossidi di azoto e 10 961 kg di particolato. Il Porto, dal canto suo, rende noto che la programmazione della sua attività si basa esclusivamente su analisi e valutazioni ufficiali emesse da istituti pubblici. Come Arpav, ad esempio, che nell' ambito del Progetto Apice ha stimato le emissioni in atmosfera del comparto portuale, comprendendo sia il traffico turistico sia il traffico merci.

Dal 2007, poi, è in vigore l' accordo Venice Blue Flag che impone agli armatori di usare carburanti con quantità di zolfo pari a 0,1%. Un' autolimitazione estesa anche ai rimorchiatori coinvolti nelle manovre. Questo, secondo l' Arpav, ha ridotto del 46 per cento le polveri sottili del comparto crocieristico.

In più, è stata da poco finanziata una nuova centralina di monitoraggio a Fusina (che si aggiunge a quella di Rio Novo). Gestita da Arpav, permetterà di rilevare le emissioni dei traghetti. Intanto lo studio realizzato da Transport & Environment fa sapere che 203 navi da crociera a spasso per l' Europa emettono circa 20 volte in più di ossido di zolfo rispetto alle 260 mil

ioni di auto che circolano nel continente.E cioè, nello specifico: 62 mila tonnellate di ossidi di zolfo, 155 mila tonnellate di ossidi di azoto, 10 mila tonnellate di polveri sottili e p

iù di 10 tonnellate di anidride carbonica. «È ormai assodato» ricorda Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l' aria, «che l' esposizione alle massicce quantità di inquinanti che provengono dalle navi comporta un incremento del rischio di tumori, dell' incidenza di asma, di malattie neurologiche e può determinare danni gravi al sistema cardio respiratorio oltre che allo sviluppo degli organi del bambino» ricorda Gerometta. «Non si può consentire che le vacanze su mezzi insostenibili di alcuni possano determi

nare un danno grave alla salute di molti».Sempre secondo il rapporto, Costa Crociere e Msc Crociere sono le compagnie che ne emettono la maggior quantità. Quando? Durant

e gli ormeggi ai moli dei porti cittadini. Secondo gli esperti, infatti, le navi devono tenere i motori accesi per funzionare e garantire i servizi di bordo ai passeggeri. In questo modo però vengono liberati nell' aria fumi altamente tossici che compromettono la qualità dell' ar

ia, l' ambiente e la salute dei cittadini.«Le città» conclude Veronica Aneris, responsabile nazionale per l' Italia di T&E «stanno giustamente mettendo al bando i diesel più dannosi per l' ambiente ma lasciano campo libero alle compagnie da crociera che emettono fumi tossici altamente dannosi sia per chi sta a bordo che per chi sta sulle

coste adiacenti. Questo è inaccettabile». -- Eugenio Pendolini BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Sole 24 Ore

Venezia

GIORNATA MONDIALE DELL' AMBIENTE

LE SCELTE DIFFICILI PER RIPULIRE (UN PO') L'ARIA

Jacopo Giliberto

Commenti

LE SCELTE DIFFICILI PER RIPULIRE (UN PO') L'ARIA

MEDICINA E INGEGNERIA: LA LAUREA TRA BIG DATA, INDUSTRIA E SANITÀ

Festa per il 75° anniversario del D-Day

CORSO PER 50 ALLIEVI CHE UNISCE DUE VOCAZIONI

L' inquinamento dell' aria nel piano padano è stato ieri - Giornata mondiale dell' ambiente - il tema centrale del Clean air dialogue tra il governo italiano e l' Unione europea che si è svolto a Torino per delineare una strategia antismog in Italia.

Le rilevazioni accertano tre fatti che a qualcuno parranno in contraddizione, ma è una contraddizione soltanto apparente.

Primo elemento: la pianura padana è la zona d' Europa con l' aria più pestilenziale, farcita di polveri, ossidi di azoto e altro lordure. Una cliccatissima immagine elaborata dai satelliti del programma europeo Sentinel 5-P di Copernicus, pubblicata ieri mattina dal ilsole24ore.com, mostra che nei mesi scorsi l' aria della pianura padana era in Europa la più terribilmente imbottita di biossido di azoto, composto che nuoce alla salute. Appena percepibili nella foto del satellite i colori inquinanti dell' aria di Roma, Napoli, Monaco di Baviera, Parigi, Budapest, Barcellona; invisibile la Taranto dell' Ilva. Non a caso la Ue continua ad aprire procedure di infrazione contro l' Italia poiché la qualità dell' aria padana è irrimediabilmente sopra ogni limite europeo.

Secondo fatto: a dispetto della percezione emotiva di molti disattenti, la neutralità dei dispositivi di rilevazioni conferma che la qualità dell' aria nelle città padane sta migliorando da decenni in modo fortissimo e sensibile, e dieci, venti, quarant' anni fa milanesi, torinesi e bolognesi respiravano un' aria decisamente peggiore.

Terzo elemento: come ha confermato il dossier del Sole 24 Ore del Lunedì sulla qualità della vita, l' area padana è tra quelle in cui si vive meglio e con il reddito più generoso, ma il dossier dedicato in particolare alla salute (Il Sole 24 Ore del Lunedì pubblicato il 20 maggio) conferma il fatto che i cittadini di Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto hanno condizioni migliori di salute.

Come si conciliano l' inquinamento più feroce con una salute più salda? Come il calo vivace dello smog si concilia con lo smog ancora alto? Queste contraddizioni apparenti rendono evidente il fatto che gran parte dello smog fuorilegge del piano padano è dovuto soprattutto al sommarsi di fattori meteoclimatici e geofisici unici al mondo che trattengono nel bacino l' umidità (un toccasana per l' agricoltura dei secoli passati), gli inquinanti naturali (il ciclo vegetale dell' azoto e i composti della degradazione biologica) e gli inquinanti prodotti dall' uomo con l' agricoltura, gli allevamenti, gli impianti di riscaldamento, la combustione di legna e pellet, i motori (i diesel sono sotto accusa) e l' industria con i suoi fumi.

Se anche si "spegnesse" la pianura, cacciandone noi inquinatori, senza vento e in bonaccia perenne l' aria padana avrebbe sì un beneficio, ma i rilevatori continuerebbero a segnar rosso.

La Giornata mondiale dell' ambiente fu istituita dalle Nazioni Unite nel 1972 per ricordare il giorno di nascita dell' Unep, il Programma ambientale dell' Onu. Questa ricorrenza è lo stimolo soprattutto alla produzione di comunicati stampa basati su statistiche e sondaggi. Per esempio uno studio condotto dal gruppo Sodexo sui Workplace trend e diffuso ieri, le «aziende dovrebbero integrare più a fondo la responsabilità sociale d' impresa in tutte le funzioni organizzative, coinvolgendo in prima linea i dipendenti nelle politiche di sostenibilità ambientale»; da una recente indagine statunitense pubblicata dalla Cnbc è emerso che l' 86% dei millennial accetterebbe una riduzione dello stipendio pur di lavorare per un' azienda rispettosa dell' ambiente e che applichi concrete politiche di responsabilità sociale; secondo una ricerca di GreenBiz, 2 giovani su 3 non lavorerebbero per un' azienda che non abbia un forte impegno in campo ambientale.

Approfittando dell' onda di emotività indotta dall' incidente navale di domenica mattina a Venezia (una nave da crociera ha urtato una banchina portuale e danneggiato un' altra nave passeggeri), l' associazione Cittadini per l' aria ha divulgato ieri uno studio secondo il quale 203 navi da crociera in Europa inquinano 20 volte più di tutte le

automobili e Venezia ne è la città più colpita.
Di parere opposto è invece l' Autorità del porto di Venezia che ieri ha affermato: «L' Arpav, nell' ambito del Progetto Apice, ha stimato le emissioni in atmosfera del comparto portuale, comprendendo nelle sue analisi sia il traffico turistico sia il traffico merci. Fin dalle prime rilevazioni, pubblicate a settembre 2013 e poi confermate negli anni, è emerso che il traffico portuale pesa in termini di polveri sottili (Pm 2,5) per il 2% circa sulle emissioni complessive "respirate" in città nel periodo invernale e per l' 8% nel periodo estivo».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Venezia

203 navi da crociera in Europa inquinano 20 volte più di tutte le automobili, Venezia la città più colpita

L' area Mediterranea è la più danneggiata da ossidi di zolfo, azoto e particolato prodotto dai giganti del turismo marittimo. La CO2 delle

SCRITTO DA REDAZIONE

Scritto da Redazione Italia , News , Porti , Trasporti mercoledì, giugno 5th, 2019 L' area Mediterranea è la più danneggiata da ossidi di zolfo, azoto e particolato prodotto dai giganti del turismo marittimo. La CO2 delle navi da crociera in Europa è pari a quella prodotta da Lettonia, Lussemburgo e Cipro messe insieme. Nemmeno l' entrata in vigore dei nuovi limiti IMO sul tenore di zolfo nei carburanti dal 2020 sarà sufficiente per tutelare l' ambiente e la salute dei cittadini 62 mila tonnellate di ossidi di zolfo, 155 mila tonnellate di ossidi di azoto, 10 mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 tonnellate di CO2. Questo il triste elenco delle emissioni che, secondo il rapporto pubblicato oggi da Transport & Environment, si sono lasciate dietro 203 navi da crociera mentre si spostavano per i mari europei nel 2017, emettendo circa 20 volte più ossidi di zolfo (SOx) dei 260 milioni di automobili circolanti nell' UE. Sempre secondo il rapporto, Costa Crociere e MSC Crociere sono le compagnie che emettono la maggior quantità di inquinanti nei mari dell' Unione. L' Italia è, insieme alla Spagna, il paese europeo più colpito dalle emissioni delle grandi navi. Tra le 50 città più inquinate d' Europa a causa dei fumi tossici emessi dal turismo di lusso delle navi da crociera, 10 sono italiane. Al terzo posto Venezia, preceduta solo da Barcellona e Palma di Maiorca. Nel capoluogo Veneto, ogni anno 68 grandi navi stazionano quasi 8.000 ore in porto a motori accesi, emettendo 27.520 kg di ossidi di zolfo: 20 volte la quantità dello stesso inquinante prodotta dalle automobili nell' intera area comunale, Marghera e Mestre comprese. A Venezia le navi da crociera emettono ogni anno 600.337 kg di ossidi di azoto e 10.961 kg di particolato. L' inquinamento delle città di porto deriva in gran parte dallo stazionamento delle navi da crociera ormeggiate ai moli. Queste città galleggianti devono tenere i motori accesi per funzionare e garantire i servizi di bordo ai passeggeri. In questo modo però vengono liberati nell' aria fumi altamente tossici che compromettono la qualità dell' aria, l' ambiente e la salute dei cittadini. La classifica europea delle città di porto più inquinate dalle emissioni delle navi da crociera vede al quarto posto Civitavecchia con 76 vascelli che stazionano per ben 5.466 ore all' anno, emettendo 22.293 chili di ossidi di zolfo, quasi 55 volte la quantità di SOx prodotta dalle 33.591 auto circolanti in città. A questi si aggiungono 500.326 kg di ossidi di azoto, pari a 381 volte i NOx emessi dai veicoli circolanti, e 8.898 kg di particolato. Al dodicesimo posto troviamo Napoli, seguita da Genova. Poi La Spezia (18°), Savona (20°), Cagliari (30°), Palermo (35°), Messina (36°), Bari (50°). Le città di porto, quindi, oltre a essere esposte all' impatto del traffico cittadino, devono fare i conti con l' inquinamento legato alle navi che porta anche a raddoppiare, se non peggio, le concentrazioni di questi veleni alle quali i cittadini sono esposti. Come sono stati ottenuti questi dati? I tecnici di T&E si sono serviti del sistema di identificazione e tracciamento delle navi attraverso satellite. Sono quindi stati in grado di stimare le emissioni delle imbarcazioni per ogni punto attraversato sulla mappa, compresi gli stazionamenti in porto. Quattro su 5 delle città portuali più inquinate dell' UE si trovano nel Mar Mediterraneo. Questo dato ci ricorda che, nell' Europa meridionale, la normativa sulle emissioni navali è meno stringente. Nel Mare del Nord invece è in vigore una SECA (Sulphur emission control area) che ha portato al dimezzamento delle emissioni grazie a un limite al tenore di zolfo contenuto nei carburanti fissato allo 0.1%. Sempre nel Nord Europa a breve entrerà in vigore una NECA che consentirà di ridurre anche le emissioni di ossidi di azoto dalle navi. 'È ormai assodato che l' esposizione alle massicce quantità di inquinanti che provengono dalle navi comporta un incremento del rischio di tumori, dell' incidenza di asma, di malattie neurologiche e può determinare danni gravi al sistema cardio respiratorio oltre che allo sviluppo

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

degli organi del bambino" ricorda Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l' aria. 'Non si può consentire che le vacanze su mezzi insostenibili di alcuni possano determinare un danno grave alla salute di molti". Veronica Aneris, responsabile nazionale per l' Italia di T&E, ha dichiarato: 'Le città stanno giustamente mettendo al bando i diesel più dannosi per l' ambiente ma lasciano campo libero alle compagnie da crociera che emettono fumi tossici altamente dannosi sia per chi sta a bordo che per chi sta sulle coste adiacenti. Questo è inaccettabile". Lo studio si conclude chiedendo eque opportunità fiscali per i sistemi di approvvigionamento elettrico in banchina rispetto all' uso dei combustibili fossili, l' attivazione di misure per la creazione di sistemi portuali a zero emissioni e infine, come più di una volta chiesto da Cittadini per l' aria al Governo, l' adozione di un' area ECA nel Mediterraneo e, in Italia, un fondo NOx, come quello che in Norvegia ha consentito di ripulire oltre 600 navi in pochi anni. Nota metodologica: Il carburante utilizzato dalle navi da crociera nei porti (0.1% | 1000 ppm) ha una percentuale di zolfo di 100 volte superiore a quella ammessa - da ormai 15 anni - nei carburanti usati sulla terra (0.001% | 10 ppm). In navigazione, invece, le navi passeggeri utilizzano un carburante ancora più sporco, che ha un tetto quanto a zolfo dell' 1,5% per le navi passeggeri, mentre i cargo possono utilizzare un olio con un tenore di zolfo che arriva fino al 3,5%. Nella stima delle emissioni, i tecnici di Transport & Environment hanno ipotizzato che tutte le navi analizzate rispettassero i limiti per lo zolfo nel carburante vigenti in ciascuna area geografica. In particolare, le navi che si spostano nelle aree SECA sono tenute a utilizzare solo carburanti compatibili con il limite dello 0,1% di zolfo, mentre le navi da crociera che transitano al di fuori della SECA sono obbligate a utilizzare carburanti residui conformi a un massimo di 1,5% di zolfo marino come da direttiva 2012/33/EU. La direttiva sullo zolfo impone alle navi, comprese quelle da crociera, il passaggio a combustibili a tenore di zolfo non superiore allo 0,1% se prevedono di fermarsi in porto più di due ore. Dato che normalmente le navi da crociera trascorrono molto più tempo ormeggiate durante l' imbarco dei passeggeri, abbiamo ipotizzato che rispettassero lo standard del tenore di zolfo allo 0,1% per il carburante per tutta la durata degli imbarchi. Leggi anche: Per le navi da crociera è iniziata l' era del Gnl Napoli soffocata dal particolato ultrafine delle navi UE impone alla navi da crociera il rispetto della legge su emissioni di zolfo Porto di Venezia: il Pd sollecita Letta su navi da crociera Porto di Venezia: Comitato chiede giurì internazionale per navi crociera Short URL : http://www.ilnautilus.it/?p=62348.

Messaggero Marittimo

Venezia

L'impatto ambientale delle crociere a Venezia

Massimo Belli

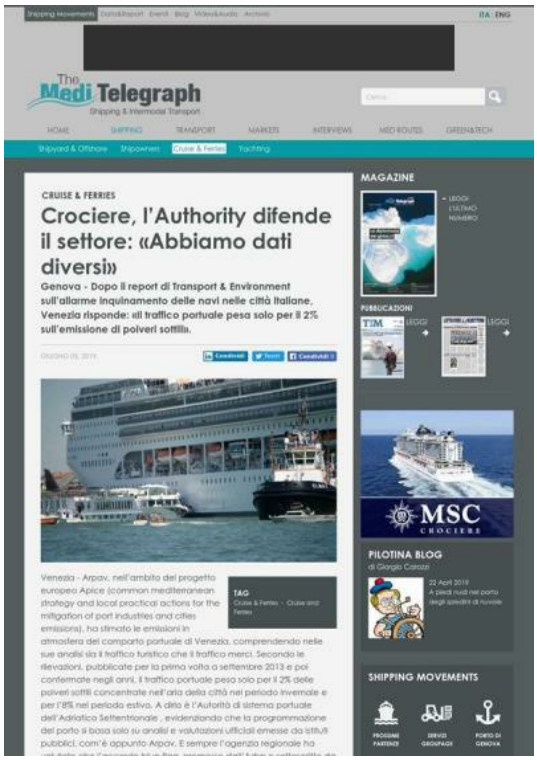
VENEZIA In tema di eco-sostenibilità, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale rende noto che la programmazione della sua attività si basa esclusivamente su analisi e valutazioni ufficiali emesse da istituti pubblici. A questo proposito, Arpav, nell'ambito del Progetto Apice, ha stimato le emissioni in atmosfera del comparto portuale, comprendendo nelle sue analisi sia il traffico turistico sia il traffico merci. Fin dalle prime rilevazioni, pubblicate a Settembre 2013 e poi confermate negli anni, è emerso che il traffico portuale pesa in termini di polveri sottili (PM 2,5) per il 2% circa sulle emissioni complessive respirate in città nel periodo invernale e per l'8% nel periodo estivo. Va detto, inoltre, che in forza dell'accordo Venice Blue Flag, del quale l'AdSp è promotrice fin dal 2007, le compagnie armatrici operanti nel settore della crocieristica a Venezia si impegnano volontariamente a utilizzare carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% in massa sin dall'entrata in laguna e nel corso di tutte le fasi di manovra. Dal 2019 tale autolimitazione si estende anche ai rimorchiatori coinvolti nella manovra. Sempre Arpav ha riportato ufficialmente che il cambio di carburante ha consentito una riduzione del 46% delle polveri sottili dell'intero comparto crocieristico. Per ampliare l'area di rilevazione sulle emissioni in atmosfera e migliorare la quantità e la qualità dei dati raccolti, AdSp ha recentemente finanziato una nuova centralina di monitoraggio a Fusina che sarà gestita da Arpav e permetterà di rilevare le emissioni dei traghetti. L'autorità mantiene, inoltre, la centralina di monitoraggio di Rio Novo, sempre gestita da Arpav. Tutti i dati registrati sono anche trasferiti periodicamente alla Capitaneria di Porto affinché vengano verificati. Infine, la nota dell'AdSp si ricorda il suo fondamentale apporto nei progetti di sviluppo della rete di stoccaggio e di distribuzione di gas naturale liquefatto, finalizzati a decarbonizzare l'intera catena logistica e il traffico navale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Venezia

Crociere, l' Authority difende il settore: «Abbiamo dati diversi»



Venezia - Arpav, nell' ambito del progetto europeo Apice (common mediterranean strategy and local practical actions for the mitigation of port industries and cities emissions), ha stimato le emissioni in atmosfera del comparto portuale di Venezia, comprendendo nelle sue analisi sia il traffico turistico che il traffico merci. Secondo le rilevazioni, pubblicate per la prima volta a settembre 2013 e poi confermate negli anni, il traffico portuale pesa solo per il 2% delle polveri sottili concentrate nell' aria della città nel periodo invernale e per l' 8% nel periodo estivo. A dirlo è l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale , evidenziando che la programmazione del porto si basa solo su analisi e valutazioni ufficiali emesse da istituti pubblici, com' è appunto Arpav . E sempre l' agenzia regionale ha valutato che l' accordo blue flag, promosso dall' Adsp e sottoscritto da tutte le compagnie armatrici che toccano Venezia, che prevede l' ingresso in laguna solo con l' utilizzo di carburante con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,1%, ha consentito di ridurre del 46% le polveri sottili emesse dall' intero comparto crocieristico.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

BizJournal Liguria

Savona, Vado

Fiera Transport Logistic a Monaco, porto di Genova firma "sister agreement" con quello di Shenzen

Ieri, nella giornata di apertura della Fiera biennale dedicata alla logistica, il terminal Psa Genova Pra' ha lanciato a livello internazionale la sua rinnovata denominazione

Siglato a Monaco di Baviera, nell' ambito della fiera Transport Logistic, il "Sister agreement" fra i porti di Genova e quello di Shenzen formalizzata dal presidente dell' Adsp Paolo Emilio Signorini e da Lou Heru vicedirettore generale del Transport bureau della Municipalità di Shenzen. Alla firma erano presenti anche Alessandro Pitto (presidente di Spediporto), Alberto Banchero (presidente di Assagenti), Gerardo Ghiliotto (presidente dell' Unione Utenti del Porto di Savona Vado) e David Van Eynde (general manager di Psa Genova Pra'), insieme agli omologhi cinesi. Ieri, nella giornata di apertura della Fiera biennale dedicata alla logistica, il terminal Psa Genova Pra' ha lanciato a livello internazionale la sua rinnovata denominazione e ha presentato il collegamento ferroviario diretto con Basilea, che permette agli operatori del Centro Europa di usufruire della fitta rete di collegamenti marittimi del terminal.

Corriere Marittimo

Savona, Vado

Transport logistic: Genova firma l' accordo con il porto di Shenzhen

AL TRANSPORT LOGISTIC MONACO DI BAVIERA DAVANTI ALLA COMUNITÀ PORTUALE DEI PORTS OF GENOA FIRMATO AGREEMENT CON IL PORTO DI SHENZHEN. MONACO DI BAVIERA -

MONACO DI BAVIERA - Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di Monaco. Questa mattina, presso lo stand dei Ports of Genoa si è tenuto il seminario internazionale organizzato da CISCO, con il Segretario Generale Giordano Bruno Guerrini a stimolare una discussione fra Douglas Owen, segretario generale di BIC, Christian Roeloffs, CEO di Container xChange, Alessandro Pitto presidente di Spediporto e Luca Abatello CEO di Circle sul contributo che la Information Technology può fornire per migliorare l' efficienza delle supply chain globali.L' evento si è concluso con un brindisi ad Hapag Lloyd, rappresentata da Nils Haupt - Senior Director Corporate Communications, per celebrare la decisione della compagnia tedesca di stabilire a Genova la propria sede regionale per il Sud Europa. Testimoni dell' evento: Alessandro Pitto, Alberto Banchero , presidente di Assagenti, Gerardo Ghiliotto, presidente dell' Unione Utenti del Porto di Savona Vado e David Van Eynde. General Manager di PSA Genova Pra'. insieme agli omologhi cinesi.Nel primo pomeriggio l' attenzione si è concentrata sulle relazioni con la Cina, con la sigla del Sister Agreement fra i Ports of Genoa e il porto di Shenzen formalizzata dal presidente Signorini e da Lou Heru Vice Direttore Generale del Transport Bureau della Municipalità di Shenzen .A seguire l' evento, organizzato da Spediporto, dal titolo ' The challenges of Ligurian Ports between IT, Big Data and Alliances ". Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Alessandra Orsero hanno illustrato le sfide che i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado devono affrontare per competere nel mercato globale e le soluzioni proposte dagli scali liguri per il servizio al mercato europeo.Domani mattina si proseguirà con Isomar, Associazione degli spedizionieri ed Agenti Marittimi di Savona, che illustrerà l' offerta multipurpose dagli scali di Savona e Vado, introducendo la presentazione di APM Terminals Vado Ligure che presenterà il nuovo Vado Gateway, terminal container per le grandi portacontainer che inizierà ad operare nel prossimo dicembre.Ieri, nella giornata di apertura della Fiera biennale dedicata alla logistica, il terminal PSA Genova Pra' ha lanciato a livello internazionale la sua rinnovata denominazione ed ha presentato il collegamento ferroviario diretto con Basilea, che permette agli operatori del Centro Europa di usufruire della fitta rete di collegamenti marittimi del terminal, oggi lo stand dei Ports of Genoa ha vissuto una giornata densa di appuntamenti.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Savona è il sesto porto in Italia (e il ventesimo in Europa) per inquinamento da navi da crociera

Lo rivela il comitato "Cittadini per l' aria" rilanciando i dati di "Transport & Environment", la federazione europea che raccoglie le ong che si occupano di trasporto e inquinamento

Savona . Il porto di Savona è il sesto in italia per inquinamento da SOx (ossia l' ossido di zolfo) emesso da navi da crociera. Lo rivela il comitato "Cittadini per l' aria" che ha rilanciato i dati forniti dal report di "Transport & Environment", la federazione europea che raccoglie le ong che si occupano dei temi del trasporto e dell' inquinamento. Secondo lo studio, le cifre a livello europeo parlano di 62 mila tonnellate di ossidi di zolfo, 155 mila tonnellate di ossidi di azoto, 10 mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 tonnellate di CO2. Per far comprendere le proporzioni, il report paragona per esempio le emissioni di 172 navi a quelle di 23 milioni di automobili. Il porto di Savona, come detto, si colloca al sesto posto della classifica italiana (e al ventesimo di quella generale) alle spalle di Venezia (prima), Civitavecchia, Napoli, Genova e La Spezia con oltre 9 mila tonnellate di SOx nel 2017. A livello europeo Savona è al ventesimo posto, con 10 navi, 1.849 ore di permanenza in porto, 9.018 chili di SOx emessi. Nella città della Torretta sono 33.813 i veicoli leggeri registrati, che provocano un' emissione di 412 chili di ossido di zolfo in atmosfera. Un rapporto di 21,9, andandolo a paragonare con quello delle navi da crociera. Un impatto superiore addirittura a quello di Venezia, dove i giganti del mare pesano per 20,21 punti, e superiore anche a quello di molti altri porti che occupano posizioni più alte della classifica. L' inquinamento è già in discesa secondo un' indagine della commissione europea pubblicata nel 2018 e le misure obbligatorie a cui dovranno sottostare gli armatori a partire dal 2020 (ridurre il tenore di zolfo nel carburante a 0,5 per cento), contribuirà a ridurre questo impatto. Qui il report completo. Altre notizie di Savona numeri Regione, aumentano le compravendite delle abitazioni nel 2018 (+2,2%): bene la Provincia di Savona (+16,9%) senza permesso Abbandona la comunità per tornare a casa, 15enne arrestato a Savona dai carabinieri smarrita Savona, gattina ferita alla bocca ritrovata a Lavagnola Ricorrenza Savona, al Priamar le celebrazioni per i 205 anni dell' Arma dei Carabinieri Dalla Home predatore Millesimo, probabile lupa incinta avvistata in pieno giorno Incarichi Celle Ligure, ecco la giunta comunale: Giovanni Siri nuovo vice sindaco Dati Savona è il sesto porto in Italia (e il ventesimo in Europa) per inquinamento da navi da crociera Riparazione Fuga di gas in una galleria a Genova, guasto in via di soluzione: ritorno alla normalità per la circolazione ferroviaria.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Transport Logistic di Monaco di Baviera, accordo tra i Ports of Genova e il porto di Shenzhen

Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di Monaco

Savona/Genova . Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di Monaco. Questa mattina, presso lo stand dei Ports of Genoa si è tenuto il seminario internazionale organizzato da Cisco, con il segretario generale Giordano Bruno Guerrini a stimolare una discussione fra Douglas Owen, segretario generale di Bic, Christian Roeloffs, Ceo di Container xChange, Alessandro Pitto presidente di Spediporto e Luca Abatello Ceo di Circle sul contributo che la Information Technology può fornire per migliorare l' efficienza delle supply chain globali. L' evento si è concluso con un brindisi ad Hapag Lloyd, rappresentata da Nils Haupt, Senior Director Corporate Communications, per celebrare la decisione della compagnia tedesca di stabilire a Genova la propria sede regionale per il Sud Europa. Nel primo pomeriggio l' attenzione si è concentrata sulle relazioni con la Cina, con la sigla del Sister Agreement fra i Ports of Genoa e il porto di Shenzen formalizzata dal presidente Signorini e da Lou Heru vice direttore generale del Transport Bureau della municipalità di Shenzen. Erano presenti Alessandro Pitto, Alberto Banchero (presidente di Assagenti), Gerardo Ghiliotto (presidente dell' Unione Utenti del Porto di Savona Vado) e David Van Eynde (General Manager di PSA Genova Pra'), insieme agli omologhi cinesi. A seguire l' evento, organizzato da Spediporto, dal titolo "The challenges of Ligurian Ports between IT, Big Data and Alliances". Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Alessandra Orsero hanno illustrato le sfide che i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado devono affrontare per competere nel mercato globale e le soluzioni proposte dagli scali liguri per il servizio al mercato europeo. Domani mattina si proseguirà con Isomar, associazione degli spedizionieri ed agenti marittimi di Savona, che illustrerà l' offerta multipurpose dagli scali di Savona e Vado, introducendo la presentazione di Apm Terminals Vado Ligure che presenterà il nuovo Vado Gateway, terminal container per le grandi portacontainer che inizierà ad operare nel prossimo dicembre. Ieri, nella giornata di apertura della Fiera biennale dedicata alla logistica, il terminal Psa Genova Pra' ha lanciato a livello internazionale la sua rinnovata denominazione ed ha presentato il collegamento ferroviario diretto con Basilea, che permette agli operatori del centro Europa di usufruire della fitta rete di collegamenti marittimi del terminal, oggi lo stand dei Ports of Genoa ha vissuto una giornata densa di appuntamenti. Altre notizie di Savona Brave ragazze! Sayda Sassari, Beatrice Bazzoli e Sara Guglielmi tengono alto il nome dell' Amatori Nuoto Savona numeri Regione, aumentano le compravendite delle abitazioni nel 2018 (+2,2%): bene la Provincia di Savona (+16,9%) Dati Savona è il sesto porto in Italia (e il ventesimo in Europa) per inquinamento da navi da crociera senza permesso Abbandona la comunità per tornare a casa, 15enne arrestato a Savona dai carabinieri Dalla Home posticipata Deragliamento del treno ad Andora: slitta ad ottobre l' udienza preliminare predatore Millesimo, probabile lupa incinta avvistata in pieno giorno Dati Savona è il sesto porto in Italia (e il ventesimo in Europa) per inquinamento da navi da crociera Riparazione Fuga di gas in una galleria a Genova, guasto in via di soluzione: ritorno alla normalità per la circolazione ferroviaria.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

La novità La tedesca Hapag Lloyd stabilisce la sede a Genova

La comunità portuale genovese in missione in Baviera

6 GENOVA

MANCANO I MEDICI Problema nazionale legato all'«imbuto» specialità

Maxi esodo nella sanità: a settembre fuori in mille

La preoccupazione del sindacato Fials: ospedali sguarniti. Ma la Regione replica: pronti ad assumere

FESTA PER I 205 ANNI DELL'ARMA, IERI, A STURLA

Il generale: «Anziani usati come bancomat»

Il comandante della Legione lancia l'allarme contro le truffe diventate sempre più «raffinate»

CONTRABBANDO

Sequestrate nove tonnellate di sigarette

La novità La tedesca Hapag Lloyd stabilisce la sede a Genova

La comunità portuale genovese in missione in Baviera

Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di Monaco. Ieri mattina, presso lo stand dei Ports of Genoa si è tenuto il seminario internazionale organizzato da CISCO, con il segretario generale Giordano Bruno Guerrini a stimolare una discussione fra Douglas Owen, segretario generale di BIC, Christian Roeloffs, CEO di Container xChange, Alessandro Pitto presidente di Spediporto e Luca Abatello CEO di Circle sul contributo che la Information Technology può fornire per migliorare l' efficienza delle filiere globali.
L' evento si è concluso con un brindisi ad Hapag Lloyd, rappresentata da Nils Haupt - senior director Corporate Communications, per celebrare la decisione della compagnia tedesca di stabilire a Genova la propria sede regionale per il Sud Europa. Nel primo pomeriggio l' attenzione si è concentrata sulle relazioni con la Cina, con la sigla del Sister Agreement fra i Ports of Genoa e il porto di Shenzen formalizzata dal presidente Signorini e da Lou Heru Vice Direttore Generale del Transport Bureau della Muni cipalità di Shenzen. A seguire l' evento, organizzato da Spediporto, dal titolo «The challenges of Ligurian Ports between IT, Big Data and Alliances». Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Alessandra Orsero hanno illustrato le sfide che i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado devono affrontare per competere nel mercato globale e le soluzioni proposte dagli scali liguri per il servizio al mercato europeo. Stamattina si proseguirà con Isomar, associazione degli spedizionieri ed Agenti Marittimi di Savona, che illustrerà l' offerta multipurpose da gli scali di Savona e Vado, introducendo la presentazione di APM Terminals Vado Ligure che presenterà il nuovo Vado Gateway, terminal container per le grandi portacontainer che inizierà ad operare nel prossimo dicembre.
Ieri il terminal PSA Genova Prà ha lanciato a livello internazionale la sua rinnovata denominazione e ha presentato il collegamento ferroviario diretto con Basilea, che permette agli operatori del Centro Europa di usufruire della fitta rete di collegamenti marittimi del terminal.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Ferrovie, il porto di Genova aggancia Svizzera e Germania

la Repubblica
Genova
La grande fuga dei medici dalla Liguria
Paita: 'Merito del Pd se arrivano i risultati'
Ferrovie, il porto di Genova aggancia Svizzera e Germania
Ma l'Iit riporta a casa i cervelli
Toti, il partito nasce in Liguria
Fascia di rispetto il passo indietro di Pra' Viva
Aste a Genova
Certosa, teatro per esorcizzare il Ponte

Genova Economia
Valico e nodo, destino comune e il porto aggancia la Svizzera
Paita: 'L'ostinazione Pd decisiva per lo sblocco'

di Massimo Minella Dalla commissione all' aula del Parlamento per capire se il finanziamento del sesto e conclusivo lotto del Terzo Valico potrà marciare insieme con la realizzazione del nodo ferroviario di Genova. Dopo il via libera della commissione Bilancio del Senato, infatti, la partita si sposta in Parlamento, sempre all' interno dello Sblocca Cantieri. «Il Mef ha reso l' emendamento ben formulato anche dal punto di vista tecnico - spiega da Monaco il presidente dell' authority Paolo Signorini - Il Nodo di Genova è inserito nel limite di spesa del Terzo Valico, in quanto opera complementare, e sarà finanziato secondo la formula già sperimentata dei lotti costruttivi. Insomma, un testo corretto nei contenuti e nella forma». E su quanto siano necessarie e vitali per i porti del territorio le infrastrutture su cui far correre la merce, nessuno sembra avere più dubbi.

Un' ulteriore conferma arriva proprio dalla fiera Transport Logistic di Monaco che vede schierata la comunità portuale genovese. Sulla rotta dei traffici che corre da Oriente a Occidente, infatti, Genova rafforza i suoi legami con la Cina, in particolare con il porto di Shenzen.

l segue dalla prima di cronaca La formula è quella del " Sister Agreement" firmato dal presidente dell' autorità portuale Paolo Signorini e da Lou Heru, vicedirettore generale del Transport Bureau della Municipalità di Shenzen. Le sfide dei porti liguri sono state illustrate da Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Alessandra Orsero, a rappresentare i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado. Oggi si prosegue con Isomar, associazione degli spedizionieri e agenti marittimi di Savona, che illustra l' offerta multipurpose dagli scali di Savona e Vado, introducendo la presentazione di Apm Terminals Vado che presenta il nuovo Vado Gateway, terminal container per le grandi portacontainer che inizierà ad operare da dicembre. Nella giornata di apertura della Fiera biennale dedicata alla logistica, intanto, il terminal Psa Genova Pra' ha lanciato a livello internazionale la sua nuova denominazione, presentando il collegamento ferroviario diretto
con Basilea. E a ribadire come la Svizzera sia sempre più centrale nelle strategie degli operatori del porto di Genova arriva anche la firma della dichiarazione d' intenti «Opportunità Ceneri 2020». I vertici delle tre ferrovie Db, Ffs e Fs italiane Richard Lutz, Andreas Meyer e Gianfranco Battisti, si impegnano infatti nel documento a unire le forze per aumentare la quantità e la velocità dei collegamenti merci e passeggeri. Con l' entrata in servizio della galleria di base del Monte Ceneri a dicembre 2020, verrà ultimata la Nuova ferrovia transalpina. « Con il completamento della Nuova ferrovia viene realizzato un ulteriore importante tassello per il corridoio Reno- Alpi, da Rotterdam e Anversa fino a Genova. Questo rappresenta un altro importante miglioramento per i nostri clienti comuni » dice Richard Lutz, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Db. «Fs è parte attiva ed essenziale nella realizzazione del Corridoio ferroviario Rotterdam-Genova » aggiunge Gianfranco Battisti, ad e direttore generale Fs Italiane - Dopo la realizzazione della Galleria del San Gottardo, il Terzo Valico in Italia è il progetto più importante del Corridoio e renderà il porto di Genova la porta Sud d' accesso ai Paesi europei per le merci provenienti da tutto il mondo, che per il 70% si muovon
o via mare». « C' è stato qualcuno, nei giorni scorsi, che ha detto come svizzeri e tedeschi si siano accordati fra loro escludendo l' Italia - chiude il presidente del porto Paolo Signorini - Questo accordo spiega invece che l' obiettivo è

comune ai tre Paesi ed è sempre positivo anche quando riguarda il superamento dei colli di bottiglia fra Svizzera e Germania. Bisogna infatti guardare a tutto il corridoio, non a singole parti e la centralità del tema delle infrastrutture si ribadisce anche attraverso queste iniziative. Le parole dei vertici delle ferrovie svizzere e di quelle tedesche mostrano sintonia con noi, sottolineando quanto sia davvero importante l' entrata in servizio del Te
rzo Valico». - (massimo minella)

Ansa

Genova, Voltri

Via Seta: Porto Genova firma a Monaco accordo con Shenzen

Presentati nuovo nome di terminal Psa Genova Prà e Vado Gateway

(ANSA) - GENOVA, 5 GIU - La missione in Baviera dei Ports of Genoa (Genova e Savona) ha segnato alla Fiera Transport Logistic di Monaco la firma di un accordo che stringe i rapporti degli scali liguri con la Cina. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini, ha siglato con Lou Heru, vice direttore generale del Transport Bureau della municipalità di Shenzen un 'sister agreement' fra i porti, alla presenza, fra l' altro, dei presidenti di Spediporto, Alessandro Pitto e Assagenti, Alberto Banchero. Subito dopo, un brindisi per festeggiare la decisione di Hapag Lloyd di stabilire a Genova la sede regionale per il Sud Europa. Alla fiera, dove il terminal container Psa Genova Prà ha lanciato a livello internazionale la sua nuova denominazione, che si identifica appunto con il quartiere di Prà, e il collegamento ferroviario diretto con Basilea, la Ports of Genoa community ha tenuto anche un seminario internazionale sul contributo che l' Information Technology può fornire per migliorare l' efficienza delle supply chain globali, organizzato da Cisco. E delle sfide dei porti liguri fra It, big data e alleanze ha trattato pure l' evento organizzato da Spediporto nel pomeriggio. Domattina Isomar, l' associazione degli spedizionieri e agenti marittimi di Savona illustrerà l' offerta multipurpose degli scali di Savona e Vado e Apm terminals Vado ligure presenterà il nuovo Vado gateway, il terminal contenitori che inizierà a operare a dicembre.(ANSA).

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Genova, Voltri

DB, FFS e FSI: con dichiarazione d' intenti congiunta "Opportunità Ceneri 2020" impegno a migliorare tempi di percorrenza per merci e viaggiatori

(FERPRESS) - Roma, 5 GIU - Con la messa in servizio della galleria di base del Monte Ceneri (GbC) di dicembre 2020, verrà ultimata la Nuova ferrovia transalpina (NFTA). Si concretizzerà così il progetto di una ferrovia di pianura attraverso le Alpi grazie alla quale la mobilità europea compirà un salto di qualità. Andreas Meyer, CEO delle FFS, sottolinea: «Il nostro obiettivo non è solo quello di aprire una nuova galleria ma anche di aumentare le capacità, di migliorare la puntualità e di ridurre i tempi di percorrenza per merci e viaggiatori». L'«Opportunità Ceneri 2020» contiene obiettivi ambiziosi e offre una visione d' insieme sulle misure previste nel traffico merci e viaggiatori internazionale. Con una dichiarazione congiunta, i tre vertici ferroviari Richard Lutz (DB), Andreas Meyer (FFS) e Gianfranco Battisti (FS) hanno siglato il proprio impegno ad adottare tutti i provvedimenti necessari allo scopo. «Con il completamento della NFTA viene realizzato un ulteriore importante tassello per il corridoio Reno-Alpi, da Rotterdam e Anversa fino a Genova. Questo rappresenta un altro importante miglioramento per i nostri clienti comuni" così Richard Lutz, Presidente del Consiglio di Amministrazione di DB. Questa rafforzata collaborazione contribuisce in misura notevole a far sì che la ferrovia di pianura sul corridoio Reno- Alpi segni una vera e propria svolta nella mobilità europea. «Il Gruppo FS Italiane è parte attiva ed essenziale nella realizzazione del Corridoio ferroviario Rotterdam - Genova», ha sottolineato Gianfranco Battisti, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane. «Dopo la realizzazione della Galleria del San Gottardo, il Terzo Valico in Italia è il progetto più importante del Corridoio e renderà il porto di Genova la porta Sud d' accesso ai Paesi europei per le merci provenienti da tutto il mondo, che per il 70% si muovono via mare», ha concluso Battisti. Con la sottoscrizione della dichiarazione congiunta «Opportunità Ceneri 2020», i tre partner rafforzano il proprio impegno a potenziare ulteriormente il traffico internazionale su rotaia. «Opportunità Ceneri 2020»: i punti chiave. Tra gli ambiziosi obiettivi fissati nell'«Opportunità Ceneri 2020» vi è quello di ridurre fino a due ore la durata del trasporto nel traffico merci sul corridoio Reno-Alpi tra Genova e Rotterdam. Questo permetterà ai clienti del traffico merci di tagliare i costi, facendo così aumentare la competitività della ferrovia rispetto alla strada. Inoltre, riducendo i tempi di percorrenza si sgravano i nodi ferroviari. La galleria di base del Monte Ceneri favorirà anche il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, nella misura in cui creerà capacità supplementari per oltre 3000 semirimorchi al giorno. Nel traffico viaggiatori internazionale, con l' orario 2021 il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano dovrebbe passare da 3 ore e mezza a circa 3 ore. L' offerta sarà ampliata e portata da 8 a 10 coppie di treni al giorno. Inoltre, sono previsti nuovi collegamenti diretti per Genova e Bologna. Si mira altresì a semplificare e a uniformare la vendita online di biglietti internazionali, pubblicando tutti i prezzi risparmio disponibili con la possibilità di prenotare direttamente. La messa in servizio della galleria di base del Monte Ceneri aprirà una nuova era anche per i trasporti pubblici svizzeri: in Ticino il sistema globale «Metrò Ticino» raddoppierà l' offerta ferroviaria e grazie a un nuovo collegamento diretto Lugano-Locarno i tempi di percorrenza si ridurranno di oltre la metà. DB, FFS e FS Italiane assicurano la realizzazione della visione con appositi programmi di lavoro. Nel concreto si tratta di rafforzare la collaborazione e i processi di coordinamento tra le ferrovie partner nonché di adottare misure riguardo ai seguenti temi: sviluppo della rete, pianificazione integrata dell' orario, coordinamento internazionale dei cantieri, esercizio, gestione delle perturbazioni e interoperabilità.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Nautilus

Genova, Voltri

Al Transport Logistic Monaco di Baviera, davanti alla comunità portuale dei Ports of Genoa, firmato agreement con il porto di Shenzhen

Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di Monaco Questa mattina, presso lo stand dei

SCRITTO DA REDAZIONE

IL NAUTILUS

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY
PEYRANI BRINDISI

Al Transport Logistic Monaco di Baviera, davanti alla comunità portuale dei Ports of Genoa, firmato agreement con il porto di Shenzhen

Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di Monaco

Questa mattina, presso lo stand dei Ports of Genoa si è tenuto il seminario internazionale organizzato da CISCO, con il Segretario Generale Giordano Bruno Guerrini a stimolare una discussione fra Douglas Owen, segretario generale di BIC, Christian Roeloffs, CEO di Container xChange, Alessandro Pitto presidente di Spediporto e Luca Abatello CEO di Circle sul contributo che la Information Technology può fornire per migliorare l'efficienza delle supply chain globali

BREAKING NEWS

IL NAUTILUS ANNO 14 N°1

patagonia

AVVISATORE MARITTIMO DEL LEVANTE

ANCE BRINDISI

Continua la missione in Baviera della Ports of Genoa Community alla fiera Transport Logistic di MonacoQuesta mattina, presso lo stand dei Ports of Genoa si è tenuto il seminario internazionale organizzato da CISCO, con il Segretario Generale Giordano Bruno Guerrini a stimolare una discussione fra Douglas Owen, segretario generale di BIC, Christian Roeloffs, CEO di Container xChange, Alessandro Pitto presidente di Spediporto e Luca Abatello CEO di Circle sul contributo che la Information Technology può fornire per migliorare l'efficienza delle supply chain globaliMonaco- L'evento si è concluso con un brindisi ad Hapag Lloyd, rappresentata da Nils Haupt Senior Director Corporate Communications, per celebrare la decisione della compagnia tedesca di stabilire a Genova la propria sede regionale per il Sud Europa.Nel primo pomeriggio l'attenzione si è concentrata sulle relazioni con la Cina, con la sigla del Sister Agreement fra i Ports of Genoa e il porto di Shenzhen formalizzata dal presidente Signorini e da Lou Heru Vice Direttore Generale del Transport Bureau della Municipalità di Shenzhen.Testimoni dell'evento Alessandro Pitto, Alberto Banchero (presidente di Assagenti), Gerardo Ghiliotto (presidente dell'Unione Utenti del Porto di Savona Vado) e David Van Eynde (General Manager di PSA Genova Pra'), insieme agli omologhi cinesi.A seguire l'evento, organizzato da Spediporto, dal titolo The challenges of Ligurian Ports between IT, Big Data and Alliances. Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Alessandra Orsero hanno illustrato le sfide che i porti di Genova, La Spezia e Savona Vado devono affrontare per competere nel mercato globale e le soluzioni proposte dagli scali liguri per il servizio al mercato europeo.Domani mattina si proseguirà con Isomar, Associazione degli spedizionieri ed Agenti Marittimi di Savona, che illustrerà l'offerta multipurpose dagli scali di Savona e Vado, introducendo la presentazione di APM Terminals Vado Ligure che presenterà il nuovo Vado Gateway, terminal container per le grandi portacontainer che inizierà ad operare nel prossimo dicembre.Ieri, nella giornata di apertura della Fiera biennale dedicata alla logistica, il terminal PSA Genova Pra' ha lanciato a livello internazionale la sua rinnovata denominazione ed ha presentato il collegamento ferroviario diretto con Basilea, che permette agli operatori del Centro Europa di usufruire della fitta rete di collegamenti marittimi del terminal, oggi lo stand dei Ports of Genoa ha vissuto una giornata densa di appuntamenti.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

MenteLocale Genova

Genova, Voltri

La nuova Via della Seta: un' opportunità per Genova e per l' Italia, incontri

Genova - Confassociazioni Liguria ha scelto il cuore dei porti liguri per riunire i più importanti, esperti, decision maker , esponenti del mondo istituzionale ed economico con un progetto che si delineerà in tre step. Il primo sarà il duplice appuntamento di giovedì 13 e venerdì 14 giugno 2019, per fare il punto sul progetto Belt and Road Initiativ e , promosso dalla Repubblica Popolare Cinese e meglio conosciuto come New Silk Road , poi giovedì 18 luglio un' assise degli stakeholders industriali pubblici e privati per discutere progetti sinergici e di cooperazione finanziaria e industrial e martedì 17 settembre un simposio in cui far dialogare istituzioni e cittadini per far intendere meglio le opportunità della Nuova Via della Seta. Genova - Il convegno pubblico del 13 giugno si svolge a Palazzo San Giorgio , Sala del Capitano, dalle 9 alle 13. È il Presidente di Confassociazioni Liguria Eugenio Novario ad aprire l lavori. Sono protagoniste anche le autorità istituzionali, tra cui l' Assessore Regionale alla viabilità e Turismo Gianni Berrino e Paolo Emilio Signorini , Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale. Il 14 giugno presso il Consiglio dell' Ordine degli Avvocati di Genova nel palazzo di giustizia di Piazza Portoria 1, dalle 15 alle 17.30 , gli esponenti delle professioni legali e dell' Università si confronteranno per approfondire le tematiche relative al Regulatory Approach alla New Silk Road . Il tema appare di fondamentale rilevanza: le fonti normative di diritto pubblico e commerciale internazionale saranno fondamentali per un' equa e condivisa realizzazione del progetto. Genova - Un secondo step del convegno dal titolo Economic Development Nerworking & Workshop si svolgerà il 18 luglio, dalle 10 alle 13, presso NH Collection. Confassociazioni Liguria riunirà le imprese e i professionisti per discutere sui progetti di investimento e verificare ipotesi di cooperazione industriale e finanziaria, sarà un meeting tra Stakeholders industriali pubblici & privati per discutere dei progetti sinergici e di cooperazione finanziaria ed industriale. L' incontro vuole essere uno strumento al servizio di imprese ed istituzioni creando un appuntamento annuale dove le stesse possano dialogare, conoscere e far conoscere i propri progetti infrastrutturali e di business e sviluppare così una rete di partners industriali e finanziari. Il meeting vuole diventare un appuntamento annuale ed è in collaborazione con Bertolla Associati. Mentre a settembre, con la terza parte del programma si discuterà di comunicazione tra istituzioni e cittadini , con anche un sondaggio su come gli studenti genovesi immaginano la Nuova Via della Seta, quest' ultimo in collaborazione con il Provveditorato agli Studi di Genova. Potrebbe interessarti anche: Porte aperte al Baluardo, 25 anni a Genova: visite gratuite e incontri, fino al 10 giugno 2019 , Liguria Pride 2019: Genova Better Than This, 15 giugno 2019 , Il Porto sul Polcevera. La rinascita economica della valle dopo il crollo di Ponte Morandi, 12 giugno 2019 , La nuova economia di Impresa per il Bene Comune, convegno, 5 giugno 2019 Scopri cosa fare oggi a Genova consultando la nostra agenda eventi. Hai programmi per il fine settimana? Scopri gli eventi del weekend a Genova .

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Nodo di Genova e Terzo Valico: ok al Senato, obiettivo accorpamento raggiunto (grazie a Rixi)

GENOVA - L' aula del Senato, con 174 sì, 55 no e 40 astenuti, ha approvato lo 'sblocca cantieri', il maxi emendamento presentato dalla maggioranza di governo. All' interno del documento inserito anche l' emendamento ad hoc che prevede l' accorpamento per sbloccare due opere fondamentali per la Liguria come il Terzo Valico e il Nodo ferroviario di Genova. Si tratta di una delle battaglie sostenute più volte nei convegni di Primocanale a Terrazza Colombo . Ora il testo del super emendamento dovrà passare alla Camera per l' approvazione finale, solo dopo potrà arrivare la firma del presidente della Repubblica Sergio Mattarella sul documento. Questa mattina nel corso della fiera 'Transport and logistic' in corso di svolgimento a Monaco di Baviera Primocanale ha intervistato sull' argomento il presidente dell' Autorità portuale di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini che ha ribadito che questa è una vittoria dell' ex viceministro alle Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi (LEGGI QUI). Tra le novità, la proposta mantiene per i subappalti la soglia del 40% e il 30% del limite di prezzo per le offerte economicamente vantaggiose. Viene invece introdotta la possibilità fino al 2020 per i Comuni di procedere a fare le gare senza rivolgersi alla stazione appaltante, con la sospensione quindi dell' obbligo fino a quel termine; la sospensione dell' Albo dei Commissari sempre fino al 2020 nelle more della riforma del Codice e l' estensione fino al 2020 della possibilita' di ricorrere all' appalto integrato. Il relatore, Agostino Santillo (M5a), ha risolto il problema di drafting emerso, mantenendo la sospensione e non più la soppressione del terzo periodo del comma 2 dell' articolo 174 del Codice degli appalti. Video Emendamento nodo di Genova e Terzo Valico, Signorini: "E' merito di Rixi" Commenti.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Porti, Genova si avvicina alla Cina: siglato l' accordo con Shenzen

MONACO DI BAVIERA - Il porto di Genova e quello di Shenzen, in Cina, hanno firmato oggi al Transport Logistic di Monaco di Baviera un accordo di collaborazione . Alla presenza del Presidente dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale e di una qualificata delgazione cinese le due organizzazioni hanno annunciato i vantaggi attesi da una simile collaborazione. "Genova e Shenzen sono due porti che hanno molte similitudini - ha detto Signorini - non nelle dimensioni, naturalmente, ma nel ruolo che essi giocano nelle rispettive aree. Abbiamo sfide comuni e insieme sarà più facile vincerle, per noi e per le aziende dei due territori". "Siamo stati a Genova, siamo molto impressionati dalle potenzialità di questo porto", ha dichiarato Lou Heru, il capo della delegazione cinese. Commenti.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Psa presenta ai tedeschi il servizio per la Svizzera

Genova - Il terminal Vte, che da qualche giorno ha cambiato nome trasformandosi in PSA Genova Pra', ha presentato ieri il servizio ferroviario diretto «interamente gestito da PSA, che collega il bacino portuale di Pra' a Basilea (Svizzera)», come annuncia l' azienda in una nota. «Si tratta del primo collegamento diretto (12 ore di transit time da Genova a Basilea), iniziato lo scorso Ottobre, che permette agli operatori del Centro Europa di accedere alla gamma di servizi offerti da Porto di Genova Pra'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Italia, Svizzera e Germania: patto a tre sui treni merci

Genova - Nella dichiarazione d' intenti congiunta «Opportunità Ceneri 2020», i vertici delle tre ferrovie tedesche, svizzere e italiane (DB, FFS e FS Italiane) Richard Lutz, Andreas Meyer e Gianfranco Battisti, si impegnano a unire le forze e a realizzare insieme un salto di qualità nella mobilità europea.«L' obiettivo è di aumentare la quantità e la velocità dei collegamenti merci e viaggiatori, migliorare la puntualità e semplificare le procedure di acquisto dei biglietti internazionali - scrivono i tre manager in una nota diffusa nel pomeriggio - Con la messa in servizio della galleria di base del Monte Ceneri (GbC) di dicembre 2020, verrà ultimata la Nuova ferrovia transalpina (NFTA)».Si concretizzerà così il progetto di una ferrovia di pianura attraverso le Alpi «grazie alla quale la mobilità europea compirà un salto di qualità».Andreas Meyer, CEO delle FFS, sottolinea: «Il nostro obiettivo non è solo quello di aprire una nuova galleria ma anche di aumentare le capacità, di migliorare la puntualità e di ridurre i tempi di percorrenza per merci e viaggiatori».L'«Opportunità Ceneri 2020» contiene obiettivi ambiziosi. Con una dichiarazione congiunta, i tre vertici ferroviari Richard Lutz (DB), Andreas Meyer (FFS) e Gianfranco Battisti (FS) hanno siglato il proprio impegno ad adottare tutti i provvedimenti necessari allo scopo. «Con il completamento della NFTA viene realizzato un ulteriore importante tassello per il corridoio Reno-Alpi, da Rotterdam e Anversa fino a Genova. Questo rappresenta un altro importante miglioramento per i nostri clienti comuni» così Richard Lutz, Presidente del Consiglio di Amministrazione di DB.«Il Gruppo FS Italiane è parte attiva ed essenziale nella realizzazione del Corridoio ferroviario Rotterdam - Genova», ha sottolineato Gianfranco Battisti, amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane. «Dopo la realizzazione della Galleria del San Gottardo, il Terzo Valico in Italia è il progetto più importante del Corridoio e renderà il porto di Genova la porta Sud d' accesso ai Paesi europei per le merci provenienti da tutto il mondo, che per il 70% si muovono via mare», ha concluso Battisti.Con la sottoscrizione della dichiarazione congiunta «Opportunità Ceneri 2020», i tre partner rafforzano il proprio impegno a potenziare ulteriormente il traffico internazionale su rotaia.Tra gli ambiziosi obiettivi fissati nell'«Opportunità Ceneri 2020» vi è quello di ridurre fino a due ore la durata del trasporto nel traffico merci sul corridoio Reno-Alpi tra Genova e Rotterdam. «Questo permetterà ai clienti del traffico merci di tagliare i costi, facendo così aumentare la competitività della ferrovia rispetto alla strada. Inoltre, riducendo i tempi di percorrenza si sgravano i nodi ferroviari. La galleria di base del Monte Ceneri favorirà anche il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, nella misura in cui creerà capacità supplementari per oltre 3000 semirimorchi al giorno».Nel traffico viaggiatori internazionale, con l' orario 2021 il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano dovrebbe passare da 3 ore e mezza a circa 3 ore. L' offerta sarà ampliata e portata da 8 a 10 coppie di treni al giorno. Inoltre, sono previsti nuovi collegamenti diretti per Genova e Bologna. Si mira altresì a semplificare e a uniformare la vendita online di biglietti internazionali, pubblicando tutti i prezzi risparmio disponibili con la possibilità di prenotare direttamente.DB, FFS e FS Italiane assicurano la realizzazione della visione con appositi programmi di lavoro. Nel concreto si tratta di rafforzare la collaborazione e i processi di coordinamento tra le ferrovie partner nonché di adottare misure riguardo ai seguenti temi: sviluppo della rete, pianificazione integrata dell' orario, coordinamento internazionale dei cantieri, esercizio, gestione delle perturbazioni e interoperabilità.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Transport Logistic, i porti di Genova e Savona si avvicinano alla Cina

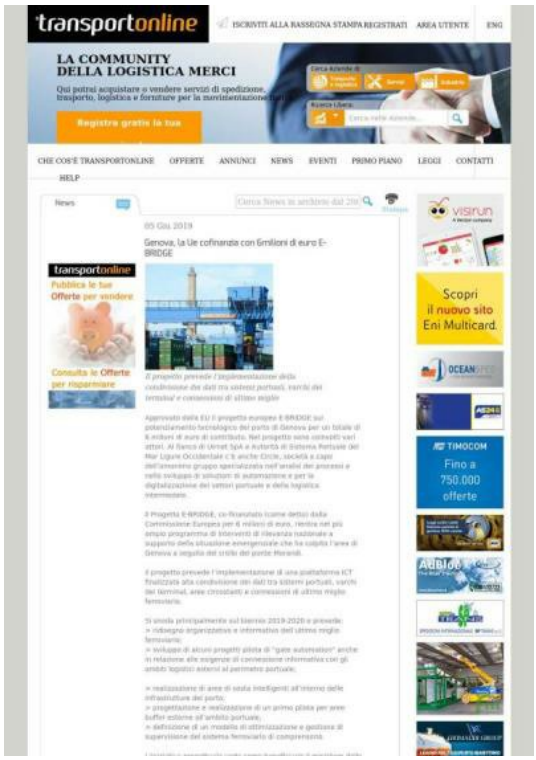
of Genoa (Genova e Savona) ha segnato alla Fiera Transport Logistic di Monaco la firma di un accordo che stringe i rapporti degli scali liguri con la Cina. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini, ha siglato con Lou Heru, vice direttore generale del Transport Bureau della municipalità di Shenzen un "sister agreement" fra i porti, alla presenza, fra l' altro, dei presidenti di Spediporto, Alessandro Pitto e Assagenti, Alberto Banchero. Subito dopo, un brindisi per festeggiare la decisione di Hapag Lloyd di stabilire a Genova la sede regionale per il Sud Europa. Alla fiera, dove il terminal container Psa Genova Prà ha lanciato a livello internazionale la sua nuova denominazione, che si identifica appunto con il quartiere di Prà, e il collegamento ferroviario diretto con Basilea, la Ports of Genoa community ha tenuto anche un seminario internazionale sul contributo che l' Information Technology può fornire per migliorare l' efficienza delle supply chain globali, organizzato da Cisco. E delle sfide dei porti liguri fra It, big data e alleanze ha trattato pure l' evento organizzato da Spediporto nel pomeriggio. Domattina Isomar, l' associazione degli spedizionieri e agenti marittimi di Savona illustrerà l' offerta multipurpose degli scali di Savona e Vado e Apm terminals Vado ligure presenterà il nuovo Vado gateway, il terminal contenitori che inizierà a operare a dicembre.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Transportonline

Genova, Voltri

Genova, la Ue cofinanzia con 6milioni di euro E-BRIDGE



Approvato dalla EU il progetto europeo E-BRIDGE sul potenziamento tecnologico del porto di Genova per un totale di 6 milioni di euro di contributo. Nel progetto sono coinvolti vari attori. Al fianco di Uirnet SpA e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale c'è anche Circle, società a capo dell'omonimo gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale. Il Progetto E-BRIDGE, co-finanziato (come detto) dalla Commissione Europea per 6 milioni di euro, rientra nel più ampio programma di interventi di rilevanza nazionale a supporto della situazione emergenziale che ha colpito l'area di Genova a seguito del crollo del ponte Morandi. Il progetto prevede l'implementazione di una piattaforma ICT finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree circostanti e connessioni di ultimo miglio ferroviario. Si snoda principalmente sul biennio 2019-2020 e prevede: > ridisegno organizzativo e informativo dell'ultimo miglio ferroviario; > sviluppo di alcuni progetti pilota di gate automation anche in relazione alle esigenze di connessione informativa con gli ambiti logistici esterni al perimetro portuale; > realizzazione di aree di sosta intelligenti all'interno delle infrastrutture del porto; > progettazione e realizzazione di un primo pilota per aree buffer esterne all'ambito portuale; > definizione di un modello di ottimizzazione e gestione di supervisione del sistema ferroviario di comprensorio. L'iniziativa progettuale vede come beneficiario il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Italiano (MIT), con ADSP del Mar Ligure Occidentale e UIRNet e la collaborazione di RFI, partner per lo sviluppo della componente infrastrutturale del porto, delle connessioni con il sistema logistico nazionale e con la rete europea, rispettivamente per la componente stradale e ferroviaria. Il termine del progetto è calcolato sulla realizzazione da programma della nuova infrastruttura che sorgerà al posto del ponte Morandi. Circle avrà un importante ruolo sulle componenti specialistiche del progetto EU, sulle attività specifiche di interoperabilità e sullo studio del modello di ottimizzazione e gestione del sistema ferroviario di comprensorio, per un contributo pari a 675.000 euro del totale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

La Spezia

ad accoglierli l' assessore e il presidente della commissione turismoad accoglierli l' assessore e il presidente della commissione turismo

Federica Forti: «Ho detto che vorrei vederli ancora»

CARRARA

SENTINEL
Impianti di allarme e telecamere
Assistenza 24 ore su 24
VIA EDISON 43 - PISTOIA | TEL. 0573 21315

Wow e beautiful, ai crocieristi piace il nostro centro storico

Per la prima volta è arrivato anche un gruppo sbarcato alla Spezia, oltre a quelli di Marina

L'evento
In primo piano l'Accademia e il Duomo

Federica Forti: «Ho detto che vorrei vederli ancora»

CARRARA. L' Assessore alla cultura e al turismo Federica Forti assieme al Presidente della commissione turismo e promozione del territorio Cesare Bassani, hanno voluto dare il benvenuto, davanti all' ingresso dell' Accademia di Belle Arti, al gruppo dei 50 croceristi intercettati da Endas Tanti Tour sul tragitto La Spezia-Pisa, convincendoli a fare tappa anche a Carrara.
L' Assessore accogliendoli si è rivolta loro in inglese, spiegando come la città sia felice della loro visita e come a Carrara, questa settimana, si stia vivendo un festival con focus il marmo: «Vorrei vedervi ancora- li ha salutati alla fine-spero Carrara vi piaccia, ci sono tante cose da vedere, divertitevi!».
L' Assessore ha ringraziato pubblicamente Endas e la Presidente dell' Autorità Portuale Carla Roncallo: «Oggi il loro arrivo è una novità: per la prima volta vengono turisti da La Spezia: so che sono di nazionalità mista, alcuni sono caraibici, altri russi, irlandesi e ci è sembrata una buona occasione, questa, per dare loro il benvenuto. Su La Spezia-ha proseguito l' Assessore- Endas vende pacchetti turistici e l' Associazione ha ottenuto la licenza per vendere dei pacchetti su Carrara. Quindi il mio grazie va a Endas e alla Presidente Roncallo». «E' importante questo arrivo-ha messo in evidenza anche Bassani-siamo abituati a vedere passare pulman che non si fermano e finalmente vengono a vedere: approfittiamone perché Carrara in questo periodo ci sta dando delle soddisfazioni: il senso di White Carrara Downtown è questo, quello della rivalutazione del territorio». Il consigliere ha ricordato inoltre come nel 2022 la Crystal Cruises farà attraccare nel nostro porto navi molto grandi in grado di far viaggiare molti passeggeri: «Un bene per il nostro commercio», ha osservato.
--F.V.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

La Spezia

TURISMO TANTA GENTE DOPO LO SBARCO DELLA NAVE AL PORTO. UN VOLANO IMPORTANTE PER LA NOSTRA ECONOMIA

I crocieristi finalmente scoprono anche il centro storico

12 CRONACA CARRARA

CARRARA WHITE DOWNTOWN

Il tributo al maestro Morricone

Concerto in cava Lazzareschi delle musiche leggendarie

Passeggiate, tango e la Beatrice svelata

TURISMO TANTA GENTE DOPO LO SBARCO DELLA NAVE AL PORTO. UN VOLANO IMPORTANTE PER LA NOSTRA ECONOMIA

I crocieristi finalmente scoprono anche il centro storico

LO TOCCANO, lo tastano, lo fotografano e i più ne portano via anche una piccola scaglia come ricordo di una magnifica mattina passata a camminare tra le stesse strade percorse un tempo da Michelangelo o Canova. Erano centinaia ieri i turisti che si aggiravano per il centro storico, tutti appena scesi da due grandi navi di crociera attraccate in mattinata una al porto di Marina e una in quello della Spezia. Russi, inglesi, americani e altri provenienti da diversi stati caraibici sono rimasti a bocca aperta nello scoprire gli angoli nascosti della nostra città, ma soprattutto hanno osservato quasi incantati le ragazze e i ragazzi dell' Accademia che sotto il caldo sole di questo inizio di giugno trasformavano in sculture piccoli blocchi di marmo bianco. A rapire l' immaginazione dei visitatori non era però tanto, o non solo, l' abilità dei giovani scultori, ma la natura stessa del materiale che stavano lavorando, la sua immacolata perfezione che chi è cresciuto sotto le Apuane è abituato a dare per scontata, ma per chi viene da lontano è un qualcosa da voler assolutamente toccare con mano per accertarsi che tanta bellezza sia autentica. «Siamo molto contenti - spiega l' assessore alla Cultura Federica Forti - perché per la prima volta siamo riusciti a intercettare non solo i corcieristi scesi al nostro porto, ma anche quelli sbarcati a La Spezia. Per questo importante risultato dobbiamo ringraziare l' Autorità di sistema portuale e la sua presidente Carla Roncallo e l' Endas che gestisce queste comitive e a loro ha proposto il pacchetto che prevedeva anche il tour del centro storico di Carrara«. «L' arrivo di questi viaggiatori è un segnale importante - sottolinea il presidente della commissione Cultura Cesare Bassani - Siamo poi contenti che trovino per le nostre strade la White Carrara downtown e tutte le sue bellezze. Francesco Di Sarcina, segretario generale della Port Authority ha annunciato che dal 2022 a Marina la compagnia Crystal cruises porterà anche navi più grandi rispetto a quelle che già attraccano qui. «Da La Spezia - racconta Sabrina Cordiviola di Tantitours Endas turismo - è arrivato qui un pullman da 50 persone appena scese da una nave della Msc».

c.lau.

Il Tirreno

Livorno

DIETRO LE QUINTE DELLE GRANDI MANOVRE

Banchine in fiamme, la geografia degli scontri fra big

Tutto nasce dalla battaglia campale fra Onorato e Grimaldi ma ormai ovunque si moltiplicano i litigi a colpi di avvocati e carte bollate

LIVORNO

Biolabor ANALISI CLINICHE www.biolabor.it

Porto, riparte la guerra e contagia tutti
Ora c'è in ballo anche la maxi-Darsena

Le "spine" del commissario Verna: nel mirino i traffici container con il rinnovo della concessione di Lorenzini

Banchine in fiamme, la geografia degli scontri fra big

LIVORNO. il duello sui traffici container non è certo l' unica battaglia sulle nostre banchine. Tutto nasce dalla guerra aperta fra il gruppo Onorato e il gruppo Grimaldi, con quest' ultimo che da Livorno aveva aperto un collegamento con la Sardegna.

Prima è un duello tutto commerciale sulle rotte dei traghetti. Il salto del livello dello scontro avviene quando i 4 ettari in radice di Darsena Toscana dove arrivano i traghetti merci di Grimaldi finiscono al centro di una inchiesta giudiziaria che decapiterà i vertici dell' Authority e di alcune aziende portuali.

La miccia l' aveva accesa la Ltm, prima ancora di essere acquisita dal gruppo Onorato. In effetti, per vedere le prime puntate di questa telenovela bisognerebbe tornare indietro di 15 anni: sull' angolino della Darsena Toscana erano stati attestati alcuni traffici ro-ro di operatori che oggi neanche esistono più. Così come negli altri casi, si era andati avanti vedendo gli avvocati salire e scendere le scale del tribunale, finché sotto l' abete dello scorso Natale salta fuori una inchiesta penale che, al termine di tre anni di indagini, mette nero su bianco accuse non di corruzione bensì di abuso d' ufficio. Sospesi il presidente Stefano Corsini, il segretario generale Massimo Provinciali e quattro manager e imprenditori (Costantino Baldissara, Massimiliano Ercoli e i cugini omonimi Corrado Neri): sospensione poi ridotta da 12 a otto mesi dal Riesame (e a 6 mesi per Corsini).

A distanza di sei mesi dal venerdì di fine agosto in cui i militari della Capitaneria sequestrano la tensostruttura costruita da Grimaldi (che invece poi avrà la licenza del Comune), ecco che il ciclone giudiziario mette nel mirino le occupazioni temporanee mandate avanti di proroga in proroga.

L' uragano arriva mentre: 1) c' è un iniziale pronunciamento del Tar favorevole a Grimaldi che aveva contestato lo stop all' operatività da parte dell' Authority che aveva negato l' ultimo rinnovo; 2) si mette in moto la comparazione delle offerte che dovrebbe finalmente rimettere in carreggiata l' iter.

Non basta il fronte livornese: Grimaldi e Onorato si danno sberle. Il primo contesta la convenzione per i collegamenti fra isole e terraferma che dà a Onorato 72 milioni di euro di soldi pubblici, il secondo vuole che lo Stato esiga da Grimaldi l' imbarco solo di marittimi italiani.

Intanto il ring si sposta a Piombino. Onorato attacca anche la famiglia Neri, dicendo che il suo progetto Pim a Piombino non è altro che un pretesto fasullo tanto per mettere i bastoni fra le ruote a lui e al suo progetto di traffico di auto nuove in tandem con il big tedesco Ars Altmann. L' azienda partecipata dai Neri ribatte snocciolando una sfilza di date per dimostrare di non aver perso tempo ma anzi di aver ottenuto solo di recente tutte le autorizzazioni per lungaggini che non le sono imputabili.

Semmai la contromossa potrebbe essere: diteci quali sono le case automobilistiche con cui avete contratti, quali le navi noleggiate, quale il piano d' impresa...

In precedenza si era sgomitato sulla Sponda Est della Darsena Toscana: la prima scaramuccia aveva visto in campo il Tco (rinfuse solide) guidato da Roberto Alberti contro l' alleanza fra Federico Barbera e Andrea Palumbo. Alla fine aveva prevalso il Tco, che deve trovare una nuova collocazione per lasciare alla Porto 2000 ("conquistata" da Vincenzo Onorato e Msc) l' attuale banchina di fronte all' ex silos ko.

Alle spalle della Sponda Est troviamo gli 81mila metri quadri per lunghissimi anni di proprietà Spil (controllata dal Comune di Livorno) eppure nel cuore del porto, al punto che tradizionalmente Palazzo Civico li considerava le proprie "zolle d' oro" per influire sulle grandi manovre dei potentati portuali. La Spil, in affanno finanziario per il peso del mutuo per costruire il parcheggio ex Odeon, li ha messi nella pancia di una "Spil 2" il cui 80% è stato messo in

vendita: l' ha spuntata Andrea Palumbo, la cui Iss ha sede a cento metri di distanza, sul lato opposto del viadotto della superstrada.
Ora la "Spil 2" è registrata come inattiva all' anagrafe camerale (con Andrea e Filippo Palumbo presidente vice più Andrea Frazzi consigliere).
--M.Z.

Il Tirreno

Livorno

esplode il casoesplode il caso

Porto, riparte la guerra e contagia tutti Ora c' è in ballo anche la maxi-Darsena

Le "spine" del commissario Verna: nel mirino i traffici container con il rinnovo della concessione di LorenziniLe "spine" del commissario Verna: nel mirino i traffici container con il rinnovo della concessione di Lorenzini

LIVORNO

Biolabor ANALISI CLINICHE www.biolabor.it

Porto, riparte la guerra e contagia tutti Ora c'è in ballo anche la maxi-Darsena

Le "spine" del commissario Verna: nel mirino i traffici container con il rinnovo della concessione di Lorenzini

Banchine in fiamme, la geografia degli scontri fra big

Mauro ZucchelliLIVORNO. Chissà se i portuali labronici che nel '69, nel giorno del funerale di Ho Chi Min, riuscirono nell' impresa-beffa di issare la bandiera vietcong sulla nave militare americana Jodett si erano immaginati che a Livorno, mezzo secolo più tardi, il Vietnam l' avremmo avuto qui sulle nostre banchine. Si apre in questi giorni un nuovo fronte di scontro, e stavolta mette in ballo sì la geografia esistente degli equilibri di potere ma anche quel futuro che si chiama "espansione a mare": cioè la Darsena Europa.

Il motivo? Se finora i campi di battaglia avevano coinvolto il traffico di camion via nave, adessso lo scontro si allarga al fronte del traffico contenitori.

Protagonisti, da un lato, la Tdt (in mano ai fondi internazionali Infravia e Infracapital con l' amministratore delegato Giulio Schenone che conserva una quota del 5%) e, dall' altro, il terminal Lorenzini (in cui il gigante Msc di Gianluigi Aponte, la seconda flotta al mondo, è salito al 50% mentre l' altra metà è di proprietà delle famiglie Lorenzini e Grifoni).

È stata rinviata in extremis una riunione del comitato di gestione, quasi un "consiglio d' amministrazione" che affianca il vertice dell' Authority: tornerà nel menù comunque entro fine mese. Al centro dell' attenzione il rinnovo della concessione in base alla quale il Lorenzini Terminal opera sulla Sponda Est.

Schematizzando parecchio, Tdt contesta il fatto che Lorenzini modifichi l' identikit dei propri piani presentandosi senza più i vincoli della pluralità delle tipologie di traffico da terminal multiproposta com' era finora, ma diventando a tutti gli effetti un operatore in campo contenitori senza esser costretto a tenere questo settore come marginale.

Sembra una disquisizione tecnicistica ma bisogna guardare all' orizzonte: i fondi titolari di Tdt hanno completato al 90-95% l' iter di fronte all' Authority per far partire la procedura pubblica di comparazione con eventuali altri pretendenti, ma non hanno finora firmato. Perché? Gli addetti ai lavori dicono che per un privato il maxi-investimento sta in piedi dal punto di vista finanziario solo a fronte di un traffico di almeno 1,2 milioni di teu (e Livorno negli ultimi anni ha viaggiato fra 700 e 800mila teu nel complesso), se un gigante come Msc può avere un proprio terminal bis saltano i conti sulla sostenibilità economica. E la firma non arriva.

L' altra campana fa parlare le cifre: «Abbiamo fatto 24 assunzioni e investito 15 milioni di euro, - dice l' imprenditore Enio Lorenzini - ci sono 250 persone che lavorano al terminal fra addetti e autisti». Lo dice rivendicando di aver scommesso sulla crescita, e non ci si può aspettare che ora tiri il freno a mano. Si aggiunga che lo spostamento ci sarà quando sarà pronta la Darsena Europa.

Il commissario Pietro Verna sa che a fine agosto dovrà lasciare la scrivania al presidente Stefano Corsini ma già i prossimi giorni saranno incandescenti: con gli scontri Onorato-Neri (a Piombino) e Tdt-Lorenzini (a Livorno), con la nomina del nuovo numero 2: il dirigente amministrativo Simone Gagliani al posto di Gabriele Gargiulo.

--

Messaggero Marittimo

Livorno

Darsena Europa...nulla è fermo!

Redazione

MONACO DI BAVIERA Arriva dalla Germania, dove è in corso il Transport logistic, la rassicurazione del commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Pietro Verna sulla Darsena Europa. Siamo a lavoro ha detto ai nostri microfoni nulla è fermo. Non amo dare date ha aggiunto ma sono ottimista. Verna, rispondendo a un'altra domanda ha poi sottolineato l'importanza del sistema, la vera chiave di lettura delle Autorità portuali che racchiude appunto a sistema, i porti, ognuno con la sua vocazione. E sulla gara dei bacini? A che punto siamo? La gara è in corso, le buste sono state aperte, ora procediamo.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

comincia la stagione crocieristica

In arrivo la Marella Explorer 2

Mercoledì 12 giugno arriva la prima nave da crociera in porto a Piombino. Si tratta della Marella Explorer 2 (foto). Per l' occasione - fa sapere Tuscany Terminal di Carlo Torlai e Laura Miele - hanno organizzato, insieme con l' agenzia Intercuises di Barcellona, lo scambio dei crest augurali che avverrà alle 11 a bordo della nave. La Explorer 2 è il primo attracco di turisti, su 15 totali del 2019. Le navi Marella (ne esistono diverse) possono ospitare dai 1.600 ai 1.800 passeggeri.

PIOMBINO

Prelievi ma niente cerotto, pazienti in difficoltà

In arrivo la Marella Explorer 2

Indagine lampo c'è l'encomio al tenente Poggetti

Gli strumenti telematici e i rischi per i bambini

Gestione impianti sportivi Oggi si aprono le buste

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

TiCiPorto si può salvare? È corsa contro il tempo

Capannelli: «Consegnati tutti i documenti all' Autorità portuale»

Primo piano • Ancona

Il progetto Ada

Un roseto alla Cittadella

Rebus Cardeto Il Fargo appeso alla burocrazia

Permessi e lavori ostacolano il bar Chalet 4 Fontane verso la riapertura

LE ATTIVITÀ

TiCiPorto si può salvare? È corsa contro il tempo

Capannelli: «Consegnati tutti i documenti all'Autorità portuale»

IL CASO

La Cna

«Il festival non può subire ritardi»

IL CASO ANCONA «Da martedì l' Autorità Portuale ha tutti i documenti richiesti. Ora non ci resta che aspettare fiduciosi». Incrocia le dita Gabriele Capannelli, titolare della Bontà delle Marche e ideatore del festival TiCiPorto.

Per una serie di questioni di carattere burocratico-normativo la manifestazione che negli ultimi tre anni ha animato l' estate anconetana, attirando ogni volta al Porto antico tra i 90 e i 100mila visitatori, è sub judice, e ora è corsa contro il tempo per tentare di farla partire entro metà giugno.

L' iter Intanto tra gli operatori del porto del settore food & drink si discute sulle possibili ricadute di uno slittamento o annullamento dell' iniziativa. È circa metà gennaio quando viene presenta l' istanza per la concessione demaniale marittima dell' area di 3 mila mq ricavata sul Molo Rizzo. Un mese più tardi l' Autorità Portuale rende pubblica la richiesta da parte della Bontà delle Marche, invitando chi fosse interessato a presentare entro un mese osservazioni e opposizioni. A quel punto arriva la domanda della società di comunicazione e marketing Mediadux Srls di Roma. L' istanza è però respinta per mancanza di documentazioni e di alcuni versamenti. Così a metà aprile viene avviato il percorso di rilascio della concessione a Bontà delle Marche. Percorso che arriva a compimento il 30 maggio, quando però gli uffici dell' Autorità Portuale comunicano alla società promotrice la necessità di presentare altri documenti, tra cui il certificato antimafia.

L' attesa Ora che i documenti sono stati prodotti si spera che l' Autorità Portuale possa sbrigare le pratiche nel più breve tempo possibile. Ciò che fa ben sperare è il fatto che, sebbene la prossima riunione del Comitato di gestione dell' Autorità Portuale sia fissata per il 19 giugno, il segretario generale Matteo Paroli abbia dichiarato che in via del tutto eccezionale sarebbero nelle condizioni di «anticipare il rilascio della concessione nelle more del Comitato per evitare il consumo di altro tempo». Come dice Capannelli, non resta che aspettare e sperare.

Ma cosa succederebbe se TiCiPorto fosse posticipato o addirittura annullato? Chi rimarrebbe molto deluso è Nicola Carriero del bar La Rotonda: «La chiusura di TiCiPorto vorrebbe dire meno attrazioni, meno gente, meno lavoro. Con noi non c' è concorrenza. Al contrario. Perché chi mangia lì poi magari viene a prendere un amaro o un caffè da me».

I commenti Per Andrea Manganelli dell' omonimo bar-ristorante-pizzeria poco o niente: «TiCiPorto ha avuto un grandissimo successo il primo anno, poi è calato. Del resto si sa. Ad Ancona quando c' è la novità c' è il boom, ma ci si stanca presto. Il porto per vivere ha bisogno di manifestazioni importanti. Per esempio col Marche Pride siamo sicuri che avremo un grosso riscontro. Noi comunque abbiamo la nostra clientela. Anche perché il porto piace al di là di tutto e d' estate è sempre pieno di gente che viene a vedere le navi o passeggia fino alla Fontana dei due soli o alla Lanterna». A metà strada si pone il locale di street food Anguì, dove dicono: «A noi con o senza TiCiPorto cambia poco, perché siamo relativamente lontani. Però si tratta sempre di una manifestazione che crea del movimento. Non avrebbe senso aver realizzato la passeggiata del porto senza iniziative che lo animino».

Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Regione, per il porto in arrivo oltre un milione

Il vicepresidente Minardi: «Contributo importante per aver più sicurezza»

Fano

«Il Foro Boario è pericoloso Si collochino le telecamere»

La richiesta di residenti e commercianti. La Lega si impegna per il turno h24 dei vigili urbani

Regione, per il porto in arrivo oltre un milione

IL DRAGAGGIO FANO Altro milione e rotti per il porto. E il conto sale così a quasi quattro negli ultimi quattro anni. «Con questo ulteriore finanziamento possiamo considerarci a posto almeno per un po'» commenta il vice presidente del consiglio regionale Renato Claudio Minardi nel rendere di dominio pubblico lo sblocco da parte della Corte dei Conti della convenzione tra ministero delle Infrastrutture, Regioni e Comuni che contempla l' utilizzo dei Fondi sviluppo e coesione, ex Fas, da destinare al miglioramento delle condizioni di sicurezza dei porti regionali relativamente all' asse E.

1.030.000 euro l' entità esatta dell' erogazione che sarà spacchettata a metà «con mezzo milione da impiegare per il rafforzamento della parte esterna della diga foranea e uno stesso importo per il dragaggio di canale d' ingresso e bacino di evoluzione. Attività cantierabili già entro fine anno aggiunge Minardi - e che aumenteranno la capacità operativa dello scalo a beneficio di pesca, nautica e diporto». Una volta definito il progetto e incamerate le autorizzazioni, in agenda per i prossimi mesi anche il trasferimento alla cassa di colmata di Ancona dei sedimenti stoccati al porto e a Torrette. Sull' operazione orientato il grosso dell' altro milione che il Comune si era già ritrovato in cassa e che nel quadro degli stanziamenti finalizzati a liberare le darsene dai fanghi è andato ad assommarsi ai 941.000 euro fatti recapitare dalla Regione nel 2015 e finalizzati ad un primo dragaggio di canale d' ingresso e bacino di evoluzione, e agli 845.000 del 2017, concentrati invece sulla ripulitura delle darsene. Nel sottolineare «la bontà del lavoro di squadra che ha fatto capo al presidente Ceriscioli e all' assessore Bravi», sulla questione dragaggio Minardi propone anche che per il futuro «si verifichi una presa in carico da parte dell' Autorità portuale che permetta un' azione sistematica. Significherebbe impedire la sedimentazione dei fanghi con un più agevole percorso burocratico per la loro caratterizzazione e anche minori costi».

Andrea Amaduzzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Arco, una bravata da vandalo

I danni al monumento di Traiano dipenderebbero dall' uomo

ANCONA PRIMO PIANO 3

Arco, una bravata da vandalo

I danni al monumento di Traiano dipenderebbero dall'uomo

MANINI CONNECT rivoluziona il monitoraggio delle strutture prefabbricate

UNA BRAVATA molto probabilmente dietro il cedimento di un pezzo di marmo ornamentale nella volta interna dell' Arco di Traiano. Quello che sembrava un danno provocato da fattori naturali, dal maltempo al cambio repentino di temperature passando per l' inquinamento portuale, potrebbe invece essere stata opera di qualche vandalo incosciente.
Stando alla relazione tracciata dagli esperti della soprintendenza, l' ipotesi del dolo starebbe prendendo sempre più piede, anche se al momento è ancora prematuro sbilanciarsi.
UNA COSA è certa, nessuna pista è stata esclusa. Qualora l' ipotesi del dolo fosse avvalorata da altri elementi, tendiamo ad escludere la dinamica del gesto volontario tramite un lungo bastone o un palo. Il danno, infatti, è stato causato ad una parte ad oltre 5 metri dal suolo. Più probabile un tentativo, mal riuscito, di issarsi, magari per gioco o per scommessa, fino alla sommità dell' arco o della volta.
IN ATTESA dei dettagli sulla dinamica, intanto, abbiamo raccolto il commento da parte del presidente dell' Autorità portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri: «Ironia della sorte il giorno dopo la pubblicazione del vostro servizio sul cedimento sono partiti i lavori di restauro per coprire le scritte, stupide, tracciate con un pennarello e scoperte lo scorso agosto - afferma Giampieri -. Tempi lunghi? Sono quelli previsti dall' iter amministrativo e poi certe cose vanno fatte bene e con calma, analizzando tutto. Certo, dopo le scritte pure il pezzo che ha ceduto non ci voleva, del resto l' Arco di Traiano è il simbolo della città e del porto e noi abbiamo grande rispetto e attenzione». L' Autorità non si è mai tirata indietro sotto il profilo del supporto al recupero di opere e beni culturali e monumentali all' interno dell' area portuale. Negli ultimi anni ha investito quasi un milione di euro in questo senso e le opere di restauro dell' Arco di Traiano ne sono la conferma: «La ripulitura delle scritte l' abbiamo finanziata noi e penso che faremo la stessa cosa per quanto concerne la parte danneggiata l' altro giorno - aggiunge Giampieri -. Non abbiamo mai fatto mancare il nostro sostegno, il patrimonio culturale e i monumenti del porto sono molto importanti per noi. Cosa è successo alla volta dell' Arco di Traiano?
Non lo so, non spetta a me dirlo, ci sono gli esperti della soprintendenza che stanno analizzando».
In attesa dei vari interventi sull' Arco di Traiano, resta un' ombra perenne su un altro arco che si trova nella zona portuale, sebbene di poco al di fuori: l' Arco Capoleoni. Si tratta di un monumento di grande valore e di età medievale che si trova a ridosso dell' istituto nautico 'Elia'. Da anni gli è stata attaccata addosso la caldaia, enorme, della scuola, ma soprattutto sta cadendo a pezzi: «Non è di nostra competenza - conclude Giampieri -. ma proviamo lo stesso a fare qualcosa per evitare il peggio».

Il Resto del Carlino (ed. Macerata)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

FRONTE DEL PORTO CONVENZIONE: VIA LIBERA DALLA CORTE DEI CONTI

Dragaggio, sbloccati i fondi del ministero

CIVITANOVA 17

EMERGENZA OCCUPAZIONE OGGI L'INCONTRO TRA I SINDACATI E IL GOVERNATORE CERISCIOLI

Fallimento del Mercatone Uno, la vertenza arriva in Regione

«Quarant'anni in spiaggia»

L'addio di Mandolesi: esperienza bellissima, peccato i politici

VIABILITÀ

Fiera del mare, scattano i divieti E la rtl va in vacanza

FRONTE DEL PORTO CONVENZIONE: VIA LIBERA DALLA CORTE DEI CONTI

Dragaggio, sbloccati i fondi del ministero

POLEMICA INCARICO NELLA SANITÀ PRIVATA

«Silenzi spieghi agli elettori»

A CIVITANOVA, per i prossimi interventi nell' area portuale, sono stati destinati da tempo sull' asse Roma-Ancona 820mila euro, che la giunta comunale ha già spalmato nel programma triennale dei lavori pubblici, individuando tre destinazioni diverse: il secondo round del dragaggio dell' imboccatura, l' allargamento della carreggiata-passeggiata sul molo nord (adesso è poco più di un «budello») con il perfezionamento delle barriere laterali e, nel perimetro esterno del porto, il rifacimento dei marciapiedi di via Leonardo Da Vinci. Tutto bello, ma fino a poche ore fa questi fondi erano ancora sulla carta, in attesa del pronunciamento della Corte dei Conti sulla convenzione siglata a suo tempo tra il ministero alle infrastrutture, la Regione Marche e alcuni Comuni (oltre a Civitanova anche Fano, Senigallia, Numana, Porto San Giorgio e San Benedetto) per complessivi quattro milioni assegnati ai nostri scali portuali. Ebbene, come comunicato ieri dal vicepresidente regionale (e assessore ai porti) Anna Casini, l' atteso via libera è arrivato e così adesso questi 820mila euro sono disponibili a tutti gli effetti. Da questo momento, le amministrazioni comunali possono avviare le procedure per l' assegnazione dei lavori. Impossibile, comunque, prevedere i tempi di preparazione e di realizzazione dei lavori pianificati a Civitanova: in particolare per la fase due del dragaggio che, al pari della prima tuttora in corso d' opera all' imboccatura, dovrà essere preceduta dalle ineludibili analisi fisico-chimiche dell' Arpam con la contestuale caratterizzazione del fondale da ripulire e alleggerire. Questo eventuale «ritocco» servirà a scavare ulteriormente per dilatare la profondità ben oltre gli attuali cinque metri.

Dicevamo del dragaggio ancora in corso. La motodraga Crei I, in azione da circa un mese, completerà il lavoro entro oggi (o domani).

Mario Pacetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

MARCHE DA PESARO AD ANCONA, LA PROTESTA DI CONFARTIGIANATO: «PIÙ COSTI E MENO VELOCITÀ»

«Le infrastrutture penalizzano il territorio»

LE SFIDE DELL'ECONOMIA

Orogel punta sugli Stati Uniti

Cesena, il presidente Piraccini: «Esporteremo la nostra tradizione»

«Le infrastrutture penalizzano il territorio»

PESARO CONFARTIGIANATO trasporti di Pesaro, Ancona e regionale, ha affrontato a Pesaro il nodo delle infrastrutture che penalizzano fortemente non solo la categoria degli autotrasportatori - 4.000 aziende nelle Marche con 12mila addetti -, ma anche tutto l' apparato produttivo, soprattutto delle due province a nord della regione, coinvolgendo anche i flussi turistici che arrivano in Adriatico, soprattutto dall' Umbria. Ad affrontare questa problematica, a cui hanno partecipato politici e i massimi dirigenti regionali della Confartigianato, con il presidente nazionale Amedeo Genedani in testa, oltre 170 imprenditori del settore. «E' un problema, quello delle infrastrutture - dice il segretario regionale Gilberto Gasparoni (in foto) - che riguarda un po' tutto il nostro settore, ma coinvolge tutta la comunità in generale. Un esempio? Con la E45 chiusa, per alcune trasporti conviene addirittura infilare l' autostrada Adriatica ed andare fino a Bologna per poi tornare indietro.

Si capisce perfettamente che siamo di fronte a costi maggiori, non solo per i pedaggi ma anche per il consumo di gasolio. Costa tutto di più e nel nostro settore più sei veloce e meno costi, altrimenti è il contrario. Abbiamo problemi tra Serra San Quirico e Fabriano. Volendo possiamo aggiungere anche i collegamenti con il porto di Ancona, quindi la Fano-Grosseto ed anche con il valico di Bocca Trabaria, nell' alto pesarese, che sta dirottando anche i flussi turistici. Problemi enormi, per non parlare poi anche della ferrovia Ancona-Orte che è ancora ad un binario unico.

Il nodo delle infrastrutture - continua Gasparoni - sta diventando molto pesante non solo per noi, ma per le industrie, ma anche per tutte le attività che hanno base lungo tutte queste arterie. Meno ricchezza per tutti, più costi per tutti.

Anche più fatica e lavoro per gli autotrasportatori che lavorano di più perché si ritrovano ad allungare a volte i percorsi di decine e decine di chilometri».

Nel corso della giornata si sono affrontati anche temi specifici della categoria come il nuovo pacchetto mobilità dell' Unione Europea di prossima decisione che modificherà le norme in materia di distacco dei conducenti, di accesso alla professione, i periodi di riposo, e le modalità di 'cabotaggio', l' uso dei tachigrafi digitali al fine di combattere le pratiche illegali e migliorare le condizioni di lavoro favorendo la concorrenza fra le imprese. Ultimo ma non ultimo il punto riguardante la cosiddetta concorrenza sleale attraverso l' uso di società fittizie, molte con sedi all' estero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA]

Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

MARE VIA LIBERA DELLA CORTE DEI CONTI

Pronto un milione di euro per il dragaggio del porto Minardi: «Subito i cantieri»

16 il Resto del Carlino

Fano

L'OPPORTUNITÀ EDIFICIO STRATEGICO, DA SEMPRE AL CENTRO DEL DIBATTITO CITTADINO, A UNA SVOLTA

L'ex caserma Paolini? Il Demanio la regala

Al Comune servono solo un progetto, i soldi per realizzarlo e l'ok della Soprintendenza

MARE VIA LIBERA DELLA CORTE DEI CONTI

Pronto un milione di euro per il dragaggio del porto Minardi: «Subito i cantieri»

BUONE NOTIZIE per il porto di Fano: la Regione Marche mette a disposizione un altro milione di euro per il dragaggio dell' area portuale e per il rafforzamento della diga foranea. Lo ha annunciato il vice presidente del Consiglio regionale Renato Claudio Minardi dopo il via libera della Corte dei Conti alla convenzione siglata tra Ministero delle Infrastrutture, Regione e Comuni portuali. Convenzione che consente di utilizzare le risorse del Fondo sviluppo e coesione (ex Fas) assegnate alle Marche e destinate al miglioramento della sicurezza dei porti regionali. «Finalmente possiamo contare su risorse concrete e disponibili - afferma Minardi - che il Comune potrà utilizzare avviando le procedure per assegnare i lavori». Poi Minardi ringrazia per il risultato conseguito il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli e l' assessore regionale Anna Casini. Attraverso la Regione, a cui spetta il ruolo di coordinamento, le risorse potranno essere subito utilizzabili. «Il via libera della Regione - ha proseguito Minardi - consentirà da subito di aprire i cantieri e dare avvio al rafforzamento della diga foranea ed al dragaggio dei fondali liberando le darsene dai sedimenti, nel rispetto dell' ambiente marino e delle coste, aumentando la capacità di operatività di uno scalo necessario e importante per la città, per le attività della pesca, della nautica e del diporto e per lo sviluppo dell' intera Regione».

Con questo ulteriore milione di euro, sul porto di Fano dal 2015 ad oggi sono stati investiti 4 milioni di euro: 950 mila nel 2015 per liberare dai fanghi il canale di ingresso, 850mila euro nel 2017 destinati al dragaggio delle darsene, un milione di euro frutto dell' accordo di programma tra l' autorità portuale di Ancona, il Comune e la Regione per portare nella cassa di colmata del capoluogo regionale i fanghi depositati al porto e a Torrette. A queste risorse si aggiunge l' ulteriore milione di euro destinato al 50% al dragaggio e per l' altro 50% alla diga foranea. Dei quattro milioni di euro complessivi, il Comune ha stanziato solo un milione, mentre del resto del finanziamento si è fatta carico la Regione. «Si tratta di risultati importanti - aggiunge Minardi - per il porto e per la città di Fano, frutto del gioco di squadra e del senso di responsabilità di Comune e Regione».

an. mar.

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il 14 giugno si terrà l' assemblea annuale della Federazione degli agenti e mediatori marittimi italiani

È in programma a Portonovo - Monte Conero (Ancona) Il prossimo 14 giugno a Portonovo - Monte Conero (Ancona) si terrà l' assemblea annuale della federazione degli agenti e mediatori marittimi italiani Federagenti nel corso della quale il presidente Gian Enzo Duci intervisterà i due giornalisti Giannantonio Stella e Luca Telese sul tema della burocrazia e dei danni indotti nel settore marittimo-portuale. Programma ore 9.30.

STAR SERVICE

inforMARE

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

5 giugno 2019

Il 14 giugno si terrà l'assemblea annuale della Federazione degli agenti e mediatori marittimi italiani

È in programma a Portonovo - Monte Conero (Ancona)

Il prossimo 14 giugno a Portonovo - Monte Conero (Ancona) si terrà l'assemblea annuale della federazione degli agenti e mediatori marittimi italiani Federagenti nel corso della quale il presidente Gian Enzo Duci intervisterà i due giornalisti Giannantonio Stella e Luca Telese sul tema della burocrazia e dei danni indotti nel settore marittimo-portuale.

ABB

i-B/L i-Dispatch

Programma

ore 9.30 REGISTRAZIONE
10.00 INIZIO LAVORI
Saluti di benvenuto
Presidente Associazione Agenti Marittimi Marche e Abruzzo, Andrea Morandi
Saluti istituzionali
Sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli
Presidente Regione Marche, Luca Ceriscioli
Presidente AdSP del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri
Direttore Marittimo Ancona, Enrico Moretti
Intervento
Direttore SRM, Massimo Deandreis
Relazione e presentazione del manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo del Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci
Interventi
Presidente Assarmatori, Stefano Messina
Presidente Confitarma, Mario Mattioli
Comandante Generale Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Giovanni Pettorino
Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Coletta
Il Presidente di Federagenti Gian Enzo Duci intervista
Giannantonio Stella e Luca Telese
Conclusioni
Presidente Federagenti Gian Enzo Duci
13.00 LIGHT LUNCH

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

Cerca il tuo albergo
Destinazione | Data di arrivo 5 Jun 2019 | Data di partenza 6 Jun 2019 | Cerca
Altre destinazioni

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PROGRAMMA 70^ ASSEMBLEA GENERALE FEDERAGENTI - ANCONA 14 GIUGNO 2019

LUCA TELESE

PROGRAMMA Ore 9.30 REGISTRAZIONE Ore 10.00 INIZIO LAVORI Saluti di benvenuto Presidente Associazione Agenti Marittimi Marche e Abruzzo, Andrea Morandi Saluti istituzionali Sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli Presidente Regione Marche, Luca Ceriscioli Presidente AdSP del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri Direttore Marittimo Ancona, Enrico Moretti ***** Intervento Direttore SRM, Massimo Deandreis ***** Relazione e presentazione del manifesto programmatico sulle emergenze del cluster marittimo del Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci Interventi Presidente Assarmatori, Stefano Messina Presidente Confitarma, Mario Mattioli Comandante Generale Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Giovanni Pettorino Direttore Generale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mauro Coletta ***** Il Presidente di Federagenti Gian Enzo Duci intervista Giannantonio Stella e Luca Telese Conclusioni Presidente Federagenti Gian Enzo Duci.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Authority in Germania per cercare investitori

Civitavecchia

Il Messaggero

Vecchia e Cpc dopo la fusione avanti tutta con la squadra

Volley
Altri due colpi per la Sartorelli tornano Priolisi e Di Stefano

Turismo
Crociere, Royal Caribbean rafforza la sua presenza

Ballottaggio, campagna al veleno
Addio ai toni pacati del primo turno, i candidati si scontrano senza esclusione di colpi
Dalle minacce di querele alle polemiche sui social. E stasera l'unico confronto pubblico

L'Authority in Germania per cercare investitori

Parco Spigarelli
Crolli nella sede del Centro Arcobaleno

Chirurgia cresce nuovo intervento all'avanguardia
Il reparto dell'ospedale San Paolo sempre più punto di riferimento per tecniche poco invasive

Trasporti. Un mezzo in più a disposizione per i turisti

Apecalesse, è partito il servizio taxi

Lanciano il business delle ostriche, ma l'inquinamento li rovina

PORTO «Perché investire nei porti e interporti italiani». E' stato questo il tema del dibattito organizzato da Assoporti che si è svolto a Monaco in Germania, nell' ambito dell' edizione annuale del Transport Logistic 2019, la principale fiera europea della logistica. E, come era prevedibile, ruolo centrale della tavola rotonda lo ha avuto il porto di Civitavecchia, leader nazionale per le crociere e secondo nel Mediterraneo dopo Barcellona.
Partendo dalla posizione di leadership dell' Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell' immenso patrimonio artistico e culturale, il presidente dell' Autorità di sistema portuale (nella foto la sede), Francesco Maria di Majo ha evidenziato come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retro portuale. «Civitavecchia quest' anno arriverà a 2,5 milioni di crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l' area retro portuale. Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l' auspicio è quello di poter incrementare e migliorare i servizi di ship chandling (approvvigionamento e rifornimento delle navi, ndr.
) grazie anche alla collaborazione con l' interporto di Civitavecchia a soli 2 chilometri dallo scalo che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica (il Cfft ndr,), otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all' ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come Adsp punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Debutta la Celebrity Edge cresce la flotta delle crociere

GIUSEPPE D' AGOSTINO DI ROYAL CARIBBEAN: «CIVITAVECCHIA È SEDE STRATEGICA LA NOSTRA COMPAGNIA SI RAFFORZA»

Civitavecchia

Campagna elettorale, addio strette di mano

Paziente operato al San Paolo con tecnica all'avanguardia

Debutta la Celebrity Edge cresce la flotta delle crociere

TURISMO Chi pensa che le navi da crociera siano tutte uguali sbaglia. A Civitavecchia ne attraccano tante e ognuna si caratterizza per stazza, capienza, attrazioni, oppure per nessuno di questi motivi. È il caso della Celebrity Edge, l' ultimo gigante del mare varato la settimana scorsa che ieri ha fatto tappa a Civitavecchia per la visita prima della partenza per una delle tante crociere nel Mediterraneo che la compagnia statunitense ha programmato, insieme all' altro quartier generale di Barcellona. Previsti scali in diverse località in Italia, Spagna, Francia, Montecarlo e isole greche.

«Nella primavera/estate scrivono dalla Celebrity in totale saranno 68 gli scali di Celebrity Edge in Italia, di cui ben 15 nel porto di Civitavecchia». La nuova ammiraglia di Celebrity Cruises si differenzia dalle altre per il lusso abbinato a buone dosi di buon gusto e i servizi che offre ai passeggeri. Chi immagina una vacanza fatta di divertimento sfrenato, calca e continue attrazioni ha sbagliato indirizzo perché l' idea è quella del relax e dello spazio da vivere: «Luminosità, piattaforme fuoribordo, spa con trattamenti all' avanguardia, zone esclusive, alta ristorazione a bordo, sono solo alcuni degli elementi che contraddistinguono la prima nave totalmente disegnata in 3-D» aggiungono dalla compagnia. Dunque chi sale a bordo a Civitavecchia lo fa con uno scopo preciso: godersi sette giorni in tranquillità ed è un tipo di mercato che a quanto pare si sposa bene con la città. Lo sottolinea Giuseppe D' Agostino, Head of Retail del gruppo Royal Caribbean ovvero la casa madre della Celebrity Cruise: «Civitavecchia rappresenta per Celebrity una sede strategica, non solo da punto di vista commerciale ma anche sul piano logistico. Lo dimostrano gli investimenti effettuati sull' infrastruttura». Il riferimento del dirigente è al lavoro effettuato da Rct per la costruzione del terminal Vespucci, da dove si effettua l' accesso, il controllo, lo smistamento e la discesa dei passeggeri. «Insieme a Venezia questo scalo è un hub di riferimento per l' Italia e non solo per Celebrity ma anche per gli altri marchi del gruppo Royal Caribbean. Comunque il rafforzamento della compagnia su Civitavecchia è testimoniato dall' arrivo di Apex l' anno prossimo».

Aspetto importante in questo periodo, la scelta di essere nave plastic free mentre non sono ancora in cantiere i motori alimentati a gnl sebbene quelli attuali abbiano ridotto drasticamente le emissioni.

I dati relativi alla nave: la Edge è lunga 306 metri, larga 39 metri e pesa 129.500 tonnellate. Dispone di 16 ponti (14 per i passeggeri) e di 1.467 camere e può ospitare 2.918 persone. L' equipaggio è composto da 1.320 membri, provenienti da 70 nazioni diverse.

Tra l' altro è in arrivo la prossima nave di Classe Edge ovvero la Celebrity Apex, gemella della Edge, con debutto fissato nella primavera 2020.

Alessio Vallerga © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Abruzzo News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Spostamento Autorità di Sistema Portuale, interpellanza Marcozzi

di Redazione 6 giugno 2019 scritto da Redazione 6 giugno 2019

Il capogruppo M5S in Regione Abruzzo chiede alla giunta di centro destra cosa intenda fare per lo spostamento da Ancona a Civitavecchia PESCARA - La consigliera regionale M5S, Sara Marcozzi rende noto di aver depositatoun' interpellanza in Consiglio Regionale relativa allo spostamento dell' Autorità di Sistema Portuale da Ancona a Civitavecchia e sollecita il Presidente Marsilio e la giunta di centro destra perché spieghino alle aziende abruzzesi cosa hanno realmente intenzione di fare. Marcozzi, sottolineando che non è più accettabile il prolungato silenzio, prosegue: 'Sono mesi che ci battiamo per ottenere il passaggio dell' Autorità di Sistema Portuale da Ancona a Civitavecchia. Lo facciamo perché questo spostamento renderebbe l' Abruzzo protagonista del corridoio Tirreno-Adriatico, attirando investimenti e garantendo alla nostra Regione la possibilità di accedere a nuovi finanziamenti per lo sviluppo delle infrastrutture. Tutto il tessuto economico abruzzese spinge affinché si vada in fondo a questa decisione e si garantisca al territorio un netto cambio di passo nella crescita economica. Lo chiedono anche diversi sindaci delle aree interne ai quali mi rivolgo per chiarire - se fosse necessario - un punto importante: il Ministero dei Trasporti ha già dato il suo benestare allo spostamento dell' Autorità di Sistema Portuale, lo spostamento è solo ed esclusivamente riconducibile all' iniziativa e alla responsabilità del presidente Marco Marsilio! Chi non ha ancora preso nessuna posizione al riguardo è il governo di Regione Abruzzo, che ancora rimane inspiegabilmente immobile". 'Avevamo capito - conclude - che anche il centro destra fosse d' accordo con noi. Per tutta la campagna elettorale hanno ripetuto agli abruzzesi di voler andare in questa direzione, ma il Presidente Marsilio non ha ancora fatto niente affinché si concretizzasse il trasferimento. Dal momento che abbiamo atteso invano risposte pubbliche o a mezzo stampa, adesso li mettiamo alla prova dei fatti. Vengano in Consiglio Regionale a spiegare, a noi e agli imprenditori abruzzesi, quale strada hanno intenzione di percorrere. Se vogliono far partire una fase di rilancio economico e occupazionale della nostra Regione o se preferiscono la fase di stagnazione a cui ci sta costringendo il loro immobilismo". Spostamento Autorità di Sistema Portuale, interpellanza Marcozzi ultima modifica: 2019-06-06T00:57:51+00:00 da.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Prima stagione nel Mediterraneo per la nuova ammiraglia della Celebrity Cruise

Per il lusso accessibile e il comfort la nave ha rivoluzionato il mondo delle crociere e delle vacanze. Previsti 63 scali in Italia di cui 15 a Civitavecchia.

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

VIAGGI

Mercoledì, 5 giugno 2019 - 13:49:00

Prima stagione nel Mediterraneo per la nuova ammiraglia della Celebrity Cruise

Per il lusso accessibile e il comfort la nave ha rivoluzionato il mondo delle crociere e delle vacanze. Previsti 63 scali in Italia di cui 15 a Civitavecchia.

di Eduardo Cagnazzi

A dieci giorni dall'approdo inaugurale a Civitavecchia, inizia la sua prima stagione nel Mediterraneo la nave che ha rivoluzionato il settore delle crociere, la *Celebrity Edge*, nuova ammiraglia di Celebrity Cruise e prima unità della Classe Edge. Nuovi e innovativi spazi comuni che si trasformano a tutte le ore del giorno, camere di alto livello completamente ridisegnate per offrire maggiore spazio e luminosità, piattaforme fuoribordo che si postano sui diversi ponti della nave, Spa con trattamenti all'avanguardia mai visti in mare, zone esclusive riservate ai passeggeri della suite class, alta ristorazione a bordo, sono solo alcuni degli elementi che contraddistinguono la prima nave totalmente disegnata in 3-D. Lunga 306 metri, la nave è larga 39 metri e pesa 129.500 tonnellate. Dispone di 16 ponti (14 per i passeggeri) e di 1.467 camere e può ospitare 2.918 persone in regime di doppia occupazione. L'equipaggio è composto da 1.320 membri, provenienti da 70 nazioni diverse. Celebrity Edge è la prima nave progettata interamente in 3-D da un team che oltre ai progettisti include designer e architetti di fama mondiale, tutti al loro primo incarico nello shipping, fattore che ha determinato un approccio veramente innovativo nel settore crocieristico. Qualche nome? Scott Butler della Wilson Butler Architects, Tom Wright WKK Architects, Patricia Urquiola, Kelly Hoppen, Kelly Hoppen Interiors, Studio Jouin Manku, Variety Worldwide, Black Skull Creative...

La piattaforma mobile fuoribordo che rende Edge unica e riconoscibile anche a miglia di distanza: il "tappeto volante" si posiziona, secondo le ore della giornata, su quattro differenti ponti, offrendo una vista spettacolare e la sensazione di essere a contatto con il mare. Sul ponte 16 è un ristorante per una cena *Dinner on the Edge*, sul ponte 14 un'estensione del Resort Deck, il ponte con piscina e solarium, mentre al ponte 2 si trasforma poi "magicamente" in uno dei componenti del *Destination Gateway*, l'area di imbarco/sbarco di lusso che conduce direttamente a bordo delle *Edge Launches*, tender trasformati in piccoli yacht per rendere ancora più confortevoli le escursioni a terra.

Il cuore pulsante della nave è ispirato all'eleganza delle piazze italiane e all'epoca d'oro dei grandi transatlantici, ma con l'eleganza e lo stile proprio del XXI secolo. Si sviluppa su tre ponti attraversati dallo scenografico *The Chandelier*, che si eleva dal Martini Bar fino al soffitto. Un'opera d'arte che pesa sette tonnellate, con ben 765 pale illuminate da Led che cambiano tonalità di colore dal giorno alla notte. 480 metri quadri nei quali sostare per un drink o provare una specialità in uno dei ristoranti.

La rivisitazione in chiave moderna dei Giardini dell'Eden: 1.200 metri quadri di naturale bellezza disposti su tre ponti a poppa della nave e sviluppati intorno all'installazione *Tree of Life*, che si trasformano a tutte le ore del giorno: al mattino è un giardino dove poter praticare yoga, leggere un buon libro, prendere un caffè, nel pomeriggio si anima con show-cooking mentre, al tramonto, il ristorante *Eve at Eden*, offre una ristorazione non convenzionale, combinando teatro e performance artistiche. Davvero spettacolare la *Library of Plants*, la serra verticale dietro il bar con le piante aromatiche per preparare i cocktail.

The Retreat è la zona più esclusiva della nave, riservata ai passeggeri che alloggiano in Suite Class: piscina privata sul *Retreat Sundeck*, la *Retrait Lounge* e l'esclusivo ristorante *Luminae*

A dieci giorni dall' approdo inaugurale a Civitavecchia, inizia la sua prima stagione nel Mediterraneo la nave che ha rivoluzionato il settore delle crociere, la Celebrity Edge , nuova ammiraglia di Celebrity Cruise e prima unità della Classe Edge. Nuovi e innovativi spazi comuni che si trasformano a tutte le ore del giorno, camere di alto livello completamente ridisegnate per offrire maggiore spazio e luminosità, piattaforme fuoribordo che si postano sui diversi ponti della nave, Spa con trattamenti all' avanguardia mai visti in mare, zone esclusive riservate ai passeggeri della suite class, alta ristorazione a bordo, sono solo alcuni degli elementi che contraddistinguono la prima nave totalmente disegnata in 3-D. Lunga 306 metri, la nave è larga 39 metri e pesa 129.500 tonnellate. Dispone di 16 ponti (14 per i passeggeri) e di 1.467 camere e può ospitare 2.918 persone in regime di doppia occupazione. L' equipaggio è composto da 1.320 membri, provenienti da 70 nazioni diverse. Celebrity Edge è la prima nave progettata interamente in 3-D da un team che oltre ai progettisti include designer e architetti di fama mondiale, tutti al loro primo incarico nello shipping, fattore che ha determinato un approccio veramente innovativo nel settore crocieristico. Qualche nome? Scott Butler della Wilson Butler Architects, Tom Wright WKK Architects, Patricia Urquiola, Kelly Hoppen, Kelly Hoppen Interiors, Studio Jouin Manku, Variety Worldwide, Black Skull CreativeLa piattaforma mobile fuoribordo che rende Edge unica e riconoscibile anche a miglia di distanza: il "tappeto volante" si posiziona, secondo le ore della giornata, su quattro differenti ponti, offrendo una vista spettacolare e la sensazione di essere a contatto con il mare. Sul ponte 16 è un ristorante per una cena Dinner on the Edge , sul ponte 14 un' estensione del Resort Deck, il ponte con piscina e solarium, mentre al ponte 2 si trasforma poi "magicamente" in uno dei componenti del Destination Gateway , l' area di imbarco/sbarco di lusso che conduce direttamente a bordo delle Edge Launches , tender trasformati in piccoli yacht per rendere ancora più confortevoli le escursioni a terra. Il cuore pulsante della nave è ispirato all' eleganza delle piazze italiane e all' epoca d' oro dei grandi transatlantici, ma con l' eleganza e lo stile proprio del XXI secolo. Si sviluppa su tre ponti attraversati dallo scenografico The Chandelier , che si eleva dal Martini Bar fino al soffitto. Un' opera d' arte che pesa sette tonnellate, con ben 765 pale illuminate da Led che cambiano tonalità di colore dal giorno alla notte. 480 metri quadri nei quali sostare per un drink o provare una specialità in uno dei ristoranti. La rivisitazione in chiave moderna dei Giardini dell' Eden: 1.200 metri quadri di naturale bellezza disposti su tre ponti a poppa della nave e sviluppati intorno all' installazione Tree of Life , che si trasformano a tutte le ore del giorno: al mattino è un giardino dove poter praticare yoga, leggere un buon libro, prendere un caffé, nel pomeriggio si anima con show-cooking mentre, al tramonto, il ristorante Eve at Eden , offre una ristorazione non convenzionale, combinando teatro e performance artistiche. Davvero spettacolare la Library of Plants , la serra verticale dietro il bar con le piante aromatiche per preparare i cocktail. The Retreat è la zona più esclusiva della nave, riservata ai passeggeri che alloggiano in Suite Class: piscina privata sul Retreat Sundeck , la Retrait Lounge e l' esclusivo ristorante Luminae @ The Retreat . Un servizio di conciergerie è a disposizione in ogni momento della giornata. Ideale per chi cerca la tranquillità e il super comfort, The Retreat è un' oasi da sogno senza precedenti a bordo di una nave da crociera. La stagione estiva vede Celebrity Edge in partenza da Roma Civitavecchia e Barcellona, con scalo in diverse località in Italia, Spagna e Isole Baleari, Francia, Montecarlo e le isole greche. Nella primavera/estate in totale saranno 68 gli scali di Celebrity Edge in Italia, di cui ben 15 nel Porto di Civitavecchia. La Madrina . Per una nave rivoluzionaria, una madrina di battesimo speciale: il premio Nobel per la Pace 2014 Malala Yousafzai, che incarna l' impegno di Celebrity Cruises nell' aprirsi al mondo senza barriere e senza limitazioni di

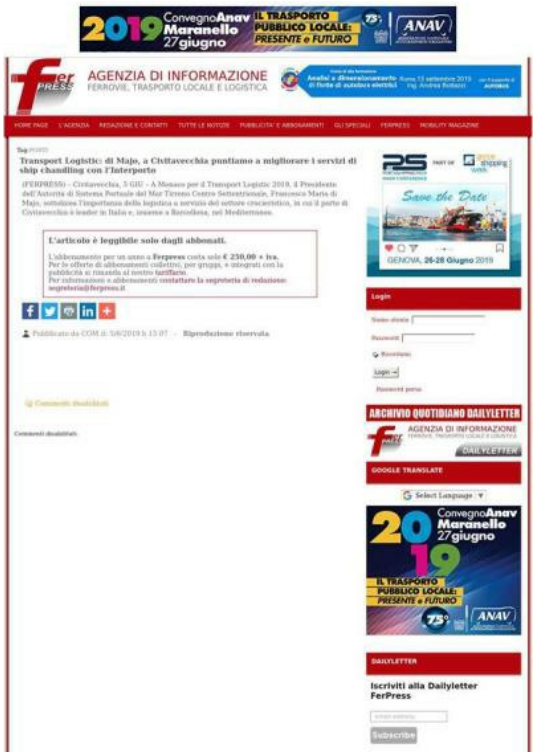
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

educazione e di genere. Infatti, la Compagnia appoggia il Malala Fund, l' istituzione della quale Malala Yousafzai è co-fondatrice, impegnata nell' istruzione delle ragazze adolescenti che vivono in situazioni di povertà o di conflitto, sostenendole negli studi e nella formazione. Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.

FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Transport Logistic: di Majo, a Civitavecchia puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling con l' Interporto



(FERPRESS) - Civitavecchia, 5 GIU - A Monaco per il Transport Logistic 2019, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, sottolinea l' importanza della logistica a servizio del settore crocieristico, in cui il porto di Civitavecchia è leader in Italia e, insieme a Barcellona, nel Mediterraneo. Questa mattina il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato come relatore alla tavola rotonda organizzata da Assoporti, ICE e UIR dal tema "Perché investire nei porti e negli interporti italiani". Partendo dalla posizione di leadership dell' Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell' immenso patrimonio artistico e culturale che offre un' ampia varietà di scelta per i crocieristi, il presidente dell' AdSP evidenzia come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retroportuale. "Il porto di Civitavecchia quest' anno varcherà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore crocieristico continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l' area retroportuale, così come dovrebbe accadere per tutti i porti della penisola -sottolinea il presidente dell' AdSP. "Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l' auspicio è quello di poter incrementare e migliorare i servizi di ship chandling grazie anche alla collaborazione con l' interporto di Civitavecchia che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica, otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all' ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come AdSP - continua di Majo - punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico". "La prossimità delle piattaforme logistiche ai porti, come nel caso di Civitavecchia in cui l' interporto si trova a soli 2 km dal porto, rappresenta, infatti, un fattore determinante per implementare le attività logistiche del settore, per cui è fondamentale che la catena di approvvigionamento crocieristico sia potenziata da un forte corridoio logistico intermodale che colleghi le aree di carico alle banchine stesse", precisa il presidente dell' AdSP. "E' evidente, quindi, quanto sia, oggi, necessario che i porti italiani raccolgano queste nuove sfide imposte dal settore crocieristico adeguandosi non solo con infrastrutture idonee ad accogliere navi da crociera di grandi dimensioni, nuovi terminal crociere e un' attenzione particolare all' ambiente ma anche attraverso una maggiore offerta di servizi di trasporto sia lato passeggeri che lato merci", conclude di Majo. Tutte sfide che il porto di Civitavecchia ha anticipato con la recente costruzione di uno dei terminal crociere più grandi d' Europa e con la politica di incentivi per gli armatori che utilizzano una tecnologia ecocompatibile adottata dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Wow e beautiful, ai crocieristi piace il nostro centro storico

Per la prima volta è arrivato anche un gruppo sbarcato alla Spezia, oltre a quelli di Marina

CARRARA

SENTINEL
Impianti di allarme e telecamere
Assistenza 24 ore su 24
VIA EDISON 43 - PISTOIA | TEL. 0573 21315

Wow e beautiful, ai crocieristi piace il nostro centro storico

Per la prima volta è arrivato anche un gruppo sbarcato alla Spezia, oltre a quelli di Marina

L'evento
In primo piano l'Accademia e il Duomo

Federica Forti: «Ho detto che vorrei vederli ancora»

CARRARA. La strada è quella giusta: si tratta infatti di un inizio che lascia intravvedere delle belle potenzialità, anche e soprattutto perché Carrara è piaciuta molto, tanto che non si contavano i wow e i beautiful di commento, quando chiedevamo loro se il Palazzo del Principe o Il Duomo fossero piaciuti. Stiamo parlando dell' iniziativa dell' Associazione Endas Tanti tour che ha proposto all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure d' Oriente, di intercettare un gruppo di 50 turisti in crociera e sbarcati a La Spezia, per portarli in bus fino a Carrara, prima della tappa a Pisa e per far visitare loro il nostro centro storico. Un' oretta per vedere il Duomo, il Palazzo del Principe dell' Accademia, Piazza Alberica, magari mangiarsi un gelato o bersi qualcosa al bar e per poi mettersi di nuovo in marcia alla volta della città toscana. Un centro quindi che ha ospitato oltre ai 50 croceristi di varia nazionalità approdati a La Spezia, anche diversi turisti stranieri, soprattutto inglesi, arrivati direttamente dal secondo approdo della stagione, nel nostro porto. Mister Carry, per esempio, partito da Palma di Maiorca, qualche giorno fa, è sceso dalla nave approdata a Marina e farà tappa nei prossimi giorni anche a Civitavecchia, Corsica, Barcellona e San Raffaello, in Francia. E' in viaggio insieme alla compagna e li troviamo in passeggiata, davanti agli studenti dell' Accademia intenti a scolpire in strada. Hanno fatto una passeggiata per Via Roma, spiegano. Come la loro compagna di viaggio, anche lei sbarcata a Marina, Christina, e anche lei londinese: lei insieme al compagno era già stata qua due anni fa, ma si era fermata a Marina, in spiaggia.

Poi arrivano in gruppo i crocieristi intercettati da Endas che hanno acquistato il pacchetto che prevede il piccolo tour nel centro storico di Carrara, guidati da Sabrina Cordiviola, la quale racconta loro un po' di storia della città e spiega l' importanza del marmo delle nostre montagne, da cui Michelangelo attingeva la materia prima per le sue opere: «Quando arriverete a Civitavecchia e andrete a San Pietro e vedrete la Pietà di Michelangelo pensate a Carrara» dice loro in inglese, mostrando il picco da cui, si dice, il Maestro abbia tratto ispirazione per il capolavoro. Li porta poi al Duomo e mostra loro la casa dove Michelangelo ha alloggiato.

Tra i turisti che si aggirano per il centro storico, incontriamo poi Mr e Mrs Jones e facciamo loro alcune domande per capire se la città sta piacendo. Loro sono inglesi e ci raccontano che sono rimasti incantati dal clima di borgo, dalla familiarità che si respira per le strade: la signora risponde: "Wow" quando le chiediamo del Palazzo del Principe, raccontandoci che dentro l' Accademia è molto bella: "Inside it' s magnific" dice, dentro è magnifico, e "It' s very creative" commenta anche il marito, facendo cenno agli studenti intenti a scolpire, con un signore vicino che li sta ritraendo. Un' altra, Monica, da Toronto, commenta stupita, sempre guardando i ragazzi e riferendosi ai tanti blocchi a cui gli studenti stanno lavorando: "Il marmo è molto costoso" e chiede se venga anche esportato e se si trovi altrove. "Così, solo a Carrara" rispondiamo. Ann e Bill invece sono australiani, appartengono al gruppo di Sabrina e hanno fatto il giro del Duomo, di Piazza Alberica e della casa che ospitò Michelangelo: "Siamo cattolici-dicono-per noi entrare al Duomo è stato doppiamente bello" dicono, stupendosi della larga diffusione del marmo nell' arredo urbano della città perché, fanno notare, in Australia il marmo è carissimo.

Ma c' è anche chi ha preferito starsene all' ombra del bar come Jubran Hazazi e Naleej Alnagi, due ragazzi sauditi. "Si può godere la città in tanti modi», fa notare Sabrina.

--Francesca Vatteroni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Majo: "Migliorare i servizi di ship chandling attraverso l' interporto"

Il numero uno di Molo Vespucci a Monaco al Transport logistic 2019

CIVITAVECCHIA - "A Civitavecchia puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling attraverso la collaborazione con l' Interporto". Lo ha detto il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco maria di Majo a Monaco al Transport Logistic 2019 dove ha anche sottolineato l' importanza della logistica a servizio del settore crocieristico, in cui il porto di Civitavecchia è leader in Italia e, insieme a Barcellona, nel Mediterraneo. Il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato come relatore alla tavola rotonda organizzata da Assoporti, Ice e Uir dal tema "Perché investire nei porti e negli interporti italiani". Partendo dalla posizione di leadership dell' Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell' immenso patrimonio artistico e culturale che offre un' ampia varietà di scelta per i crocieristi, il presidente dell' AdSP evidenzia come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retroportuale. "Il porto di Civitavecchia quest' anno varcherà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore crocieristico continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l' area retroportuale, così come dovrebbe accadere per tutti i porti della penisola - sottolinea il presidente dell' AdSP - Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l' auspicio è quello di poter incrementare e migliorare i servizi di ship chandling grazie anche alla collaborazione con l' interporto di Civitavecchia che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica, otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all' ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come AdSP - continua di Majo - punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico". "La prossimità delle piattaforme logistiche ai porti, come nel caso di Civitavecchia in cui l' interporto si trova a soli 2 km dal porto, rappresenta, infatti, un fattore determinante per implementare le attività logistiche del settore, per cui è fondamentale che la catena di approvvigionamento crocieristico sia potenziata da un forte corridoio logistico intermodale che colleghi le aree di carico alle banchine stesse". Per il presidente dell' Authority è "evidente, quindi, quanto sia, oggi, necessario che i porti italiani raccolgano queste nuove sfide imposte dal settore crocieristico adeguandosi non solo con infrastrutture idonee ad accogliere navi da crociera di grandi dimensioni, nuovi terminal crociere e un' attenzione - conclude di Majo - particolare all' ambiente ma anche attraverso una maggiore offerta di servizi di trasporto sia lato passeggeri che lato merci". Tutte sfide che il porto di Civitavecchia ha anticipato con la recente costruzione di uno dei terminal crociere più grandi d' Europa e con la politica di incentivi per gli armatori che utilizzano una tecnologia ecocompatibile adottata dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale. (05 Giu 2019 - Ore 18:21)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

lamiacittanews.it

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il porto di Civitavecchia punta tutto sulla logistica per il settore crocieristico

A Monaco per il Transport Logistic il Presidente dell'Adsp di Majo ha sottolineato l'importanza della logistica a servizio del settore crocieristico

A Monaco per il Transport Logistic 2019, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha sottolineato l'importanza della logistica a servizio del settore crocieristico, in cui il porto di Civitavecchia è leader in Italia e, insieme a Barcellona, nel Mediterraneo. Questa mattina il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato come relatore alla tavola rotonda organizzata da Assoporti, ICE e UIR dal tema 'Perché investire nei porti e negli interporti italiani. Partendo dalla posizione di leadership dell'Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell'immenso patrimonio artistico e culturale che offre un'ampia varietà di scelta per i crocieristi, il presidente dell'Adsp ha evidenziato come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retroportuale. 'Il porto di Civitavecchia quest'anno varcherà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore crocieristico continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l'area retroportuale, così come dovrebbe accadere per tutti i porti della penisola. Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l'auspicio - ha spiegato è quello di poter incrementare e migliorare i servizi approvvigionamento o ship chandling grazie anche alla collaborazione con l'interporto di Civitavecchia che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica, otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all'ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come AdSP - continua di Majo punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Majo: 'Puntiamo a migliorare i servizi di ship chandling

Collaborazione con l'interporto rafforzando la logistica

Giulia Sarti

MONACO DI BAVIERA A Monaco per il Transport logistic 2019, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, sottolinea l'importanza della logistica a servizio del settore crocieristico, in cui il porto di Civitavecchia è leader in Italia e, insieme a Barcellona, nel Mediterraneo. Questa mattina il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato come relatore alla tavola rotonda organizzata da Assoporti, Ice e Uir dal tema Perché investire nei porti e negli interporti italiani. Partendo dalla posizione di leadership dell'Italia nel Mediterraneo come destinazione per le crociere in virtù della sua posizione geografica, delle condizioni climatiche ideali e dell'immenso patrimonio artistico e culturale che offre un'ampia varietà di scelta per i crocieristi, il presidente dell'AdSp evidenzia come Civitavecchia inglobi tutte queste caratteristiche che fanno del porto di Roma lo scalo dalle enormi potenzialità su cui puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzarsi anche nella zona retroportuale. Il porto di Civitavecchia quest'anno varcherà la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri crocieristi e considerando che, secondo le previsioni, il settore crocieristico continuerà ad aumentare anche nei prossimi anni, è necessario cogliere questa opportunità per creare nuove sinergie tra il porto e l'area retroportuale, così come dovrebbe accadere per tutti i porti della penisola. Civitavecchia si sta sempre più affermando come home port e l'auspicio è quello di poter incrementare e migliorare i servizi di ship chandling grazie anche alla collaborazione con l'interporto di Civitavecchia che, recentemente acquisito da un gruppo internazionale specializzato nel settore della logistica, otterrà sicuramente risultati tali da contribuire all'ulteriore sviluppo dei traffici portuali, non solo ortofrutticoli. Come AdSp continua di Majo punteremo, quindi, sulla logistica che dovrà svolgere un ruolo centrale nelle attività e nelle operazioni che riguardano un settore in continua crescita ed evoluzione quale è quello crocieristico. La prossimità delle piattaforme logistiche ai porti, come nel caso di Civitavecchia in cui l'interporto si trova a soli 2 chilometri, rappresenta, infatti per il presidente, un fattore determinante per implementare le attività logistiche del settore, per cui è fondamentale che la catena di approvvigionamento crocieristico sia potenziata da un forte corridoio logistico intermodale che colleghi le aree di carico alle banchine stesse. È evidente, quindi, quanto sia, oggi, necessario che i porti italiani raccolgano queste nuove sfide imposte dal settore crocieristico adeguandosi non solo con infrastrutture idonee ad accogliere navi da crociera di grandi dimensioni, nuovi terminal crociere e un'attenzione particolare all'ambiente ma anche attraverso una maggiore offerta di servizi di trasporto sia lato passeggeri che lato merci, conclude di Majo. Tutte sfide che il porto di Civitavecchia ha anticipato con la recente costruzione di uno dei terminal crociere più grandi d'Europa e con la politica di incentivi per gli armatori che utilizzano una tecnologia ecocompatibile adottata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Celebrity Edge - homeport italiano a Civitavecchia per la nave che rivoluziona il mondo delle crociere

La nave che ha rivoluzionato il settore delle crociere, Celebrity Edge - la nuova ammiraglia di Celebrity Cruises e prima unità della Classe Edge - ha iniziato la sua prima stagione nel Mediterraneo, proponendo crociere in partenza da Roma-Civitavecchia e da Barcellona. Nuovi e innovativi spazi comuni che si trasformano a tutte le ore del giorno, camere di alto livello completamente ridisegnate per offrire maggiore spazio e luminosità, piattaforme fuoribordo che si postano sui diversi ponti della nave, SPA con trattamenti all' avanguardia mai visti in mare, zone esclusive riservate ai passeggeri della Suite Class, alta ristorazione a bordo, sono solo alcuni degli elementi che contraddistinguono la prima nave totalmente disegnata in 3-D. Ecco di seguito alcune delle parole chiave che rendono unica Celebrity Edge. Qualche numero - La nave è lunga 306 metri, larga 39 metri e pesa 129.500 tonnellate. Dispone di 16 ponti (14 per i passeggeri) e di 1.467 camere e può ospitare 2.918 persone in regime di doppia occupazione. L' equipaggio è composto da 1.320 membri, provenienti da 70 nazioni diverse. 3-D - Celebrity Edge è la prima nave progettata interamente in 3-D da un team che oltre ai progettisti include designer e architetti di fama mondiale, tutti al loro primo incarico nello shipping, fattore che ha determinato un approccio veramente innovativo nel settore crocieristico. Qualche nome? Scott Butler - Wilson Butler Architects, Tom Wright WKK Architects, Patricia Urquiola, Kelly Hoppen, Kelly Hoppen Interiors, Studio Jouin Manku, Variety Worldwide, Black Skull Creative Magic Carpet - la piattaforma mobile fuoribordo che rende Edge unica e riconoscibile anche a miglia di distanza: il "tappeto volante" si posiziona, secondo le ore della giornata, su quattro differenti ponti, offrendo una vista spettacolare e la sensazione di essere a contatto con il mare. Sul ponte 16 è un ristorante per una cena Dinner on the Edge , sul ponte 14 un' estensione del Resort Deck, il ponte con piscina e solarium, mentre al ponte 2 si trasforma poi "magicamente" in uno dei componenti del Destination Gateway , l' area di imbarco/sbarco di lusso che conduce direttamente a bordo delle Edge Launches , tender trasformati in piccoli yacht per rendere ancora più confortevoli le escursioni a terra. Grand Plaza - il cuore pulsante della nave, ispirato all' eleganza delle piazze italiane e all' epoca d' oro dei grandi transatlantici, ma con l' eleganza e lo stile proprio del XXI secolo. Si sviluppa su tre ponti attraversati dallo scenografico The Chandelier , che si eleva dal Martini Bar fino al soffitto. Un' opera d' arte che pesa sette tonnellate, con ben 765 pale illuminate da LED che cambiano tonalità di colore dal giorno alla notte. 480 metri quadri nei quali sostare per un drink o provare una specialità in uno dei ristoranti. Eden - la rivisitazione in chiave moderna dei Giardini dell' Eden: 1.200 metri quadri di naturale bellezza disposti su tre ponti a poppa della nave e sviluppati intorno all' installazione Tree of Life , che si trasformano a tutte le ore del giorno: al mattino è un giardino dove poter praticare yoga, leggere un buon libro, prendere un caffé, nel pomeriggio si anima con show-cooking mentre, al tramonto, il ristorante Eve at Eden , offre una ristorazione non convenzionale, combinando teatro e performance artistiche. Davvero spettacolare la Library of Plants , la serra verticale dietro il bar con le piante aromatiche per preparare i cocktail. The Retreat - la zona più esclusiva della nave, riservata ai passeggeri che alloggiano in Suite Class: piscina privata sul Retreat Sundeck , la Retrait Lounge e l' esclusivo ristorante Luminae @ The Retreat . Un servizio di conciergerie è a disposizione in ogni momento della giornata. Ideale per chi cerca la tranquillità e il super comfort, The Retreat è un' oasi da sogno senza precedenti a bordo di una nave da crociera. THE SPA - occupa 2.000 metri quadrati e si basa sul concetto di SEA, "Sea, Earth and Air" e, grazie alla collaborazione con marchi leader nei diversi settori del wellness, propone oltre 124 trattamenti diversi, tra i quali gli esclusivi massaggi benessere a gravità zero. Le camere - Novità assoluta, le Infinite Veranda offrono un' inedita continuità con l' esterno. Basta un click e la vetrata si apre completamente grazie a un meccanismo automatico e il balcone diventa parte integrante della camera stessa. Nuovissime anche le Iconic Suites , le più lussuose e spaziose della flotta Celebrity Cruises, misurano 230 metri quadrati, dispongono di due camere da letto e offrono una vista incomparabile, la stessa del Comandante. Le Penthouse Suites , super lusso con vasca da

bagno in veranda e le Edge Villas , sei ville duplex a due piani, con ampie vetrate e piscina privata, le prime del loro genere in flotta. Ristorazione a bordo - 29 punti ristoro, con 4 ristoranti principali, 2 dedicati agli ospiti delle suite, 7 ristoranti di specialità, 11 tra bar e lounge e 5 punti di ristoro gratuiti. La ristorazione di bordo porta la firma dello chef stellato Cornelius Gallagher: piatti d' autore e menù che variano ogni giorno. The Theatre - il teatro più hi-tech mai visto in mare, con 4 palcoscenici e 3 schermi mobili giganti, dove la linea di confine tra spettatori e artisti è stata quasi annullata per un' innovativa esperienza di spettacolo: palcoscenico proteso verso il pubblico, piattaforma rotante bidirezionale che solleva il palco di circa due metri, 10 schermi panoramici sincronizzati, 16 video proiettori laser di ultima generazione. The Club - l' area dedicata all' intrattenimento con esperienze di giochi laser e percorsi con i droni di giorno, cocktail bar e discoteca la notte: per la prima volta in mare una fotocamera high-tech scatta fotografie per tutto il locale, visualizzate immediatamente su uno schermo a led gigante. Crociere - La stagione estiva vede Celebrity Edge in partenza da Roma Civitavecchia e Barcellona, con scalo in diverse località in Italia, Spagna e Isole Baleari, Francia, Montecarlo e le isole greche. Nella primavera/estate in totale saranno 68 gli scali di Celebrity Edge in Italia, di cui ben 15 nel Porto di Civitavecchia. La Madrina - Per una nave rivoluzionaria, una Madrina di battesimo speciale: il premio Nobel per la Pace 2014 Malala Yousafzai, che incarna l' impegno di Celebrity Cruises nell' aprirsi al mondo senza barriere e senza limitazioni di educazione e di genere. Infatti, la Compagnia appoggia il Malala Fund, l' istituzione della quale Malala Yousafzai è co-fondatrice, impegnata nell' istruzione delle ragazze adolescenti che vivono in situazioni di povertà o di conflitto, sostenendole negli studi e nella formazione. Una curiosità: Malala ha battezzato Celebrity Edge utilizzando una bottiglia di acqua minerale Badoit da 18 litri di fronte agli ospiti di tutto il mondo. Apex: la prossima nave di Classe Edge - In costruzione nei cantieri navali Chantiers de l' Atlantique, Celebrity Apex è la sorella gemella di Celebrity Edge e debutterà nella primavera del 2020. Scalderà i motori con alcune mini crociere nel nord Europa, fiordi norvegesi inclusi, e con navigazione nel Nord della Spagna e Portogallo prima di entrare nel vivo della stagione estiva con crociere da 7 a 12 notti nel Mediterraneo, in partenza da Roma e da Barcellona, con diversi porti di scalo tra cui Napoli, Firenze, Montecarlo, Cannes, Palma di Maiorca, Valencia, Ibiza, la Provenza e Nizza.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Interporto Icpl riparte dalla frutta / FOCUS

ALBERTO GHIARA

Roma - L' agonia dell' interporto di Civitavecchia piattaforma logistica (Icpl) si è conclusa. La società italo-belga Civitavecchia fruit and forest terminal (Cfft, del gruppo Noord Natie di Anversa), che gestisce l' omonimo terminal di prodotti deperibili nel principale porto laziale, ha firmato l' acquisizione della concessione della struttura e ha cominciato a parlare dei progetti per il futuro, che prevedono traffici soprattutto ortofrutticoli e l' assunzione di ottanta persone.L' offerta di Cfft è arrivata dopo sette tentativi di vendita andati a vuoto. La scommessa sul futuro dell' interporto da parte della società italo-belga ha permesso al sindaco uscente di Civitavecchia, Antonio Cozzolino , di tirare un sospiro di sollievo in extremis per aver perserverato nel puntare su questa infrastruttura. La nuova proprietà si è impegnata a realizzare in circa 24 mesi le opere necessarie per rimettere in sesto l' interporto, attrezzarlo adeguatamente e consentirgli di riprendere l' attività a pieno regime. L' attività dell' interporto è stata insoddisfacente per molti anni. Nel 2014 i precedenti proprietari, fra cui la Marinvest del gruppo Msc, hanno passato le quote al gruppo De Angelis, ma il passaggio non è bastato a salvare l' attività. Nel 2015 Icpl è entrato in concordato preventivo e da allora è cominciata l' agonia per la società e per i suoi 50 lavoratori. L' interporto è diventato così una delle tante piattaforme logistiche che in Italia non sono riuscite a decollare, spesso frutto di speculazioni immobiliari piuttosto che di necessità logistiche. La mancanza di un interporto in prossimità della capitale Roma è comunque sempre stata una contraddizione che adesso potrebbe essere superata. Ora sta alla società controllata da Noord Natie creare l' appeal nei confronti del mercato che possa trasformare il piano industriale in traffici concreti. L' obiettivo principale di Cfft è quello di creare una sinergia stabile fra l' interporto e il porto. Non sarà facile. Una delle difficoltà che dovranno essere superate riguarda i collegamenti ferroviari, che devono essere completati dal punto di vista infrastrutturale. Per Cfft l' interporto è però anche un' occasione per acquisire nuovi traffici anche per il terminal portuale. L' ottimismo è tale che i piani prevedono che dagli attuali 50 dipendenti si possa passare a almeno 130, con l' assunzione quindi di ulteriori 80 lavoratori, una volta che la piattaforma sarà a regime.I lavoratori già in servizio hanno mantenuto l' attività dell' interporto negli ultimi anni e lo scorso settembre, nel pieno della crisi della struttura, si erano anche proposti con un piano per acquisire la società, ponendo l' attenzione sul fatto che, sebbene l' azienda non fosse «sana finanziariamente per i pregressi noti motivi, la stessa è in piena operatività. Lo scorso anno ha fatturato circa 1.7 milioni di euro e questo anno ne prevede 2 con soli 38 dipendenti di cui 10 part time». I dipendenti non avrebbero partecipato alla gara, ma avrebbero assunto la gestione diretta . ma proprio lo scorso autunno si è fatto più concreto l' interesse da parte di Cfft, che è poi sfociato in un' offerta concreta nell' ottava gara per l' acquisto e che adesso si è concluso con la firma davanti al notaio.«Grazie alla collaborazione - ha commentato Cozzolino - colla sezione fallimentare del tribunale di Civitavecchia e con la curatela, si è messo il punto ad un' altra triste pagina cittadina, salvaguardando i livelli occupazionali e ridando prospettiva ad una delle strutture produttivamente più importanti della città ».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Quotidiano di Sicilia

Napoli

Gruppo Grimaldi: "Estranei a indagini sul Porto di Napoli"

24 FATTI DALL'ITALIA E DAL MONDO

La Commissione europea contesta mancato rispetto regole sul debito

Ue: "Italia inadempiente giustificata procedura"

GLI AVVENIMENTI

Eutanasia, il caso Noa scuote il mondo intero

Messaggio del Capo dello Stato a Nistri per il 205° anniversario della fondazione

Carabinieri, Sergio Mattarella: "Presidio dei più alti valori comunità"

Rispetto e riconoscenza verso chi lavora ispirato dall'amore per il Paese

Gruppo Grimaldi: "Estranei a indagini sul Porto di Napoli"

NAPOLI- Il Gruppo Grimaldi desidera rendere pubbliche una serie di precisazioni, in risposta a quanto riportato dal quotidiano "La Verità", in un articolo pubblicato in data odierna col titolo "Porti, nei guai il fedelissimo di Delrio".

Nell' articolo si menziona un presunto coinvolgimento del Gruppo Grimaldi in relazione alla gestione di spazi e banchine nel Porto di Napoli, che avrebbe generato vantaggi per il gruppo partenopeo, a discapito di altre compagnie. Qui è doveroso sottolineare che il Gruppo Grimaldi non ha mai avuto, storicamente, attività nel Porto di Napoli, e non può aver beneficiato, di conseguenza, di alcun vantaggio.

La New TTTLines, attualmente in liquidazione, era una società precedentemente posseduta dall' Armatore Alexandros Tomasos nella quale il Gruppo Grimaldi aveva ottenuto una partecipazione non di controllo ma puramente finanziaria, con dei vincoli da rispettare, e nella cui compagine societaria non era presente alcun esponente del Gruppo Grimaldi con ruoli commerciali od operativi. A conferma della falsità di quanto pubblicato nell' articolo di cui sopra, quando la New TTTLines ha interrotto le proprie attività nell' aprile del 2018, il Gruppo Grimaldi ha richiesto all' AdSP del Tirreno Centrale la possibilità di iniziare una propria linea giornaliera merci/passeggeri tra Napoli ed il capoluogo etneo. Purtroppo, l' AdSP non è stata in grado di garantire l' impiego di una banchina dedicata, benché pubblica, per l' espletamento di detta linea giornaliera, costringendo il Gruppo Grimaldi a continuare ad operare da Salerno, dove attualmente serve la linea Salerno -Catania con navi ro/pax di maggior capacità passeggeri e merci.

Qualsiasi persona di buon senso potrebbe chiedersi come mai la più grande realtà imprenditoriale del Centro -Sud Italia e primo operatore al mondo nel settore RoRo, non operi su una banchina nel Porto di Napoli, città dove si trova il suo quartier generale, pur avendo, invece, registrato delle storie di successo con terminal di proprietà in oltre 20 porti a livello mondiale.

Ancora una volta il Gruppo Grimaldi è costretto a prendere atto che le inesattezze che vengono riportate sul proprio conto sono solo, ed esclusivamente, dettate dalla gelosia di un concorrente che, accecato dall' incapacità di competere ad armi pari sul piano commerciale, preferisce ispirare ed assoldare giornalisti male informati.

Sorprende dover constatare che tutte queste menzogne vengano pubblicate paradossalmente da un giornale chiamato "La Verità", nei confronti del quale il Gruppo Grimaldi si riserva di intraprendere le appropriate azioni legali.

Ildenaro.it

Napoli

Il Gruppo Grimaldi: Totalmente estranei alle indagini sul Porto di Napoli

"Il Gruppo Grimaldi non ha mai avuto, storicamente, attività nel Porto di Napoli, e non può aver beneficiato, di conseguenza, di alcun vantaggio". E' quanto si afferma in una nota di precisazione diffusa dal Gruppo Grimaldi dopo la pubblicazione, ieri, sul quotidiano "La Verità", di un articolo (titolo: "Porti, nei guai il fedelissimo di Delrio") sull' inchiesta in corso mel porto di Napoli. "Nell' articolo - è scritto nel comunicato aziendale - si menziona un presunto coinvolgimento del Gruppo Grimaldi in relazione alla gestione di spazi e banchine nel Porto di Napoli, che avrebbe generato vantaggi per il gruppo partenopeo, a discapito di altre compagnie". Il che non può essere, fa sapere la società, per la semplice regione, che il Gruppo non svolge alcuna attività ne porto napoletano. "La New TTTLines, attualmente in liquidazione, era una società precedentemente posseduta dall' Armatore Alexandros Tomasos nella quale il Gruppo Grimaldi aveva ottenuto una partecipazione non di controllo ma puramente finanziaria, con dei vincoli da rispettare, e nella cui compagine societaria non era presente alcun esponente del Gruppo Grimaldi con ruoli commerciali od operativi". "A conferma della falsità di quanto pubblicato nell' articolo di cui sopra - continua la nota - , quando la New TTTLines ha interrotto le proprie attività nell' aprile del 2018, il Gruppo Grimaldi ha richiesto all' AdSP del Tirreno Centrale la possibilità di iniziare una propria linea giornaliera merci/passeggeri tra Napoli ed il capoluogo etneo. Purtroppo, l' AdSP non è stata in grado di garantire l' impiego di una banchina dedicata, benché pubblica, per l' espletamento di detta linea giornaliera, costringendo il Gruppo Grimaldi a continuare ad operare da Salerno, dove attualmente serve la linea Salerno-Catania con navi ro/pax di maggior capacità passeggeri e merci. Qualsiasi persona di buon senso potrebbe chiedersi come mai la più grande realtà imprenditoriale del Centro-Sud Italia e primo operatore al mondo nel settore RoRo, non operi su una banchina nel Porto di Napoli, città dove si trova il suo quartier generale, pur avendo, invece, registrato delle storie di successo con terminal di proprietà in oltre 20 porti a livello mondiale. Ancora una volta il Gruppo Grimaldi è costretto a prendere atto che le inesattezze che vengono riportate sul proprio conto sono solo, ed esclusivamente, dettate dalla gelosia di un concorrente che, accecato dall' incapacità di competere ad armi pari sul piano commerciale, preferisce ispirare ed assoldare giornalisti male informati". "Sorprende - si conclude la nota -dover constatare che tutte queste menzogne vengano pubblicate paradossalmente da un giornale chiamato "La Verità", nei confronti del quale il Gruppo Grimaldi si riserva di intraprendere le appropriate azioni legali".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informazioni Marittime

Napoli

Gruppo Grimaldi: "Totalmente estranei alle indagini sul porto di Napoli"

La società armatoriale partenopea replica ad alcune voci di stampa in merito ad un suo presunto coinvolgimento nella vicenda giudiziaria

Il gruppo Grimaldi smentisce con decisione alcuni organi di stampa che avevano ieri adombrato un suo presunto coinvolgimento in relazione alla gestione di spazi e banchine nel porto di Napoli , azione avrebbe generato vantaggi per la società armatoriale partenopea, a discapito di altre compagnie. Nella nota diffusa martedì sera, il gruppo sottolinea un punto essenziale: "Grimaldi non ha mai avuto, storicamente, attività nel porto di Napoli, e non può aver beneficiato, di conseguenza, di alcun vantaggio. La New TTTLines, attualmente in liquidazione - prosegue la nota - era una società precedentemente posseduta dall' armatore Alexandros Tomasos nella quale il gruppo Grimaldi aveva ottenuto una partecipazione non di controllo ma puramente finanziaria, con dei vincoli da rispettare, e nella cui compagine societaria non era presente alcun esponente del gruppo Grimaldi con ruoli commerciali od operativi". "A conferma della falsità di quanto pubblicato - rincara Grimaldi - quando la New TTTLines ha interrotto le proprie attività nell' aprile del 2018, il gruppo Grimaldi ha richiesto all' AdSP del Tirreno Centrale la possibilità di iniziare una propria linea giornaliera merci/passeggeri tra Napoli ed il capoluogo etneo. Purtroppo, l' AdSP non è stata in grado di garantire l' impiego di una banchina dedicata, benché pubblica, per l' espletamento di detta linea giornaliera, costringendo il gruppo Grimaldi a continuare ad operare da Salerno, dove attualmente serve la linea Salerno-Catania con navi ro/pax di maggior capacità passeggeri e merci". Dopo i chiarimenti, il comunicato della società conclude con un provocatorio spunto di riflessione. "Qualsiasi persona di buon senso - si legge nella nota - potrebbe chiedersi come mai la più grande realtà imprenditoriale del Centro-Sud Italia e primo operatore al mondo nel settore RoRo, non operi su una banchina nel porto di Napoli, città dove si trova il suo quartier generale, pur avendo, invece, registrato delle storie di successo con terminal di proprietà in oltre 20 porti a livello mondiale". È insomma un piccolo paradosso, quello dello scalo partenopeo: qui operano infatti regolarmentele le compagnie Gnv e Tirrenia, mentre Grimaldi, che ha la sua sede principale a pochi passi dal porto, fa scalo a Salerno, a cinquanta chilometri di distanza!

Primo Magazine

Napoli

Gruppo Grimaldi: totalmente estranei alle indagini sul Porto di Napoli

GAM EDITORI

5 giugno 2019 - Il Gruppo Grimaldi ha diffuso la seguente nota stampa: "Il Gruppo Grimaldi desidera rendere pubbliche una serie di precisazioni, in risposta a quanto riportato dal quotidiano "La Verità", in un articolo pubblicato col titolo "Porti, nei guai il fedelissimo di Delrio". Nell' articolo si menziona un presunto coinvolgimento del Gruppo Grimaldi in relazione alla gestione di spazi e banchine nel Porto di Napoli, che avrebbe generato vantaggi per il gruppo partenopeo, a discapito di altre compagnie.Qui è doveroso sottolineare che il Gruppo Grimaldi non ha mai avuto, storicamente, attività nel Porto di Napoli, e non può aver beneficiato, di conseguenza, di alcun vantaggio. La New TTTLines, attualmente in liquidazione, era una società precedentemente posseduta dall' Armatore Alexandros Tomasos nella quale il Gruppo Grimaldi aveva ottenuto una partecipazione non di controllo ma puramente finanziaria, con dei vincoli da rispettare, e nella cui compagine societaria non era presente alcun esponente del Gruppo Grimaldi con ruoli commerciali od operativi. A conferma della falsità di quanto pubblicato nell' articolo di cui sopra, quando la New TTTLines ha interrotto le proprie attività nell' aprile del 2018, il Gruppo Grimaldi ha richiesto all' AdSP del Tirreno Centrale la possibilità di iniziare una propria linea giornaliera merci/passeggeri tra Napoli ed il capoluogo etneo. Purtroppo, l' AdSP non è stata in grado di garantire l' impiego di una banchina dedicata, benché pubblica, per l' espletamento di detta linea giornaliera, costringendo il Gruppo Grimaldi a continuare ad operare da Salerno, dove attualmente serve la linea Salerno-Catania con navi ro/pax di maggior capacità passeggeri e merci. Qualsiasi persona di buon senso potrebbe chiedersi come mai la più grande realtà imprenditoriale del Centro-Sud Italia e primo operatore al mondo nel settore RoRo, non operi su una banchina nel Porto di Napoli, città dove si trova il suo quartier generale, pur avendo, invece, registrato delle storie di successo con terminal di proprietà in oltre 20 porti a livello mondiale.Ancora una volta il Gruppo Grimaldi è costretto a prendere atto che le inesattezze che vengono riportate sul proprio conto sono solo, ed esclusivamente, dettate dalla gelosia di un concorrente che, accecato dall' incapacità di competere ad armi pari sul piano commerciale, preferisce ispirare ed assoldare giornalisti male informati. Sorprende dover constatare che tutte queste menzogne vengano pubblicate paradossalmente da un giornale chiamato "La Verità", nei confronti del quale il Gruppo Grimaldi si riserva di intraprendere le appropriate azioni legali".

Stylo 24

Napoli

Porto di Napoli, gli accordi per spartirsi gli appalti ed evitare «concorrenza»

Gli imprenditori (intercettati) visionano la lista delle ditte invitate a una gara per la messa in sicurezza della baia di Trentaremi: cinque o sei sono persone «amiche»

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone Inchiesta sulle gare «pilotate» all' Autorità portuale di Napoli, abbiamo visto come gli inquirenti abbiano fatto emergere un sistema che sarebbe stato costantemente in grado di intervenire sull' iter di affidamento delle opere, e che si muoveva (con successo) per indirizzare i lavori verso ditte «amiche». Gli indagati sono circa una ventina, lo scorso 27 maggio sono finite ai domiciliari sei persone : un funzionario dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale, e cinque imprenditori. L' appalto per le opere relative alla messa in sicurezza della baia di Trentaremi Tanti gli episodi contestati dall' accusa. Tra questi anche un appalto (da affidare con delibera del 12 settembre del 2016) relativo ai lavori «per la messa in sicurezza della baia Trentaremi a Posillipo-Rimozione rifiuti e di m.c.a., ossia materiale contenente amianto, dall' arenile e dall' area marina prospiciente la baia». Responsabile unico del procedimento in oggetto è nominato Gennaro Cammino , mentre Mario Ferraro è il direttore dei lavori e coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione delle opere. La gara viene aggiudicata definitivamente il 23 marzo del 2017 alla Ferrara Costruzioni Marittime e Terrestri srl (amministratore pro tempore Carmine Ferrara), che offre il maggior ribasso (pari al 43,398%) per un importo di 113.966,36 euro. Fin qui nulla di strano, ma c' è un però. L' imprenditore e la lista delle 15 ditte invitate alla gara La lista delle ditte partecipanti alla gara viene visionata dall' imprenditore Paolo Speranza (che pure partecipa al bando); quest' ultimo parlando con Pasquale Ferrara (considerato dagli inquirenti il deus ex machina del presunto giro corruttivo), afferma: «Sono andato a prendere un attimo sopra (e cioè presso gli uffici dell' Adsp) la cosa dei nomi di questi qua che devono fare questa gara (la gara deliberata il 12 settembre del 2016, ndr)» . Paolo Speranza si rivolge a Pasquale Ferrara, annotano gli inquirenti, «al fine di ottenere un aiuto per potersi certamente aggiudicare la gara d' appalto». Dalle conversazioni intercettate tra Speranza e Ferrara, è scritto nell' ordinanza, «emerge chiaramente che tra i due interviene un accordo per contattare le ditte invitate alla gara al fine di pilotare l' appalto», che verrà poi aggiudicato all' impresa di cui è amministratore pro tempore Carmine Ferrara. Le conversazioni intercettate Gli inquirenti: Paolo Speranza chiede aiuto a Pasquale Ferrara per aggiudicarsi la gara La conversazione avviene il 9 dicembre del 2016, le offerte per partecipare alla gara si possono presentare entro il 9 gennaio del 2017. L' intenzione dei due imprenditori è quella di contattare i responsabili delle ditte (invitate, 15 in totale), per far capire loro che quei lavori interessano, nel caso, a Speranza. Gli inquirenti ipotizzano che le richieste siano finalizzate «o a chiedere alle ditte concorrenti di fare un passo indietro o di accordarsi per spartirsi l' appalto». «Li possiamo chiamare a questi qua, gli diciamo senti: ci sta un mio nipote, fallo stare, fagli il passo (secondo gli inquirenti, non ostacolarlo)» . La «concorrenza» con cui accordarsi per arrivare alla presunta «spartizione» dell' appalto Poi, sempre per quanto riguarda le ditte contenute nella lista, Speranza fa notare a Ferrara: «Sono 15 persone, quattro o cinque sono solo le mie (persone a cui può arrivare con facilità), poi ci sto io e un altro paio» . Dalle conversazioni intercettate si evince pure come non ci siano problemi nemmeno con la ditta che poi vincerà l' appalto (la Ferrara Costruzioni Marittime e Terrestri srl). Proprio tra l' amministratore pro tempore dell' impresa, Carmine Ferrara, e Paolo Speranza, sottolineano gli inquirenti, si sarebbe consumato «l' accordo spartitorio» relativo all' appalto in oggetto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

Crociere, Bari attende le maxi navi da 360 metri E nel 2020 è già sold out

Primo piano Il turismo e il reportage

Crociere, Bari attende le maxi navi da 360 metri E nel 2020 è già sold out

Da gennaio 24.500 passeggeri in più. Ma mancano i servizi

Caso recinzioni, a Brindisi si attende la Cassazione

Dal riesame la misura interdittiva di 8 mesi (sospesa) per Patroni Griffi e Di Livenano

BARI Un salto di qualità che si misura anche in lunghezza con l' arrivo delle grandi navi statunitensi fino a 360 metri.

La crocieristica barese aggiunge un altro tassello all' offerta con l' apertura al mercato delle mega ships. Dal 2020 le nuove imbarcazioni sono attese alla banchina numero 10 (quella dove sorge il Circolo della Vela), ma saranno necessari lavori di adeguamento per permettere l' attracco all' imbarcazione (costo complessivo non meno di 2 milioni). «Bisognerà dotare il molo - afferma Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale - di un pontiletto d' accosto a briccole. È una richiesta delle compagnie per lo sbarco delle merci e una condizione per attrarre tali realtà del mercato crocieristico. Bosgona essere pronti e sapersi proporre».

Attualmente l' infrastruttura può ospitare imbarcazioni fino a 330 metri. Limite con non vale per il terminal crociere dove l' attracco è consentito alle navi al di sotto dei 300 metri. Anche per questo è stato progettato l' ampliamento ed è in cantiere la costruzione di un nuovo terminal.

L' idea dell' Autorità è di consentire l' arrivo delle imbarcazioni statunitensi che navigano nel mare Mediterraneo. Anche per intercettare nuove tipologie di clientela.

Ma il 2020 sarà anche un anno con un nuovo sviluppo dell' attività. Nel comparto della crocieristica le "prenotazioni" degli scali avvengono con anni d' anticipo. Ecco la situazione degli ultimi anni: nel 2018 si sono realizzati 211 accosti (attracco nel porto), mentre nel 2019 saranno 233. Per il 2020 sono in calendario non meno di 250 accosti (il numero è destinato ad aumentare visto che alcune compagnie subentrano nel corso dell' anno al variare delle destinazioni). La Costa ha programmato 97 accosti grazie alle navi Luminosa, Deliziosa e Mediterranea, mentre la Msc sarà presente con 81 accosti tra le navi Opera, Magnifica e Orchestra.

Ci sono anche 32 attracchi di Aida Blu (facente parte gel gruppo Carnival Corporation) e 12 di Mein Schiff 5 (Tui Cruises). In più la prossima stagione mostra altri segnali di crescita qualitativa. «Nel 2020 - aggiunge Patroni Griffi - aumenta il segmento high-end and luxury. Si tratta di navi extralusso con cabine che possono scostare fino a 10 mila euro a persona. Il valore aggiunto sta tutto nel profilo del passeggero trasportato. È un turista raffinato con alta capacità di spesa che ama visitare i territori». Tra le navi crociere di alto livello che attraccheranno a Bari il prossimo anno figurano la Viking Sea (di Viking Ocean), la Le Lyrial (di Ponant) e la Sea Cloud (di Sea Cloud).

I frutti della programmazione sono visibili anche in termini di traffico passeggeri.

Nei primi cinque mesi del 2019 il porto di Bari ha registrato 24.588 crocieristi in più rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente con un più 21,7% (frutto di 52 accosti rispetto ai 47 del 2018). Ovvero è passato da 113.292 a 137.800 viaggiatori con un boom del segmento home port (i crocieristi che si imbarcano direttamente da Bari e che spesso soggiornano almeno per una notte in città) diventati 36.831 rispetto ai precedenti 25.579. Uno sviluppo del 44%.

A fronte di una crescita così importante del traffico è attesa anche una proposta puntale dei servizi dedicati ai crocieristi. A breve l' Autorità portuale con la collaborazione di Pugliapromozione allestirà un info point aperto tutti i giorni dell' anno per assistere chi sbarca e vuole vivere la città. Nonostante i proclami delle amministrazioni locali, con in testa il Comune di Bari, guidato da Antonio Decaro, i crocieristi spesso vagano per le vie del centro senza una meta e senza alcun tipo d' informazione. I negozi restano chiusi, soprattutto all' ora di pranzo, e le «spese» aggiuntive dei turisti si realizzano nelle grandi catene estere d' abbigliamento. Il caso eclatante si è registrato nel corso delle ultime festività di Pasqua quando, a fronte di 10 mila passeggeri del weekend, anche i musei locali decisero di sbarrare i cancelli. E il Comune di razionalizzare il servizio di trasporto urbano. La città del turismo ora spera di cambiare subito marcia.

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

Caso recinzioni, a Brindisi si attende la Cassazione

Dal riesame la misura interdittiva di 8 mesi (sospesa) per Patroni Griffi e Di Liverano

Primo piano Il turismo e il reportage

Crociere, Bari attende le maxi navi da 360 metri E nel 2020 è già sold out

Da gennaio 24.500 passeggeri in più. Ma mancano i servizi

Caso recinzioni, a Brindisi si attende la Cassazione

Dal riesame la misura interdittiva di 8 mesi (sospesa) per Patroni Griffi e Di Liverano

Il Tribunale del Riesame di Lecce, accogliendo parzialmente l' appello della Procura di Brindisi, ha disposto la misura interdittiva della sospensione dal servizio per otto mesi (provvedimento congelato fino alla pronuncia della Cassazione a cui hanno annunciato ricorso le difese) per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per il funzionario dell' Authority di Brindisi, Francesco Di Leverano.

Di Leverano risponde di frode in pubblica fornitura, Patroni Griffi, invece, di falso per induzione nell' ambito di una inchiesta sul porto di Brindisi che si occupa di presunti lavori abusivi per la realizzazione di alcuni gabbiotti, di una strada, e di una recinzione. A Di Leverano viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori sulla strada ex Sisri (l' area di sviluppo industriale). Patroni Griffi è accusato invece di aver indotto il Comune, all' epoca amministrato dal commissario straordinario Santi Giuffré, a revocare una ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via Del mare, un tratto di strada che costeggia il seno di Levante del porto, a seguito di una transazione che prevedeva l' esecuzione di alcune opere e la rinuncia al contenzioso amministrativo che in una fase iniziale aveva visto soccombere l' ente municipale.

«Ho la coscienza limpida - afferma a caldo Patroni Griffi - anche perché non c' è nessun atto contestato che porta la mia firma. Al massimo si tratta di un atto del Comune di Brindisi con cui non ho mai avuto contatti. Inoltre, bisognerà leggere le motivazioni del provvedimento e comunque attendiamo la decisione della Cassazione».

L' inchiesta conta in tutto 13 indagati, quasi tutti tecnici e funzionari.

Tra questi c' è anche il nome di Mariangela Danzì, già candidata alle europee come capolista del Movimento Cinquestelle e non eletta per pochi voti. Danzì all' epoca dei fatti era subcommissario prefettizio del Comune di Brindisi. Nelle scorse settimane il pubblico ministero inquirente, Raffaele Casto, aveva chiesto al gip per entrambi gli indagati gli arresti domiciliari (in subordine la misura interdittiva), ma il giudice aveva respinto le richieste cautelari ravvisando la mancanza dei gravi indizi di colpevolezza.

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

INCHIESTA SUL PORTO DI BRINDISI

Il Tribunale di Lecce dispone l' interdizione per Patroni Griffi (Autorità Mare Adriatico)

La misura resta sospesa fino alla pronuncia della Cassazione sul ricorso

6 | PRIMO PIANO

BUFERA PROCURE

LE POSIZIONI DEI MAGISTRATI

LE RICHIESTE DELL'ASSOCIAZIONE

L'organismo rappresentativo della categoria chiede ai coinvolti di lasciare un incarico di cui «non appaiono degni»

L'Anm: «Via dal Csm tutti i togati sospesi»

La replica degli interessati: «Richiesta priva di fondamento»

Gli incontri "segreti"

E Salvini fa l'elenco dei giudici contro il Decreto Sicurezza

L'Anm replica: «Getta discredito sull'intera funzione giudiziaria»

INCHIESTA SUL PORTO DI BRINDISI

Il Tribunale di Lecce dispone l'interdizione per Patroni Griffi (Autorità Mare Adriatico)

La misura resta sospesa fino alla pronuncia della Cassazione sul ricorso

ECONOMICI

BRINDISI. Il Tribunale del Riesame di Lecce, accogliendo parzialmente l' appello della Procura di Brindisi, ha disposto la misura interdittiva della sospensione dal servizio per otto mesi per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per il funzionario dell' authority di Brindisi, Francesco Di Leverano.

Nelle scorse settimane il pm inquirente, Raffaele Casto, aveva chiesto al gip per entrambi gli indagati gli arresti domiciliari (in subordine la misura interdittiva), ma il giudice aveva respinto le richieste cautelari ravvisando la mancanza dei gravi indizi di colpevolezza. La misura disposta del Riesame resta sospesa fino alla pronuncia della Cassazione a cui hanno annunciato ricorso le difese. Di Leverano risponde di frode in pubblica fornitura; Patroni Griffi di falso per induzione nell' ambito di una inchiesta sul porto di Brindisi che si occupa di presunti lavori abusivi per la realizzazione di alcuni gabbiotti, di una strada, e di una recinzione. A Di Leverano viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori sulla strada ex Sisri. Patroni Griffi è accusato invece di aver indotto il Comune, all' epoca amministrato dal commissario straordinario Santi Giuffrè, a revocare una ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via Del mare, un tratto di strada che costeggia il seno di Levante del porto, a seguito di una transazione che prevedeva l' esecuzione di alcune opere e la rinuncia al contenzioso amministrativo che in una fase iniziale aveva visto soccombere l' ente municipale.

L' inchiesta conta in tutto 13 indagati, tra questi c' è anche Mariangela Danzì, candidata alle europee del M5S e non eletta. Danzì all' epoca dei fatti era sub commissario prefettizio del Comune di Brindisi.

La Repubblica (ed. Bari)

Bari

L' INCHIESTA A BRINDISI

Interdizione per il porto a Patroni Griffi

Il provvedimento del Riesame, disposto per la durata di 8 mesi, è comunque sospeso in attesa della Cassazione

Puglia Cronaca

L'INCHIESTA A BRINDISI

Interdizione per il porto a Patroni Griffi

Il provvedimento del Riesame, disposto per la durata di 8 mesi, è comunque sospeso in attesa della Cassazione

di Lucia Portolano

L'Ateneo vuole dal Policlinico 3 milioni di euro per i medici: c'è anche il decreto ingiuntivo

di Gabriella De Matteis

Non c'è alcuna ferita sul corpo di Marianna

Quattro prof in corsa per il nuovo rettore

di Lucia Portolano BRINDISI - Sospesi dall' incarico per otto mesi il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il capo dell' area tecnica di Brindisi, Francesco Di Leverano. L' inchiesta riguarda la realizzazione di alcune opere nell' area portuale di Brindisi e in particolar modo della recinzione in via Del Mare. Il tribunale del riesame di Lecce ha accolto parzialmente l' appello della Procura brindisina e ha disposto la misura interdittiva della sospensione dal servizio per otto mesi sia per il presidente sia per il funzionario.

La misura resta comunque sospesa fino alla pronuncia della Corte di cassazione. Per ora i due indagati potranno continuare a svolgere il proprio ruolo. Il pubblico ministero Raffaele Casto qualche settimana fa aveva chiesto al gip gli arresti domiciliari e in subordine la misura interdittiva per entrambi gli indagati . Ma il giudice per le indagini preliminari aveva respinto le richieste cautelari per mancanza dei gravi indizi di colpevolezza. Il reato contestato al presidente dell' Authority è di falso in atto pubblico per induzione e riguarda la procedura della realizzazione della recinzione in via Del Mare nella zona che costeggia il seno di Levante del porto di Brindisi. Di Leverano deve rispondere invece di frode in pubblica fornitura.

Si tratta di un' ampia inchiesta su alcune opere nel porto di Brindisi ritenute abusive dalla Procura della Repubblica e nella quale sono indagate 13 persone. La scorsa estate sono stati sequestrati 12 varchi portuali. In particolare in questo filone si fa riferimento a un contenzioso fra l' Autorità di sistema portuale e il Comune di Brindisi per la costruzione di una recinzione. Secondo il sostituto procuratore, Patroni Griffi avrebbe indotto il Comune, amministrato all' epoca dei fatti dal commissario straordinario Santi Giuffrè, a revocare un' ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione. Revoca che è avvenuta con un accordo fra i due enti, che prevedeva la realizzazione di alcune opere e la rinuncia da parte dell' Autorità di sistema a un contenzioso amministrativo che aveva visto fino a quel momento soccombente l' amministrazione comunale.

La sospensione dei lavori era stata emessa dall' ex sindaca Angela Carlucci, che aveva ritenuto abusiva l' opera. Inoltre veniva contestato anche il materiale utilizzato. Da lì l' inizio del contenzioso fra i due enti, poi finito con l' accordo tra la gestione commissariale e l' arrivo di Patroni Griffi.

Il capo dell' ufficio tecnico Di Leverano deve invece rispondere di frode in pubblica fornitura, a lui viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori sulla strada ex Sisri sempre all' interno dell' area portuale.

Tredici in tutto le persone iscritte nel registro degli indagati fra tecnici e funzionari. Tra questi c' è anche Mariangela Danzì, all' epoca dei fatti subcommissaria prefettizia del Comune di Brindisi, candidata alle scorse europee come capolista del Movimento 5 stelle. «Attendo di leggere le motivazione - afferma Patroni Griffi - Leggo già che le contestazioni fatte non riguardano atti firmati da me, ma dall' amministrazione comunale.

Non capisco come io possa rispondere di atti del Comune » . Il presidente spiega che era a Brindisi soltanto da due mesi. «Non conoscevo nessuno - aggiunge - Non capisco neanche la finalità perché avrei dovuto indurre il Comune a fare un falso. Non riesco a spiegarlo. La recinzione in via Del Mare c' era già. E c' era anche una sentenza del Consiglio di stato che diceva che non doveva essere demolita. Io non avevo sicuramente alcun interesse».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Bari

Il presidente dell' Authority sospeso 8 mesi

Il Riesame ha accolto in parte le richieste del pm. Bloccato anche un funzionario

ROBERTA GRASSI

BRINDISI CRONACA 13

IL PORTO

Il presidente dell'Authority sospeso 8 mesi

Il Riesame ha accolto in parte le richieste del pm. Bloccato anche un funzionario

Patroni Griffi accusato di falso su lavori abusivi

L'EMERGENZA A Ceglie infuocata riunione dei sindaci dell'Ato 1: «Abbandonati dalla Regione, andremo dal Prefetto»

Rifiuti, soluzione tampone per 24 ore

Mentre in alcuni paesi non si raccoglie l'umido la spazzatura per un giorno andrà a Manduria

LE MOSSE DEI SINDACI Le amministrazioni vogliono coinvolgere i cittadini

A Francavilla già convocato un Consiglio tematico sul caso

L' appello del pm è stato parzialmente accolto dal Tribunale del Riesame di Lecce che ha disposto la misura interdittiva della sospensione dal servizio per otto mesi per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi e per il funzionario dell' authority di Brindisi, Francesco Di Leverano, che tuttavia mantengono per il momento i propri rispettivi incarichi.

Di Leverano risponde di frode in pubblica fornitura, Patroni Griffi di falso per induzione nell' ambito di una inchiesta sul porto di Brindisi che si occupa di presunti lavori abusivi per la realizzazione di alcuni gabbiotti, di una strada, e di una recinzione. Il pm Raffaele Casto aveva chiesto i domiciliari per entrambi o in subordine la misura interdittiva della sospensione per un anno al gip di Brindisi, Stefania De Angelis che aveva rigettato in toto ogni istanza.

A Di Leverano viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori sulla strada ex Sisri. Patroni Griffi è accusato invece di aver indotto il Comune, all' epoca amministrato dal commissario straordinario Santi Giuffrè, a revocare una ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via Del mare, un tratto di strada che costeggia il seno di Levante, a seguito di una transazione che prevedeva l' esecuzione di alcune opere e la rinuncia al contenzioso amministrativo che in una fase iniziale aveva visto soccombere l' ente municipale.

Gli avvocati, Amilcare Tana, Vito Epifani, Luciano Marchianò e Carlo Enrico Paliero, hanno annunciato ricorso per Cassazione. Solo dopo il pronunciamento della Suprema corte vi sarà una decisione definitiva e quindi esecutiva.

L' inchiesta conta in tutto 13 indagati. Le persone coinvolte, oltre a Patroni Griffi e Di Leverano, sono: Mariangela Danzì, Gaetano Giordano, Gianluca Fischetto, Maria Pia Fischetto, Antonio Iaia, Antonella Antonazzo, Teodoro Indini, Aldo Tanzarella, Salvatore Giuffrè, Giuseppe Salvatore Alemanno. Due sono stati i provvedimenti di sequestro eseguiti durante le indagini, delegate ai militari del nucleo di polizia tributaria della guardia di finanza di Brindisi.

Nell' agosto scorso furono posti sotto chiave la strada ex Sisri e alcune tettoie. Poi, successivamente la recinzione di via del Mare e i gabbiotti dei varchi doganali. In parte vi è stato dissequestro, deciso dal Riesame. C' è stato poi un ordine di demolizione di un pezzo di recinzione di via Del Mare e del varco di via Spalato, discusso in una camera di consiglio dinanzi al gip, e alla fine non confermato.

Patroni Griffi e Di Leverano hanno sempre la propria estraneità a qualsiasi forma di accusa, e continueranno a farlo, ritenendo di aver agito per l' interesse pubblico. Poche le righe del dispositivo che porta la firma del giudice Pia Verderosa: In parziale accoglimento dell' appello del pm avverso l' ordinanza emessa dal gip presso il Tribunale di Brindisi in data 5 aprile 2019, dispone nei confronti di Di Leverano Francesco (in ordine a tre capi d' accusa, ndr) e nei confronti di Ugo Patroni Griffi (in relazione a un capo di imputazione, ndr), la misura interdittiva della sospensione dall' esercizio dei pubblici uffici per la durata di otto mesi.

Rigettato nel resto l' appello del pubblico ministero. Si specifica che la suddetta decisione rimarrà sospesa finché essa non sia ritenuta definitiva.

Le motivazioni saranno depositate nel termine di 30 giorni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ansa

Bari

Porto Brindisi,interdetto Patroni Griffi

Misura sospesa fino a decisione Cassazione. Gip respinse arresto

(ANSA) - BRINDISI, 5 GIU - Il Tribunale del Riesame di Lecce, accogliendo parzialmente l' appello della Procura di Brindisi, ha disposto la misura interdittiva della sospensione dal servizio per otto mesi per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per il funzionario dell' authority di Brindisi, Francesco Di Leverano. Nelle scorse settimane il pm inquirente, Raffaele Casto, aveva chiesto al gip per entrambi gli indagati gli arresti domiciliari (in subordine la misura interdittiva), ma il giudice aveva respinto le richieste cautelari ravvisando la mancanza dei gravi indizi di colpevolezza. La misura disposta del Riesame resta sospesa fino alla pronuncia della Cassazione a cui hanno annunciato ricorso le difese.

Brindisi Report

Bari

Inchiesta security portuale, sospensione per Patroni Griffi e Di Leverano

Misura interdittiva per otto mesi disposta dal Tribunale del Riesame di Lecce: provvedimento congelato per effetto del ricorso dei difensori in Cassazione. Il collegio salentino ha accolto in parte l' appello del pm. Il magistrato chiedeva i domiciliari per il presidente dell' Authority e per il dirigente

STEFANIA DE CRISTOFARO

BRINDISIREPORT Cronaca

Cronaca

Inchiesta security portuale, sospensione per Patroni Griffi e Di Leverano

Misura interdittiva per otto mesi disposta dal Tribunale del Riesame di Lecce: provvedimento congelato per effetto del ricorso dei difensori in Cassazione. Il collegio salentino ha accolto in parte l'appello del pm. Il magistrato chiedeva i domiciliari per il presidente dell'Authority e per il dirigente

di Stefania De Cristofaro

I più letti di oggi

BRINDISI - Sospensione dal servizio - al momento congelata- per la durata di otto mesi, sia per il presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi che per il dirigente dell'area tecnica, Francesco Di Leverano, entrambi indagati nell'inchiesta della Procura di Brindisi sulle opere di security.

Il Riesame

La misura interdittiva è stata disposta oggi dal Tribunale del Riesame di Lecce, ma resta sospesa in

BRINDISI - Sospensione dal servizio - al momento congelata in attesa della pronuncia della Corte di Cassazione, a cui i difensori di entrambi gli indagati hanno anticipato di fare ricorso, una voltadepositate le motivazioni del collegio salentino, previste fra trenta giorni. Il Riesame si è pronunciato su istanza del pubblico ministero titolare del fascicolo, Raffaele Casto (nella foto accanto): il sostituto procuratore ha impugnato il rigetto del giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Brindisi, Stefania De Angelis, rispetto alla richiesta degli arresti domiciliari, sia per Patroni Griffi che per Di Leverano, non ravvisando esigenze cautelari, in merito al pericolo delle reiterazione dei reati contestati,a differenza di quanto sostenuto dal pm, in aggiunta alla contestazione dei gravi indizi. Lo stesso gip, inoltre, aveva negato anche la richiesta presentata dal pm in subordine, vale a dire quella interdittiva per la durata di 12 mesi che, invece, ha trovato accoglimento dal Tribunale salentino, in funzione di Riesame, per otto mesi. Gli indagati e le ipotesi di reato contestate Il presidente dell' Ente è indagato con l' accusa di falso in atto pubblico per induzione, ipotesi di reato contestata per aver "indotto il Comune di Brindisi a revocare l' ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di Via del Mare", oggetto di contenzioso con l' Autorità portuale di sistema del Mare Adriatico Meridionale. L' ingegnere Di Leverano (nella foto al lato), in qualità di dirigente responsabile dell' ufficio tecnico, risulta indagato per concorso in frode nelle pubbliche forniture, in relazione a un altro troncone dell' inchiesta, quello sulla esecuzione dei lavori sulla strada che rientra nella sfera di competenza del consorzio Asi, ex Sisri. La difesa Entrambi hanno atteso la pronuncia del Riesame con serenità e aspettano ora quella della Cassazione. La misura interdittiva resta congelata, di conseguenza sia Patroni Griffi che Di Leverano restano regolarmente in servizio in seno all' Autorità di sistema portale del mare Adriadico meridionale. Per il presidente dell' Authority, il ricorso in Cassazione sarà depositatodall' avvocato Luciano Marchianò, per Di Leverano dai penalisti Vito Epifani (nella foto accanto) e Amilcare Tana."Non solo mancano le esigenze cautelari, riteniamo che non ci siano neppure i gravi indizi", sostiene l' avvocato Epifani. "A nostro avviso, si tratta di una forzatura interpretativa di dati relativi ai documenti acquisiti in fase di indagine".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

lagazzettadelmezzogiorno.it

Bari

Brindisi, inchiesta sul porto. Tribunale del Riesame: Patroni Griffi va interdetto

Il Tribunale del Riesame di Lecce, accogliendo parzialmente l' appello della Procura di Brindisi, ha disposto la misura interdittiva della sospensione dal servizio per otto mesi per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per il funzionario dell' authority di Brindisi, Francesco Di Leverano. Nelle scorse settimane il pm inquirente, Raffaele Casto, aveva chiesto al gip per entrambi gli indagati gli arresti domiciliari (in subordine la misura interdittiva), ma il giudice aveva respinto le richieste cautelari ravvisando la mancanza dei gravi indizi di colpevolezza. La misura disposta del Riesame resta sospesa fino alla pronuncia della Cassazione a cui hanno annunciato ricorso le difese. Il Presidente dell' Authority risponde di falso per induzione Di Leverano risponde di frode in pubblica fornitura; Patroni Griffi di falso per induzione nell' ambito di una inchiesta sul porto di Brindisi che si occupa di presunti lavori abusivi per la realizzazione di alcuni gabbiotti, di una strada, e di una recinzione. A Di Leverano viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori sulla strada ex Sisri. Patroni Griffi è accusato invece di aver indotto il Comune, all' epoca amministrato dal commissario straordinario Santi Giuffrè, a revocare una ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via Del mare, un tratto di strada che costeggia il seno di Levante del porto, a seguito di una transazione che prevedeva l' esecuzione di alcune opere e la rinuncia al contenzioso amministrativo che in una fase iniziale aveva visto soccombere l' ente municipale. In tutto 13 indagati L' inchiesta conta in tutto 13 indagati, quasi tutti tecnici e funzionari. Tra questi c' è anche il nome di Mariangela Danzì, già candidata alle europee come capolista del Movimento Cinquestelle e non eletta per pochi voti. Danzì all' epoca dei fatti era subcommissario prefettizio del Comune di Brindisi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Nautilus

Bari

Le eccellenze della logistica pugliese a Transport Logistic di Monaco

Borraccino: La Germania primo partner commerciale della Puglia, export in crescita del 5,9% Con una posizione geografica strategica per i

SCRITTO DA REDAZIONE

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 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.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Taranto

C' è il via libera per la Zes ionica

I ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha firmato ieri il decreto che istituisce la Zes Ionica.
Si tratta della Zona logistica speciale compresa la Puglia e la Basilicata che ha nel porto di Taranto il distretto portuale di riferimento. Lo ha annunciato precisando che «quella Jonica è la terza Zes dopo quelle della Campania e della Calabria».

Primo piano La crisi dell'acciaio

Niente sconti da ArcelorMittal
Per 1.400 è cassa integrazione

L'ad Jehl: «Decisione temporanea di 13 settimane a causa del crollo del mercato»

I sindacati chiamano Di Maio
Emiliano accusa l'azienda:
«Revochi subito la misura»

Confindustria con il governatore: spero ci ripensino

2.600

Il commento
Sempre Taranto

Firmato il decreto
C'è il via libera per la Zes ionica

Il Mattino di Foggia

Taranto

NASCE TRA PUGLIA E BASILICATA

Zes Jonica, Lezzi firma il decreto

firmato il decreto che «Ho istituisce la Zes Ionica.
Si tratta della Zona logistica speciale compresa la Puglia e la Basilicata che ha nel porto di Taranto il distretto portuale di riferimento». Lo afferma il ministro per il Sud Barbara Lezzi.
«Mi auguro -ha aggiunto il ministro- che questa Zes possa diventare quanto prima per l' area ionica uno strumento di crescita, anche occupazionale, incentivando investimenti da parte di aziende e imprenditori del territorio, italiani ed esteri. Per parte mia ho cercato di rendere le Zes più attrattive attraverso alcuni interventi compiuti nel corso dell' anno: l' istituzione di un fondo da 300 milioni per le imprese, la sospensione dell' Iva e lo snellimento delle procedure burocratiche per le aziende che vogliano insediarsi nelle Zes».
«Quella Jonica è la terza Zes che viene istituita, dopo quella della Campania e della Calabria. Rispetto a quelle che ancora mancano all' appello, in alcuni casi siamo a buon punto e auspico che nelle prossime settimane verrà completato il loro iter» conclude Lezzi.

Sgominata la banda del rame: aveva creato danni per oltre un milione

Zes Jonica, Lezzi firma il decreto

Trecchina sabato sarà capitale per un giorno

Omicidio Grieco: funerali privati per il boss Il secondo uomo intanto resta in carcere

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Basilicata)

Taranto

ORA OCCORRE EVITARE IL RISCHIO DEI DISLIVELLI TERRITORIALI

La Zes (zona economica speciale) è realtà. La firma del relativo decreto da parte del ministro Lezzi avvia ufficialmente un progetto che può davvero determinare condizioni di sviluppo per una vasta area della Basilicata, a partire dalla fascia ionica, la più prossima al fulcro dell' intera operazione, vale a dire il porto di Taranto. Nel territorio lucano sono circa 400 gli ettari coinvolti nella Zes e comprendono, in particolare, la Valbasento, La Martella, Jesce, Melfi e Tito. C' è chi, come il segretario regionale della Cgil, Angelo Summa, la considera una grande opportunità «su cui investire e concentrare azioni per sviluppare logistica, scambi commerciali, filiere agroalimentari». Ci sono, insomma, straordinarie potenzialità da mettere a frutto, ma attenzione a non creare ulteriori dislivelli territoriali. Le aree escluse dalla Zes potrebbero accusare un pesante contraccolpo. La soluzione risiede in un altro acronimo: Zfe, zona franca energetica. Un' idea, lanciata dall' ex assessore lucano Aldo Berlinguer, che inciderebbe sui costi della benzina e del gas per cittadini e imprese.
Se dobbiamo davvero continuare a estrarre petrolio, almeno torni qualcosa di tangibile nelle tasche dei lucani.
Di tutti i lucani.

LA GAZZETTA DI BASILICATA

Nasce la Zes apulo-lucana per attrarre investimenti

In Basilicata interessati 400 ettari. Il fulcro è il porto di Taranto

Dallo spinello al ricatto il racconto in aula del giovane di Potenza diventato «cavallino»

ORA OCCORRE EVITARE IL RISCHIO DEI DISLIVELLI TERRITORIALI

Festa in trincea dei Carabinieri

Lo «sblocca cantieri» e i riflessi in Basilicata

Commissioni, Forza Italia cede la Quarta alla Lega

Sgominata un'associazione di «predoni» del rame

Candidati a confronto sul futuro del centro storico

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Nasce la Zes jonica Firmato il decreto per l' istituzione

Provvedimento siglato dal ministro Lezzi Soddisfazione di Vianello e Borraccino

TARANTO CRONACA 13

LO SVILUPPO

Nasce la Zes jonica Firmato il decreto per l'istituzione

Provvedimento siglato dal ministro Lezzi Soddisfazione di Vianello e Borraccino

Visite al "Vespucci" da domani Navette per la Stazione Navale

Personale dell'istituto "Paisiello" non pagato La Regione anticipa i soldi degli stipendi

Il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha firmato ieri il decreto che istituisce la Zes jonica. Si tratta della Zona logistica speciale compresa la Puglia e la Basilicata che ha nel porto di Taranto il distretto portuale di riferimento.
«Mi auguro che questa Zes possa diventare quanto prima per l' area jonica uno strumento di crescita, anche occupazionale, incentivando investimenti da parte di aziende e imprenditori del territorio, italiani ed esteri. Per parte mia ho cercato di rendere le Zes più attrattive attraverso alcuni interventi compiuti nel corso dell' anno: l' istituzione di un fondo da 300 milioni per le imprese, la sospensione dell' Iva e lo snellimento delle procedure burocratiche per le aziende che vogliano insediarsi nelle Zes», afferma il ministro Lezzi.
Quella jonica è la terza Zes che viene istituita, dopo quella della Campania e della Calabria. «Rispetto a quelle che ancora mancano all' appello, in alcuni casi siamo a buon punto e auspico che nelle prossime settimane verrà completato il loro iter», ha concluso Lezzi.
Soddisfazione per il provvedimento è stata espressa dal deputato del Movimento 5 stelle di Taranto, Giovanni Vianello: «Grazie a questo Governo e in particolare all' incessante lavoro del ministro per il Sud, Barbara Lezzi, la Zes jonica vedrà finalmente luce, nonostante il tremendo ritardo causato dalla negligenza del Pd regionale. Non solo il Ministro Lezzi ha preso sin dall' inizio in carico la promozione di quest' ulteriore motore di progresso economico e occupazionale per il nostro territorio ma anche migliorato i margini di efficacia delle Zes, istituendo un fondo da 300 milioni per le imprese, favorendo la sospensione dell' Iva e lo snellimento delle procedure burocratiche per le aziende che vogliano insediarsi nelle Zes. Il porto del capoluogo ionico - in qualità di distretto portuale di riferimento della Zes Ionica - godrà di nuove e importanti opportunità maggiormente innovative che di sicuro avranno una ricaduta in termini positivi sulla città di Taranto. Auspico quindi la massima collaborazione sia della Regione Puglia che del Comune di Taranto», commenta Vianello.
Se da Vianello arrivano critiche alla Regione, le dichiarazioni dell' assessore regionale Cosimo Borraccino sono invece di grande fair play nei confronti del Governo. «Sono davvero entusiasta per il raggiungimento di questo obiettivo che perseguo sin dal mio insediamento all' Assessorato allo Sviluppo Economico (proseguendo l' egregio lavoro già avviato dal mio predecessore, il collega consigliere regionale Michele Mazzarano, cui va riconosciuto il merito di aver orientato nel giusto senso tutto il lavoro poi svolto) e ringrazio per il grande contributo fornito il Ministro per il Sud, Barbara Lezzi, con il quale abbiamo condotto in questo periodo una proficua e leale interlocuzione, sempre improntata alla massima collaborazione istituzionale, avendo come unico obiettivo l' interesse primario dei cittadini al di là di ogni appartenenza politica», dice Borraccino.
«Ora che il percorso burocratico e amministrativo è definitivamente completato, si apre per la Zes Jonica - aggiunge l' assessore regionale - la fase più importante e più decisiva, quella cioè in cui le imprese del territorio dovranno saper cogliere la grande opportunità rappresentata dai notevoli benefici in termini fiscali e di semplificazione amministrativa che questo strumento comporterà, consentendo in tal modo di generare, su tutta l' area jonica, una significativa spinta verso lo sviluppo economico e la crescita occupazionale. Borraccino infine ringrazia tutti coloro che hanno fornito il loro contributo per il raggiungimento di questo risultato largamente atteso dal territorio.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

VERTENZA EX TCT VERTENZA EX TCT

Turco: ok all' ordine del giorno sul porto Bellanova protesta: «È acqua fresca»

TARANTO CRONACA 13

LO SVILUPPO

Nasce la Zes jonica Firmato il decreto per l'istituzione

Provvedimento siglato dal ministro Lezzi Soddisfazione di Vianello e Borraccino

Visite al "Vespucci" da domani Navette per la Stazione Navale

Personale dell'istituto "Paisiello" non pagato La Regione anticipa i soldi degli stipendi

L' agenzia portuale di Taranto, in cui sono confluiti gli ex lavoratori della Taranto container Terminal, è ancora al centro dello scontro politico. La prima notizia è quella diffusa dal senatore M5S tarantino Mario Turco. È stato approvato l' ordine del giorno a prima firma del senatore, presentato in Senato nell' ambito del decreto Sblocca Cantieri. L' ordine del giorno impegna il Governo a prorogare gli ammortizzatori sociali e le attività dell' Agenzia per la somministrazione del Lavoro e per la riqualificazione professionale del Porto di Taranto (proroga che permetterà di sostenere il reddito dei circa 500 portuali, ex Tct). Era stato previsto un sostegno sociale per il triennio 2017-2019. I fondi stanziati per l' anno 2017 non furono, però, utilizzati in quanto gli stessi lavoratori erano già sotto tutela di altri ammortizzatori sociali. «Nonostante l' evidente disattenzione legislativa, in questo arco temporale da quando la norma fu introdotta, nessuna correzione era stata operata dal precedente Esecutivo. Da qui la necessità di porre rimedio e di impegnare l' attuale Esecutivo ad estendere anche il prossimo anno 2020 i fondi già stanziati e non utilizzati per l' anno 2017», scrive Turco.
Bocciato invece il subemendamento dell' opposizione. Secondo Turco «è stato dichiarato dalla Presidenza del Senato inammissibile per materia». Insorge la senatrice Pd Bellanova, che lo aveva proposto: «Bocciare i due subemendamenti da noi presentati in Aula significa mettere a rischio l' Agenzia portuale di Taranto e il futuro dei cinquecento lavoratori coinvolti. L' ordine del giorno che voteranno è acqua fresca. Bisognava lavorare perché il Governo e l' Aula accogliessero i sub-emendamenti, a costo zero, con cui si fissava la proroga dell' Agenzia portuale al 2020, e di conseguenza traghettare nel migliore dei modi verso la Ylport i lavoratori, scrive Bellanova.

Ansa

Taranto

Lezzi annuncia: nasce la Zes Jonica

Dopo Campania e Calabria, per le altre conclusione iter vicina

(ANSA) - POTENZA, 5 GIU - Il Ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ha firmato oggi "il decreto che istituisce la Zes Ionica. Si tratta della Zona logistica speciale compresa la Puglia e la Basilicata che ha nel porto di Taranto il distretto portuale di riferimento"": lo ha annunciato lo stesso Ministro, precisando che "quella Jonica è la terza Zes che viene istituita, dopo quelle della Campania e della Calabria".

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

PORTO APPROVATO L' ORDINE DEL GIORNO DEL SEN. MARIO TURCO (M5S) PRESENTATO IN SENATO NELL' AMBITO DEL DISEGNO DI LEGGE DENOMINATO «SBLOCCA CANTIERI»

Ex Tct, proroga Agenzia portuale

Garantiti ammortizzatori sociali e attività dell' Agenzia per la somministrazione del Lavoro

LA BELLA STAGIONE
LE CONSEGUENZE
CHIESTA CHIAREZZA SULLE NORME
Regole per la balneazione c'è un tavolo di confronto
Il prefetto Bellomo e Gugliotti hanno incontrato il presidente del Sib
GLI OPERATORI
Finanza Regione
Avviati corsi per disoccupati
Ex Tct, proroga Agenzia portuale
Garantiti ammortizzatori sociali e attività dell'Agenzia per la somministrazione del Lavoro
Mozione per il Conservatorio
Regione garante della Provincia per anticipazione stipendi
«Trasporti, situazione drammatica»

È stato approvato l' ordine del giorno del sen. Mario Turco (M5S) presentato in Senato nell' ambito del disegno di legge denominato «Sblocca Cantieri», che impegna il Governo a prorogare gli ammortizzatori sociali e le attività dell' Agenzia per la somministrazione del Lavoro e per la riqualificazione professionale del Porto di Taranto (proroga che permetterà di sostenere il reddito dei circa 500 portuali, ex TCT).

«Come si ricorderà l' art. 4 del Dl 243 del 2016, convertito in Legge 18/2017, aveva previsto un sostegno sociale per il triennio 2017-2019. I relativi fondi stanziati per l' anno 2017 non furono, però, utilizzati in quanto gli stessi lavoratori erano già sotto tutela di altri ammortizzatori sociali. Nonostante l' evidente disattenzione legislativa - scrive il senatore Turco in un comunicato stampa - in questo arco temporale da quando la norma fu introdotta, nessuna correzione era stata operata dal precedente esecu tivo. Da qui la necessita di porre rimedio e di impegnare l' attuale esecutivo ad estendere anche il prossimo anno 2020 i fondi già stanziati e non utilizzati per l' anno 2017. Nell' ordine del giorno approvato, inoltre, ho previsto anche un ulteriore impegno del Governo, ovvero la possibilità di utilizzare sempre per i portuali di Taranto i fondi residui stanziati per altri territori per i periodi successivi al 2020, al fine di sostenere la forza lavoro dell' Agenzia di Taranto non impiegata alla scadenza del termine, derogando così al limite temporale di 36 mesi.

L' accoglimento di quanto proposto è di certo un ottimo risultato che andremo a perfezionare con un successivo emendamento entro la fine dell' anno».

Sempre nell' ambito dello «sblocca cantieri», è stato approvato un altro ordine del giorno del sen. Turco volto a favorire la cosiddetta «filiera corta» in materia di subappalti, a tutela del tessuto economico locale.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, il nuovo corso del porto si apre con un avanzo di 117 milioni

Agostinelli: importanti investimenti inseriti nel piano industriale

Tirrenica

Gioia Tauro, il nuovo corso del porto si apre con un avanzo di 117 milioni

Agostinelli: importanti investimenti inseriti nel piano industriale

Il movimento di Fusaro invita alla scheda bianca «Proposte insufficienti»

Al Comune di Rosarno altri tre beni confiscati

La "gestione del personale" affidata a una ditta esterna

Visita del vescovo, caso diplomatico

I ragazzi protagonisti sul palco

Domenico LatinoGIOIA TAURO Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi ieri mattina nella sede dell' Autorità portuale, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all' esercizio 2018. L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano operativo triennale dell' Ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di antiscavalcamento.

Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che definiscono l' attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l' Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali.

Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro.

Nel corso dei lavori del Comitato portuale, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli ha evidenziato l' importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. «Sono chiaramente soddisfatto dell' approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché - ha spiegato - fotografa la gestione positiva e oculata dell' Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' Ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente - ha continuato Agostinelli - per me oggi è anche l' occasione di condividere con la comunità portuale l' avvenuto sub ingresso dell' azionista Til all' interno della compagine societaria di Mct spa.

Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo Ente e presentato dal terminalista».

Tra gli altri punti all' ordine del giorno è stata, quindi, approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo. L' obiettivo è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell' Ente.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Fondi vincolati alla valorizzazione infrastrutturale

Gestione positiva per l' Autorità portuale bilancio chiuso con avanzo di 117 milioni

CALABRIA

CROTONE Scorie abbandonate in area archeologica forse per evitare tagli ai fondi

Bonifica? No, traffico di rifiuti

Il gip manda gli atti alla Dda dopo il rinvenimento di 1.920 tonnellate di amianto

Sostanze nocive interrate? Allarme dopo la notizia ancora tutta da verificare

GIOIA TAURO Fondi vincolati alla valorizzazione infrastrutturale

Gestione positiva per l'Autorità portuale bilancio chiuso con avanzo di 117 milioni

GIOIA TAURO - È un bilancio in positivo quello approvato ieri mattina dal Comitato dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro. La Port Authority, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria relativa al consuntivo 2018 con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell' ente. Tra queste assume particolare rilevanza il baci l porto di Gioia Tauro no di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di anti - scavalcamento. Il documento contabile ha rilevato una consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara desti nazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro. «Sono chiaramente soddisfatto - ha affermato Agostinelli - il bilancio fotografa la gestione positiva ed oculata dell' ente. Mi piace, altresì, sottolineare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo».

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Il Comitato della Port Authority ha approvato il consuntivo 2018

Un bilancio che va a gonfie vele

Avanzo d' amministrazione di 117 milioni, Agostinelli: «Fotografa la positiva gestione»

PIANA

GIOIA TAURO Il Comitato della Port Authority ha approvato il consuntivo 2018

Un bilancio che va a gonfie vele

Avanzo d'amministrazione di 117 milioni, Agostinelli: «Fotografa la positiva gestione»

Risorgimento Meridionale: «Votare scheda bianca al ballottaggio»

CINQUEFRONDI Tutto pronto per la manifestazione

Cittadini e studenti in marcia per affermare i valori della pace

ANOIA L'iniziativa della neonata associazione "Liber"

I fondamenti della Repubblica attraverso immagini e racconti

GIOIA TAURO - Buone notizie per le casse dell' Autori tà Portuale di Gioia Tauro.
Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi ieri mattina presso sede dell' en te ha approvato il bilancio consuntivo relativo all' eser cizio 2018. La Port Authority, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell' ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di anti -scavalcamento. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del "parlamentino" portua le dal dirigente di settore Luigi Ventrici, «è stata evidenziata- recita una nota -la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l' attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l' ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro. Nel corso dei lavori del Comitato portuale, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l' importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. «Sono chiaramente soddisfatto-ha affermato - dell' approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché fotografa la gestione positiva ed oculata dell' En te. Mi piace, altresì, sottoli neare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' Ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente, - ha continuato Agostinelli - per me oggi è anche l' occasione di condividere con la comunità portuale l' avvenuto sub ingresso dell' azionista Til all' interno della compagine societaria di Mct Spa. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo ente e presentato dal terminalista». Tra gli altri punti all' ordine del giorno presi in esame dall' assem blea, figura l' approvazione della modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo.

Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porti: Gioia T., bilancio 2018 chiude con avanzo 117 mln

Somme in parte vincolate a valorizzazione infrastrutturale

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 5 GIU - Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi nella sede dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all' esercizio 2018. L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Lo rende noto l' Autorità portuale. "Si tratta - è scritto in una nota - di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell' Ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di antiscavalcamento". Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai componenti del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, prosegue la nota, "è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l' attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l' Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro". Nel corso dei lavori del Comitato portuale, Agostinelli, ha evidenziato l' importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. "Sono chiaramente soddisfatto - ha detto - dell' approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché fotografa la gestione positiva ed oculata dell' Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' Ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente per me oggi è anche l' occasione di condividere con la comunità portuale l' avvenuto sub ingresso dell' azionista TIL all' interno della compagine societaria di MCT Spa. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo Ente e presentato dal Terminalista". Tra gli altri punti all' ordine del giorno è stata, quindi, approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo. L' obiettivo è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell' Ente.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro: comitato portuale approva chiusura positiva per il bilancio consuntivo per il 2018

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 5 GIU - Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi questa mattina nella sede dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all' esercizio 2018. L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell' Ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di antiscavalcamento. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l' attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l' Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro. Nel corso dei lavori del Comitato portuale, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l' importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. "Sono chiaramente soddisfatto - ha detto - dell' approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché fotografa la gestione positiva ed oculata dell' Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' Ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente, - ha continuato Agostinelli - per me oggi è anche l' occasione di condividere con la comunità portuale l' avvenuto sub ingresso dell' azionista TIL all' interno della compagine societaria di MCT Spa. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo Ente e presentato dal Terminalista". Tra gli altri punti all' ordine del giorno è stata, quindi, approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo. L' obiettivo è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell' Ente.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Autorità portuale di Gioia Tauro (RC), chiusura positiva del Bilancio consuntivo 2018

Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi questa mattina nella sede dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all' esercizio 2018. L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell' Ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l' impianto di antintrusione e di antiscavalcamento. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l' attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l' Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d' uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l' ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro. Nel corso dei lavori del Comitato portuale, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l' importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. "Sono chiaramente soddisfatto - ha detto - dell' approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché fotografa la gestione positiva ed oculata dell' Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' Entedi dare il giusto spazioalle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente, - ha continuato Agostinelli - per me oggi è anche l' occasione di condividere con la comunità portuale l' avvenuto sub ingresso dell' azionista TIL all' interno della compagine societaria di MCT Spa. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possatrovare corrispondenza in una forteassunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo Ente e presentato dal Terminalista". Tra gli altri punti all' ordine del giorno è stata, quindi, approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personaledirigenziale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo. L' obiettivo è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell' Ente.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Approvato il bilancio consuntivo 2018 dell' Autorità Portale di Gioia Tauro

Agostinelli: il subingresso di TIL nella compagine societaria di MCT è stata «una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale» Oggi il Comitato Portuale dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro ha approvato il bilancio consuntivo dell' ente relativo all' esercizio 2018, che ha ottenuto anche il via libera dei revisori dei conti e che mostra un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. L' authority portuale ha specificato che si tratta di somme in parte già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale. Tra queste - ha ricordato l' ente - assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di Gioia Tauro di diversificare la propria attività; tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e dell' impianto di antintrusione e di antiscavalcamento. Nel corso dei lavori del Comitato Portuale il commissario straordinario dell' Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, si è soffermato sulla recente acquisizione dell' intero controllo della società che gestisce il container terminal del porto calabrese da parte della Terminal Investment Limited (TIL) del gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) (del 1° aprile 2019). Agostinelli ha precisato che si è trattato di «una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo ente e presentato dal terminalista». Tra gli altri punti all' ordine del giorno della riunione odierna, è stata approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell' Autorità Portuale sulla base di quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo. L' obiettivo - ha spiegato l' ente - è quello di procedere celermente alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell' authority.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro approva bilancio, avanzo di cassa di 117 milioni

80 milioni sono già impegnati per la realizzazione, tra le altre cose, di un bacino di carenaggio

Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale di Gioia Tauro (lo scalo è l' unico rimasto, a due anni e mezzo dalla riforma, senza autorità di sistema portuale) ha approvato il bilancio consuntivo 2018, chiuso con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Di questi, 80 milioni sono già impegnati nelle opere strategiche definite nel Piano operativo triennale del porto guidato dal commissario Andrea Agostinelli . Tra queste, una delle più importanti è la realizzazione di un bacino di carenaggio per riparare le portacontainer, permettendo allo scalo di diversificare la propria attività. Figurano, inoltre, la costruzione di un punto di ispezione frontaliera e un impianto antintrusione e antiscavalcamento. Nella relazione economica è stato evidenziato dal dirigente Luigi Ventrici «l' attenzione e la ponderatezza» con cui è stato amministrato il porto, nel rispetto dei limiti di spesa stabiliti dal ministero dei Trasporti. È stata rilevata la consistenza di cassa, quantificata in oltre 122 milioni. Somme liquide importanti immediatamente disponibili per finanziare nuove opere. Gli accertamenti di competenza effettuati nel 2018 valgono oltre 17 milioni, mentre gli impegni di competenza hanno un valore superiore ai 10,5 milioni. Tra gli altri punti all' ordine del giorno, è stata approvata la modifica del regolamento sul reclutamento del personale dirigenziale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, seguendo le indicazioni del ministero dei Trasporti del 27 marzo. «L' obiettivo - scrive una nota dell' autorità portuale - è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell' ente». Soddisfatto Agostinelli, secondo il quale il bilancio «fotografa la gestione positiva ed oculata dell' Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l' attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell' ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente per me oggi è anche l' occasione di condividere con la comunità portuale l' avvenuto sub ingresso dell' azionista TIL all' interno della compagine societaria di MCT. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell' intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo ente e presentato dal terminalista».

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro: positivo il bilancio consuntivo 2018

Agostinelli soddisfatto per i risultati di gestione

Massimo Belli

GIOIA TAURO Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il Comitato portuale, riunitosi questa mattina nella sede dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2018. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano operativo triennale dell'Ente. Tra queste assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l'impianto di antintrusione e di antiscavalcamento. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 Dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l'ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro. Nel corso dei lavori del Comitato portuale, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l'importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. Sono chiaramente soddisfatto ha detto Agostinelli dell'approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché fotografa la gestione positiva ed oculata dell'Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l'attenzione rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell'Ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente ha continuato il commissario per me oggi è anche l'occasione di condividere con la comunità portuale l'avvenuto sub ingresso dell'azionista Terminal Investment Limited (Til) all'interno della compagine societaria di Mct Spa. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell'intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo Ente e presentato dal Terminalista. Tra gli altri punti all'ordine del giorno è stata, quindi, approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Mit lo scorso 27 Marzo. L'obiettivo è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell'Ente.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

La Regione supporta l' Authority

Il fallimento della ditta Scuttari sta creando un lungo stallo, disponibilità palermitana a convocare una conferenza dei servizi

34
Milazzo
Rilancio del commercio, i negozianti fanno squadra
La Regione supporta l'Authority
Il fallimento della ditta Scuttari sta creando un lungo stallo. disponibilità palermitana a convocare una conferenza dei servizi
Conto consuntivo 2016 Arriva la fumata bianca
Esercitazione antinquinamento

milazzo Banchina XX Luglio: l' assessorato regionale alle Infrastrutture cerca di dare un supporto all' Autorità portuale per evitare che la nuova gara venga espletata il prossimo anno. E in tal senso è intenzione degli uffici palermitani convocare una conferenza di servizi all' assessorato per fare il punto sull' appalto e sulla complessa ripresa dei lavori.

«Siamo pronti a supportare l' Autorità portuale - ha detto il dirigente dell' assessorato regionale Carmelo Ricciardo -. Abbiamo detto agli uffici messinese di convocare la ditta Scuttari per chiudere il collaudo ed il conteggio di quanto fatto sino ad ora. Questa fase prevede un termine massimo di circa 9 mesi, ma nel frattempo - e crediamo che l' Autorità in tale direzione debba muoversi senza indugio - si potrà lavorare per predisporre la nuova gara». Il dirigente regionale auspica che questa vicenda possa sbloccarsi per dare al porto mamertino una infrastruttura ritenuta fondamentale per lo sviluppo.

Il conteggio fatto dalla direzione lavori ha confermato che le opere realizzate sono pari al 70 per cento.

Con una spesa dunque di circa 7 milioni. Ne restano circa 3 per il completamento. Da qui il primo dubbio.

Ci si chiede, saranno sufficienti? Caso contrario occorrerà adeguare al preziario regionale.

L' intervento eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia ha determinato la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri. Poi lo stop per una variante dettata dalla necessità di assicurare stabilità alla stessa.

Una cosa deve comunque essere certa come sottolineano gli operatori del porto che temono il peggio: "si eviti che quell' area resti una cattedrale nel deserto".

In effetti oggi chi arriva a Milazzo magari per recarsi alle Eolie vede quello che ha visto lo scorso anno e magari aveva notato l' anno prima.

Un' ampia zona, proprio alle porte della cortina del porto in totale stato di abbandono, visto che oltre all' erba cresciuta in maniera notevole vi sono i resti poco edificanti del vecchio cantiere. Occorreva insomma non solo mettere in sicurezza la zona come magari si è fatto, ma era doveroso renderla quantomeno decorosa visto che essa si offre alla vista dei turisti che transitano nel porto.

Opere temporanee anche perché - inutile girarci attorno - pur ad essere ottimisti servirà almeno un anno per appaltare i nuovi lavori tra aggiudicazione e verifiche e poi attendere almeno nove mesi per il completamento, anche se questo termine è abbastanza dilatorio.

Insomma, senza la necessità della "calcolatrice temporale", la nuova banchina dovrebbe essere pronta prima di due anni da oggi. Data sempre da non considerare certa. Lieti ovviamente di essere smentiti ma purtroppo anche i cittadini ormai sono disillusi da ogni promessa. Da qualunque parte provenga.

Nel frattempo gli operatori portuali - che fanno della concretezza la loro forza - sollecitano i sindacati del settore ad intervenire per la regolamentazione degli accosti.

r.m.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

CanicattiWeb

Messina, Milazzo, Tremestieri

Presidenza Autorità Portuale Stretto, il no di Musumeci al nominativo proposto dal ministro Toninelli

Non c' è intesa sul nominativo dell' ingegnere Mario Paolo Mega per guidare la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto, alla quale faranno capo i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci, infatti, ha espresso parere negativo alla proposta del ministro Danilo Toninelli. "Dalla lettura del curriculum - ha scritto il governatore al titolare del dicastero delle Infrastrutture - non è apprezzabile la comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale. Infatti, essa appare principalmente riconducibile ad ambiti tecnici (infrastrutture, manutenzione e ambiente)". Per il governatore dell' Isola - che da sempre aveva auspicato la creazione di una specifica Autorità dello Stretto per la sua collocazione geografica e per le caratteristiche dell' economia marittima di quegli scali - Mega non può ricoprire l' incarico di presidente perchè non ha "mai espletato incarichi professionali in strutture portuali riconducibili all' area dello Stretto, con evidente pregiudizio per la soluzione delle complesse problematiche connesse al territorio".

Quotidiano di Sicilia

Augusta

Il documento è stato inviato da quattro associazioni che si stanno battendo sulla vicenda

Rada di Augusta, esposto alla Procura su pericolosità costruzione deposito Gnl

Chiesto anche il parere di esperti disinteressati per disquisire sul tema fugando ogni dubbio

PROVINCE 15

Siracusa

Il documento è stato inviato da quattro associazioni che si stanno battendo sulla vicenda

Rada di Augusta, esposto alla Procura su pericolosità costruzione deposito Gnl

Chiesto anche il parere di esperti disinteressati per disquisire sul tema fugando ogni dubbio

VIABILITÀ

ZSI in Ortigia, si studiano soluzioni

Ragusa

Per il buon funzionamento dovrà essere completato il catalogo informatico del patrimonio librario

Modica, la biblioteca ha il nuovo Cda

Insediati componenti nominati dal sindaco

Tra le proposte avanzate la costituzione di una emeroteca e il collegamento con la scuola

CONFCOMMERCIO

Comune consegna attestati ai corsisti

AUGUSTA (SR) - Depositato un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli inerenti la costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl (Gas Naturale Liquefatto) all' interno della rada di Augusta. Detto esposto è stato presentato dalle Associazioni: Decontaminazione Sicilia, Comitato Stop Veleni, Natura Sicula e Comitato Bagali-SabbuciBaratti. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare (Adsp) della Sicilia orientale, lo scorso dicembre, ha avviato una procedura di manifestazione di interesse secondo la normativa vigente, finalizzata alla realizzazione di un deposito di Gnl all' interno della rada megarese presso il pontile di Punta Il progetto, illustrato lo scorso 14 febbraio, presso la sede di Confindustria Siracusa, alla presenza del sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, e del senatore del M5s, Giuseppe Pisani, (la prima possibilista ed il secondo favorevole nonostante i pentastellati siano contrari alla realizzazione di impianti analoghi a Cornigliano e Ravenna) non convince molti cittadini che ritengono doverosi ulteriori approfondimenti. Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, il 23 aprile, durante una visita ad Augusta, a proposito del deposito Gnl ha dichiarato: "Debbo esaminare il dossier. Si terranno degli incontri sull' argomento per valutare il tutto. Tutte le iniziative che portiamo avanti sono fatte nell' interesse della colletività". I rappresentanti delle quattro Associazioni, pur riconoscendo nel Gnl ridotte capacità inquinanti, evidenziano come allocarlo in un' area ad elevata sismicità ed a densa concentrazione di impianti industriali strida con le aspettative degli abitanti di un area Sin (Sito d' Interesse Nazionale). Inoltre rimandano al potenziale rischio "effetto domino" per le torce sempre accese delle vicine industrie del petrolchimico nel malaugurato caso di fuoriuscita del Gnl.

Nell' esposto si legge tra l' altro: "L' area di attenzione (genericamente indicata come Porto di Augusta) insiste su tessuti urbani densamente popolati, ad elevata concentrazione di stabilimenti industriali ed "Elevato Rischio di Crisi Ambientale", con impianti vetusti in esercizio da oltre mezzo secolo soggetti a frequenti incidenti". "Per quanto riguarda gli eventi principali di incendio ed esplosione esaminati (Pool Fire, Uvce, Bleve - Fireball), questi possono determinare effetti assai gravi soprattutto sulle aree urbanizzate circostanti gli insediamenti industriali ed in particolare appaiono interessate in modo rilevante le principali infrastrutture di comunicazione". "Infine, prima ancora di sperimentare l' insediamento di nuovi insediamenti industriali occorre mettere in sicurezza gli impianti esistenti e portare a compimento le bonifiche come per legge".

Lo scorso 9 maggio, ad Augusta, durante una riunione della II Commissione Consiliare Permanente "Servizi Demografici e Sviluppo Economico" si è ritenuto di approfondire la questione sull' eventuale insediamento di stoccaggio Gnl nella rada megarese. A tal riguardo i rappresentanti delle quattro Associazioni auspicano che, quanto prima, esperti disinteressati ed indipendenti siano convocati per disquisire sul tema fugando ogni dubbio sulla reale pericolosità del deposito, a salvaguardia dell' interesse della collettività.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019