



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 19 giugno 2019**



Prime Pagine

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

Trieste

19/06/2019	Il Piccolo Pagina 16 Porto digitale: a Trieste vale 3 mila ore di lavoro in meno	25
------------	--	----

Venezia

19/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 11 Sindaco: «Toninelli ferma tutto l' Unesco ci metta nella black list» E Delrio smentisce il ministro	26
------------	---	----

19/06/2019	Il Gazzettino Pagina 30		27
Battaglia navale per Marghera Delrio smentisce Toninelli sul porto			
19/06/2019	Il Gazzettino Pagina 30		28
Referendum tra Chioggia e Lido Entro giugno le regole per il voto			
19/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		29
Gigantismo navale e Mose sono incompatibili dentro la laguna			
19/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		30
La politica faccia presto			
19/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		31
Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi			
19/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		33
Grandi navi, Delrio attacca Toninelli Lui replica: «Nessun progetto su Marghera»			
19/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33		35
La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare 4 giorni di sciopero			
19/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33		36
Nuovi investitori per il porto commerciale			
19/06/2019	Il Gazzettino Pagina 31	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	37
Fanghi, via alle analisi: ora si possono riversare in laguna			
19/06/2019	Il Gazzettino Pagina 42	<i>GIANLUCA AMADORI</i>	38
Amianto, Porto condannato			

Savona, Vado

19/06/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 16		39
Margonara, spiagge libere sporche ultimatum per Authority e Comuni			
19/06/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43	<i>ANTONIO AMODIO</i>	40
L' Authority spenderà 900 mila euro per demolire un capannone portuale			
18/06/2019	ilfattoquotidiano.it		41
Savona, a rischio l' ultima funivia d' Europa. E il ministero dei Trasporti non risponde			

Genova, Voltri

19/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 13		42
Controlli lumaca a Genova «Merce in porto per 15 giorni»			
18/06/2019	Ansa		43
Ponte Genova: Spediporto, calo traffici porto ultimi 2 mesi			
18/06/2019	PrimoCanale.it		44
Spediporto: "Il porto di Genova sta arrancando"			
19/06/2019	Avvenire Pagina 11		45
Armi, domani un' altra nave saudita a Genova			
19/06/2019	Il Manifesto Pagina 7		46
Genova, porto in sciopero contro il cargo delle armi			
18/06/2019	Genova24	<i>KATIA BONCHI</i>	47
Navi delle armi, mercoledì pomeriggio presidio davanti a palazzo San Giorgio			
18/06/2019	Ansa		48
Infrastrutture: Mondini, integrazione porto-città rischia			
18/06/2019	Italtpress		49
SALINI "GRANDI OPERE PER RILANCIARE GENOVA"			
18/06/2019	Genova Post		50
Salini: «Le infrastrutture spingono la rinascita sostenibile di Genova»			
19/06/2019	La Gazzetta Marittima		51
Rixi rilancia a Genova il Quarto Valico urgente			
19/06/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		52
Shipping week, Genova riconnessa			

La Spezia

19/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18	55
«Spezia ha le carte in regola per ospitare un Salone nautico»		
19/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	56
Grondacci vs Roncallo «Nessuna fake news: dati veri e preoccupanti»		
19/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	57
Marina del Canaletto: due società fanno causa all' Autorità Portuale		
19/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	58
Spezia, Porta di Sion: dopo 73 anni il ritorno di chi partì nel 1946		
18/06/2019	Ansa	59
Spezia ricorda 'porta di Sion'		
19/06/2019	Corriere della Sera Pagina 19	60
La Spezia, un monumento ricorda la «Porta di Sion»		
19/06/2019	La Gazzetta Marittima	61
La Spezia ha celebrato la 'Porta verso Sion'		
19/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	62
Aliyah Bet: in migliaia affollavano il porto La mobilitazione generosa degli spezzini		
19/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39	63
Pagliari, la 'Storia' 73 anni dopo		
19/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 45	64
Un progetto per il 'park' dei Tir		

Ravenna

19/06/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 3	<i>CHIARA BISSI</i>	65
Nuovo sfregio alla pialassa Piomboni spuntano misteriose chiazze oleose			

Marina di Carrara

19/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 45	66
Capitaneria, presentato il nuovo comandante Aloia		
19/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 45	67
«Questa per mè è davvero una sfida stimolante»		
19/06/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 42	68
Cambio della guardia... costiera		

Livorno

19/06/2019	Il Tirreno Pagina 14	69
Il Tar dà torto all' Authority nello scontro con Sintermar sulle aree ex Trinseo		
19/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 37	70
Comitato, nuovo rinvio Tar 'boccia' l' Authority		
18/06/2019	Il Nautilus	71
AdSP MTS incontra il neo sindaco di Livorno		
19/06/2019	La Gazzetta Marittima	72
Il neo-sindaco di Livorno prima visita all' AdSP		
18/06/2019	Il Nautilus	73
AdSP MTS: Alla ricerca di nuove sinergie		
19/06/2019	La Gazzetta Marittima	74
Livorno? Non pervenuto		

Piombino, Isola d' Elba

19/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 11	
	Incontro tra Verna e Ferrari Obiettivo una stretta collaborazione per l'insediamento di aziende	77
19/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	
	Ancora crocieristi in città	78
19/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 46	
	Crociere, aumentano gli accosti Lo sbarco della Marella Explorer 2	79
19/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 45	
	Stanziati 90mila euro per il porto di Campo	80

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	
	«Il Comune non ha colpe»	81
19/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	
	«Perdiamo tutti, speriamo sia un arrivederci»	82
19/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	
	Santini (Cna): «L' importante è dare continuità»	83
19/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	MARIA GLORIA FRATTAGLI
	«Valutiamo alternative al 'Ti ci porto'»	84
19/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	
	Ritorna la Macroregione Adriatico jonica L' associazione Vista Mare prova il rilancio	85
18/06/2019	Il Nautilus	
	Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche	86
18/06/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti
	Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche	87

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

18/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	
	Porto in sofferenza	88
19/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	
	«Tante crisi, il Pincio ci dica le strategie su Enel e porto»	89

Napoli

19/06/2019	Il Mattino Pagina 27	
	Golfo ostaggio di ormeggi abusivi	90
19/06/2019	Cronache di Napoli Pagina 6	
	Ormeggi abusivi nella baia di Nisida: scattano i sequestri	91
19/06/2019	Il Roma Pagina 12	
	Ormeggi abusivi nella Baia di Nisida	92
18/06/2019	Informatore Navale	
	BLITZ DELLA CAPITANERIA DI PORTO SUGLI ORMEGGI ABUSIVI TRA NISIDA E COROGLIO	93
18/06/2019	Napoli Village	
	Ormeggi abusivi scoperti a Nisida e Coroglio	94
18/06/2019	Sea Reporter	
	La Guardia Costiera di Napoli sequestra uno specchio d' acqua di circa 400 mq nella baia di Nisida-Coroglio	95

18/06/2019	Affari Italiani		96
<hr/>			
18/06/2019	Capri Event	MARIO ORLANDO	98
<hr/>			
18/06/2019	ilmattino.it		100
<hr/>			

Bari

19/06/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)	Pagina 13	101
<hr/>			
19/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 33	102
<hr/>			
18/06/2019	Informare		103
<hr/>			
18/06/2019	Puglia Live		105
<hr/>			

Brindisi

19/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 10	106
<hr/>			
19/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 10	CARMEN VESCO
<hr/>			
18/06/2019	Brindisi Report		109
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

18/06/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 22	110
<hr/>			
18/06/2019	gazzettadelsud.it		111
<hr/>			

Cagliari

19/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 20	112
<hr/>			
19/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 21	113
<hr/>			
19/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 21	114
<hr/>			
19/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 21	115
<hr/>			
19/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 22	116
<hr/>			
18/06/2019	Ansa		117
<hr/>			
18/06/2019	Sardinia Post		118
<hr/>			
18/06/2019	Sardinia Post		119
<hr/>			
18/06/2019	Tiscali		120
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

19/06/2019	La Sicilia Pagina 29	
	Porto turistico, messa in sicurezza in arrivo	121
19/06/2019	Gazzetta del Sud Pagina 38	
	Il porto che fa già sognare Obiettivo giugno del 2020	122
18/06/2019	Balarm	
	Belle le navi da crociera: Palermo e Messina sono tra i porti più inquinati d'Europa	123

Augusta

18/06/2019	Economia Sicilia	
	Augusta rischia la qualifica di porto "Core"	124

Focus

19/06/2019	Italia Oggi Pagina 34	
	Dogane nei porti, procedure digitalizzate	125
19/06/2019	Il Tempo Pagina 15	
	Digitale nei porti. Le frontiere diventano intelligenti	126
18/06/2019	(Sito) Adnkronos	
	Dogane e digitale, nei porti inizia nuova era	127
18/06/2019	Ansa	
	Porti: Mineo (Dogane), digitalizzare per ridurre i tempi	128
18/06/2019	Corriere Comunicazioni	
	Agenzia delle Dogane battezza l' era dei porti 4.0	129
18/06/2019	lidenaro.it	
	Dogane e digitale, nei porti inizia nuova era	131
18/06/2019	ilsole24ore.com	
	Così le dogane nei porti si digitalizzano sfruttando blockchain e intelligenza artificiale	132
18/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>
	Cascetta (Ram), confronto su relazioni Italia-Cina	133
18/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>
	La dogana annuncia "una rivoluzione digitale"	135

Il Piccolo

Trieste

Agenzia delle dogane

Porto digitale: a Trieste vale 3 mila ore di lavoro in meno

IL CONVEGNO Velocizzare e razionalizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco, ingresso e uscita, presso i nostri porti, a beneficio degli operatori economici; semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi, come il pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le modalità di controllo e riducendo così tempi e costi dell'intero processo di sdoganamento, aumentare la sicurezza. Questi gli obiettivi del "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti" che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha presentato ieri, a Roma, agli interlocutori istituzionali protagonisti del ciclo **portuale**. Un progetto strategico, che promette di portare in pochi anni il nostro **sistema** doganale e **portuale** in una nuova era, quella degli "smart borders", le "frontiere intelligenti per un commercio, un viaggio e un trasporto senza ostacoli", obiettivo promosso dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane.

Presenti al convegno di ieri i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Comando Generale della Guardia di Finanza, del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, di tutte le Autorità di **Sistema Portuale**, di Agenzia per l'Italia Digitale e Sogei. Il progetto infatti prevede una collaborazione ancora più stretta tra tutti gli attori pubblici coinvolti, al fine di implementare progressivamente nei porti e nei nodi logistici italiani soluzioni che realizzino una completa digitalizzazione delle procedure e un **sistema** integrato di monitoraggio dei flussi merci. In seguito, ovviamente, è previsto il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria.

"L'obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore di Adm Benedetto Mineo - è di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate». Secondo le stime fornite da Mineo durante il convegno, digitalizzare e semplificare significherebbe poter recuperare ben 20.000 ore di lavoro/anno, 3.000 ad esempio nel solo porto di Trieste.

ECONOMIA

EstEnergy cresce in regione «La sede resterà a Trieste»

Dall'asse fra Hera e Ascipio aumenta di peso la società per la vendita dell'energia che solo in Friuli Venezia Giulia gestirà 300 mila clienti. I mercati puntano su nozze

HERA l'azienda pubblica che opera in Friuli Venezia Giulia ha presentato ieri il suo progetto di sviluppo. Il piano prevede la creazione di una nuova società, EstEnergy, che sarà controllata da Hera e Ascipio. La sede della nuova società resterà a Trieste. Il progetto prevede la creazione di una nuova società, EstEnergy, che sarà controllata da Hera e Ascipio. La sede della nuova società resterà a Trieste. Il progetto prevede la creazione di una nuova società, EstEnergy, che sarà controllata da Hera e Ascipio. La sede della nuova società resterà a Trieste.

STRANIERI nel Bel Paese: più spesa nei ristoranti

ROMA. I dati della spesa dei turisti stranieri in Italia, pubblicati dal ministero del Turismo, mostrano che la spesa nei ristoranti è aumentata del 12 per cento nel 2018 rispetto al 2017.

REPERTEGGI	VALORI
EURO/US\$	1,36
EURO/GBP	0,75
EURO/CHF	0,93
EURO/JPY	109,50
EURO/INR	75,50
EURO/BRL	5,50
EURO/RUB	70,00
EURO/TRY	1,60
EURO/PLN	4,00
EURO/SEK	10,50
EURO/NOK	10,50
EURO/DKK	6,50
EURO/HUF	300,00
EURO/CZK	20,00
EURO/SKK	30,00
EURO/ISK	130,00
EURO/SGD	1,30
EURO/AUD	1,50
EURO/NZD	1,60
EURO/ZAR	15,00
EURO/ILS	3,50
EURO/PHP	50,00
EURO/VND	23,000
EURO/IDR	15,000
EURO/THB	30,000
EURO/MYR	4,000
EURO/KRW	1,100
EURO/HKD	7,800
EURO/TWD	30,000
EURO/NTD	23,000
EURO/VUV	115,000
EURO/UGX	3,400
EURO/BWP	13,000
EURO/ZMW	20,000
EURO/BSD	1,000
EURO/TTD	2,000
EURO/BDT	100,000
EURO/INR	75,500
EURO/TRY	1,600
EURO/PLN	4,000
EURO/SEK	10,500
EURO/NOK	10,500
EURO/DKK	6,500
EURO/HUF	300,000
EURO/CZK	20,000
EURO/SKK	30,000
EURO/ISK	130,000
EURO/SGD	1,300
EURO/AUD	1,500
EURO/NZD	1,600
EURO/ZAR	15,000
EURO/ILS	3,500
EURO/PHP	50,000
EURO/VND	23,000
EURO/IDR	15,000
EURO/THB	30,000
EURO/MYR	4,000
EURO/KRW	1,100
EURO/HKD	7,800
EURO/TWD	30,000
EURO/NTD	23,000
EURO/VUV	115,000
EURO/UGX	3,400
EURO/BWP	13,000
EURO/ZMW	20,000
EURO/BSD	1,000
EURO/TTD	2,000
EURO/BDT	100,000



Sindaco: «Toninelli ferma tutto l' Unesco ci metta nella black list» E Delrio smentisce il ministro

Il dem: «Su Marghera mente, ci sono 600 pagine, non due»

VENEZIA «All' Unesco diremo di metterci come sito a rischio perché del governo non ci fidiamo più. Non ci fidiamo di questo ministro, io non me la sento più di metterci la faccia con un' agenzia così importante. Ritengo che con Toninelli i rischi effettivamente ci sono, perché non ascolta nessuno».

Lo scontro continua, non si placa, ogni giorno si arricchisce di una puntata diversa. Il sindaco Luigi Brugnaro ha deciso l' azione provocatoria, lo dirà anche durante il prossimo consiglio comunale: Venezia deve entrare nei siti a rischio Unesco (lunedì Italia Nostra presenterà il contro-dossier in opposizione a quello presentato dal Comune), non perché Ca' Farsetti non sta facendo niente, ma perché il ministro delle Infrastrutture continua a bloccare lo spostamento delle grandi navi, lo scavo dei canali e l' economia della città.

Il la, glielo dà l' ex ministro alle Infrastrutture stufo delle esternazioni del successore: «Su Marghera come soluzione per spostare le crociere dal canale delle Giudecca sta raccontando bugie, mi dispiace, perché un ministro dovrebbe avere più rispetto del lavoro fatto», dice Graziano Delrio. C' è l' analisi multicriteria che l' **Autorità portuale** ha consegnato al ministero di Porta Pia a settembre del 2017, «un malloppo di sei/settecento pagine con studi e approfondimenti». Immediata la replica dal Mit: «Abbiamo soltanto una sommaria analisi multicriteria: nulla che abbia a che fare con un approfondimento di progetto, anche solo al livello di fattibilità tecnico-economica».

«Il ministro è libero di pensarla come vuole ma non può mentire - sottolinea Delrio - Dire che ci sono solo due paginette, quando ci sono seicento pagine di studi compiuti da Capitaneria, Porto, con proposte e discussioni che hanno coinvolto gli enti locali, lascia senza parole. Il materiale ce l' ha il suo ministero e ce l' ha l' **Autorità portuale**, poi il progetto non c' è perché era lui che doveva farlo fare, come previsto nel Comitato. Se avesse dato l' incarico il primo giugno a quest' ora non staremo ancora ragionando su soluzioni fantasiose, ma già operando».

Daniilo Toninelli - o i Cinque stelle veneti che lo consigliano - di Marghera non ne vuole sentir parlare. Anche perché il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** di Venezia Chioggia ha più volte chiesto indicazioni al ministero di riferimento, senza però avere risposte, se non qualche mese fa quando Toninelli aveva però già scremato tutti i progetti individuando Chioggia (l' attuale scalo merci in val da Rio), San Nicolò e Malamocco (poi escluso) quali ipotesi su cui scegliere. Peccato che per realizzarle ci vogliono tra i sette e i dieci anni e costi che vanno dai 400 milioni al miliardo di euro. «Il rischio è che alla fine faccia un decreto non sapendo più cosa fare, mandando all' aria l' economia di una città - precisa Brugnaro - Sta rovinando l' immagine di Venezia e dei veneziani, credo sia un ministro inadeguato.

Ma può sempre cambiare idea e ascoltare il territorio, anche silenziosamente». Intanto però sul futuro delle grandi navi pesano anche i limiti sulla stazza che vuole introdurre il ministero dei Beni culturali dopo il vincolo (su cui sono ricorsi Comune e Regione) sul canale della Giudecca.

Prima di qualsiasi valutazione però ci dovrà essere una relazione della Commissione che punta alla difesa del patrimonio artistico e culturale togliendo quindi tutti quegli elementi di rischio. E le crociere rappresentano proprio uno di questi. Palazzo Ducale di fatto ha equiparato il canale a una strada da proteggere, rafforzando la tutela paesaggistica, già presente dal 1985, con l' obiettivo di impedire il passaggio delle grandi navi o comunque ridurne il numero introducendo il limite di stazza.



Battaglia navale per Marghera Delrio smentisce Toninelli sul porto

'L'ex ministro Pd: «Il progetto c'è, forse ha perso le carte» Il successore: «Non esiste, c'è solo una analisi generale»

LE POLEMICHE VENEZIA Battaglia di parole sulle soluzioni per allontanare le grandi navi da Venezia. Con l'ex ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, che dà del bugiardo al suo successore Danilo Toninelli, smentendo che sull'ipotesi Marghera non ci sia uno studio. E con il ministero delle Infrastrutture che, in una nota, ribadisce la sua versione: su Marghera «non esiste alcuno sviluppo progettuale».

Una versione contro l'altra, ancora una volta, per una polemica che si inasprisce.

UN ANNO PERSO Ieri il la lo ha dato Delrio, attuale presidente dei deputati Pd, già ministro alle Infrastrutture quando nel 2017 il Comitato diede il suo via libera all'ipotesi Marghera - canale Vittorio Emanuele. Intervistato da Antenna Tre, Delrio ha ricordato quell'approvazione: «Si è perso un altro anno buono in cui si poteva continuare a lavorare e oggi non staremmo a discutere di ipotesi fantasiose». Per l'ex ministro Chioggia «non risponde in nessun modo alle esigenze: è decentrata, farebbe perdere moltissima attrattività all'intero sistema. E poi si era valutato che richiedeva un intervento impegnativo. Tutte le soluzioni erano state valutate». «LE BUGIE DI TONINELLI» Ma Delrio, soprattutto, ha attaccato il suo successore per aver dichiarato che su Marghera non c'era un progetto, ma solo due paginette. «Il ministro Toninelli sta raccontando bugie. Mi dispiace, perché un ministro dovrebbe avere più rispetto del lavoro fatto.

L'**Autorità portuale** di Venezia ha inviato a settembre 2017 uno studio completo al ministero di diverse centinaia di pagine, commissionato a suo tempo, che valutava tutti i rischi e i benefici delle diverse opzioni in campo. Probabilmente il ministro avrà perso il faldone. Ma basta richiederlo all'**autorità portuale** di Venezia. È un problema che abbiamo discusso per anni. Se non ci fosse da piangere, ci sarebbe da ridere. Dire che ci sono solo due paginette, quando ci sono centinaia di pagine di studi compiuti da Capitaneria di porto, **Autorità portuale**, con proposte e discussioni che hanno coinvolto gli enti locali, lascia senza parole».

LA NOTA DEL MIT A stretto giro di comunicato la replica del Ministero delle infrastrutture: «Si conferma che circa l'ipotesi Marghera come soluzione per le grandi navi a Venezia non esiste alcuno sviluppo progettuale.

Abbiamo soltanto una sommaria analisi multicriteria su svariate opzioni: nulla che abbia a che fare con un approfondimento di progetto, anche solo al livello di fattibilità tecnico-economica». Insomma, nella versione del Mit, le due paginette citate dal ministro sono all'interno dell'analisi multicriteria e gli studi fatti non hanno lo spessore di un progetto.

LE REAZIONI Una «nota surreale» per il deputato Pd, Nicola Pellicani: «Una vera e propria bugia. Bene ha fatto Delrio a ribadire le decisioni assunte dall'ultimo Comitato. In quell'occasione era stata individuata una soluzione condivisa basata su uno studio approfondito.

Altro che due paginette come sostiene Toninelli! Chi è inadempiente è il Mit, che avrebbe dovuto dar corso a quella decisione, come da verbale, affidando all'**Autorità portuale** il compito di approfondire il progetto di Marghera».

E a Toninelli ieri si è rivolto anche il sindaco Luigi Brugnaro, al salone nautico dell'Arsenale dove, davanti a una cartina della laguna, ha indicato le rotte. «Toninelli, le grandi navi le fanno a Marghera e percorrono già il canale di Malamocco, adesso te lo mostro. Non è per fare ancora polemica, ma voglio che la positività possa battere chi non ha idee».

R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Referendum tra Chioggia e Lido Entro giugno le regole per il voto

Referendum tra Chioggia e Lido Entro giugno le regole per il voto

LA CONSULTAZIONE VENEZIA L'annunciato referendum sulla soluzione per allontanare le grandi navi dal cuore di Venezia si farà. E su come organizzare questa consultazione pubblica sta lavorando il Ministero alle Infrastrutture in questi giorni. L'obiettivo è quello di annunciarne le modalità in tempi brevi, già entro giugno. L'idea di coinvolgere i veneziani nella scelta del terminal crocieristico, tra Chioggia e il Lido, era stata annunciata dallo stesso ministro Danilo Toninelli, al termine del suo sopralluogo in laguna della settimana scorsa. Solo poche battute, che ora dovranno essere riempite di contenuti. Non sarà facile, ma al Mit si dicono ottimisti.

Intanto la questione grandi navi anima il dibattito anche tra i 5 Stelle veneti, con dichiarazioni delle più varie. L'altro giorno, ospite di Antenna Tre, il consigliere regionale Jacopo Berti aveva ipotizzato che a pagare la creazione di un nuovo terminal crocieristico a Chioggia potessero essere i crocieristi. In che modo? «Sono valutazioni che non mi spettano. Le stanno facendo a livello ministeriale» ha precisato ieri. «I due progetti di Lido e Chioggia mi sembrano soluzioni intelligenti - ha aggiunto - Non faccio il tifo né per l'una né per l'altra.

Ci sono procedure pubbliche allargate che possono essere utilizzate per valutarle. Penso, ad esempio, al dibattito pubblico, mai messo in pratica finora». Berti ha ribadito anche la sua contrarietà all'ipotesi di trasferire a Marghera la crocieristica. «Sarebbe quasi comico.

Marghera è il simbolo della devastazione del territorio, del fallimento delle politiche ambientali. Non può diventare la porta di Venezia per il mondo. Marghera va solo bonificata, così come la laguna va rispettata con la sua morfologia».

E ancora ad Antenna Tre, ieri, un altro consigliere regionale pentastellato, Simone Scarabel, ha evocato addirittura i droni per trasportare i crocieristi da Chioggia a Venezia. «È stata una battuta, ma non più di tanto - ha spiegato - Visto che l'orizzonte temporale per trovare una soluzione alle grandi navi si aggira sui cinque anni, anche di più, bisogna tenere conto dello sviluppo tecnologico. Nel settore trasporti, in particolare, vedo proposte innovative sempre più realizzabili. Non è escluso, insomma, che tra qualche anno ci sposteremo davvero sui droni».

(r.br.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a page from the newspaper 'Il Gazzettino' with the date 'mercoledì 19 giugno 2019'. The main headline is 'Referendum tra Chioggia e Lido Entro giugno le regole per il voto'. The article text is partially visible, starting with 'LA CONSULTAZIONE VENEZIA L'annunciato referendum sulla soluzione per allontanare le grandi navi dal cuore di Venezia si farà...'. To the right of the text, there are several images: a map of the Venetian lagoon area, a large cruise ship, and a smaller photo of a man in a suit. There are also smaller sub-headlines and text blocks interspersed with the images.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L'opinione

Gigantismo navale e Mose sono incompatibili dentro la laguna

Facendosi più stretto il dibattito sul futuro del porto crocieristico a Venezia, si sente sempre ripetere che una decisione diversa da quella proposta dal sindaco e dall' **Autorità portuale**, far giungere le navi alla Marittima per altra strada, porterebbe alla perdita di 5000 posti di lavoro. Il numero 5000 (in realtà 4200) si rifà a una criticabile ricerca commissionata dall' **Autorità portuale** a quattro docenti universitari circa cinque anni fa. La commissione di ricerca aveva come oggetto la domanda: che cosa succederebbe se le navi da crociera con stazza superiore a 40 mila tonnellate non potranno più arrivare a Venezia, e non saranno sostituite da nessuna altra forma di trasporto (navi piccole, treno, bus, auto ecc.), così che la perdita dei turisti crocieristi sia una perdita netta?

Si tratta, come tutti capiscono, di una domanda capziosa. Il decreto Clini-Passera non chiede che vengano cancellate le crociere con navi superiori a 40 mila tonnellate, ma che venga individuata una via di passaggio alternativa. La via alternativa Contorta Sant' Angelo è stata bocciata a causa del suo impatto ambientale e così lo saranno le soluzioni che ipotizzano di scavare canali ad essa paralleli, dato che il problema ambientale non cambia.

Spostare la Stazione Marittima di una decina o ventina di chilometri, comunque al di fuori della laguna, invece non porta a una caduta, ma a un aumento dell' occupazione nelle attività portuali, a causa della costruzione delle nuove banchine e edifici connessi, a causa del rinnovo dei mezzi di trasferimento e del possibile riuso delle vecchie banchine lasciate inutilizzate.

Ma la domanda di ricerca a suo tempo posta è doppiamente capziosa, perché mette a confronto una situazione che nessuno ha mai auspicato (zero grandi navi senza sostituzione alcuna) con la situazione attuale, supponendo che quest' ultima possa continuare nel tempo. Cosa non vera, perché la navigazione entro la laguna è del tutto incompatibile con il rischio tecnico (fino ad ieri considerato "impossibile"), con l' inquinamento e con l' aumento della stazza delle navi, cui stiamo assistendo giorno dopo giorno. Vi si aggiunge il riscaldamento del clima, con le sempre più frequenti chiusure del Mose che rende l' ingresso in laguna ancora più problematico.

Mose e gigantismo navale sono incompatibili con un porto crocieristico interno alla laguna, in qualsiasi posizione si pensi di collocarlo.

Giuseppe TattaraGigi FabbriFranco MiglioriniAutori di "Venezia. Il dossier Unesco e una città allo sbando"

LETTERE E OPINIONI 17

DITELLO ALLA NUOVA

Gigantismo navale e Mose sono incompatibili dentro la laguna

L'OPINIONE

Facendosi più stretto il dibattito sul futuro del porto crocieristico a Venezia, si sente sempre ripetere che una decisione diversa da quella proposta dal sindaco e dall' **Autorità portuale**, far giungere le navi alla Marittima per altra strada, porterebbe alla perdita di 5000 posti di lavoro. Il numero 5000 (in realtà 4200) si rifà a una criticabile ricerca commissionata dall' **Autorità portuale** a quattro docenti universitari circa cinque anni fa. La commissione di ricerca aveva come oggetto la domanda: che cosa succederebbe se le navi da crociera con stazza superiore a 40 mila tonnellate non potranno più arrivare a Venezia, e non saranno sostituite da nessuna altra forma di trasporto (navi piccole, treno, bus, auto ecc.), così che la perdita dei turisti crocieristi sia una perdita netta?

Si tratta, come tutti capiscono, di una domanda capziosa. Il decreto Clini-Passera non chiede che vengano cancellate le crociere con navi superiori a 40 mila tonnellate, ma che venga individuata una via di passaggio alternativa. La via alternativa Contorta Sant' Angelo è stata bocciata a causa del suo impatto ambientale e così lo saranno le soluzioni che ipotizzano di scavare canali ad essa paralleli, dato che il problema ambientale non cambia.

Spostare la Stazione Marittima di una decina o ventina di chilometri, comunque al di fuori della laguna, invece non porta a una caduta, ma a un aumento dell' occupazione nelle attività portuali, a causa della costruzione delle nuove banchine e edifici connessi, a causa del rinnovo dei mezzi di trasferimento e del possibile riuso delle vecchie banchine lasciate inutilizzate.

Ma la domanda di ricerca a suo tempo posta è doppiamente capziosa, perché mette a confronto una situazione che nessuno ha mai auspicato (zero grandi navi senza sostituzione alcuna) con la situazione attuale, supponendo che quest' ultima possa continuare nel tempo. Cosa non vera, perché la navigazione entro la laguna è del tutto incompatibile con il rischio tecnico (fino ad ieri considerato "impossibile"), con l' inquinamento e con l' aumento della stazza delle navi, cui stiamo assistendo giorno dopo giorno. Vi si aggiunge il riscaldamento del clima, con le sempre più frequenti chiusure del Mose che rende l' ingresso in laguna ancora più problematico.

Mose e gigantismo navale sono incompatibili con un porto crocieristico interno alla laguna, in qualsiasi posizione si pensi di collocarlo.

Giuseppe TattaraGigi FabbriFranco MiglioriniAutori di "Venezia. Il dossier Unesco e una città allo sbando"

L'INTERVENTO

TUNIFOLLANA

La politica faccia presto

La politica faccia presto a prendere una decisione che sia definitiva e che non sia soggetta a continui rinvii. La politica faccia presto a prendere una decisione che sia definitiva e che non sia soggetta a continui rinvii. La politica faccia presto a prendere una decisione che sia definitiva e che non sia soggetta a continui rinvii.

L'INTERVENTO

SERGIO PARACOLLO

Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi

Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi. Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi. Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi.



Laguna e Stazione Marittima

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La politica faccia presto

Ancora una volta Venezia è sul punto - cosa che personalmente mi auguro con tutto il cuore - di prendere delle decisioni come pare al più presto, che se improvvide a lungo andare, si trasformeranno in scelte dannosissime e irreversibili per l'equilibrio ecologico della laguna.

La laguna è, infatti, un unicum composto da un paesaggio naturale e culturale in cui l'uomo è pesantemente intervenuto nello scorso secolo.

Decidere di fare il porto delle grandi navi a Marghera, o allargare il canale Vittorio Emanuele III al fine di farle arrivare attraverso il canale dei Petroli all'attuale porto mi sembra che l'una e l'altra scelta siano fuori di ogni logica. La prima perché è un luogo di arrivo impresentabile e inaccogliente; la seconda perché per l'adeguamento al traffico sarà oggetto di scavi con elevatissimi costi (si parla di circa 12 milioni di fanghi tossici da conferire non si sa dove, contenenti arsenico, mercurio, cromo e altro).

Illustri studiosi, conoscitori ed esperti dei fenomeni lagunari hanno ripetutamente esposto e, in tempi diversi, pareri negativi di intervenire con opere che sconvolgono il già precario equilibrio in un ambiente malato come noto da precedenti pesanti trasformazioni.

La più immediata ed elementare conclusione, alla quale il futuro di Venezia deve far riferimento è: decidere, decidere, e decidere e presto!

Di collocare l'arrivo delle grandi navi o alle bocche di porto di San Nicolò sul lato nord o, meglio ancora, a Chioggia, quale giusta scelta per dare sviluppo a questa città un po' dimenticata. Così facendo fuori laguna si può evitare anche un po' di inquinamento alle città. I turisti raggiungeranno il centro storico con navette navigando all'interno del litorale prendendo così nel contempo conoscenza delle "vedute lagunari".

Il vero enorme problema di Venezia è l'affollamento turistico determinato dagli arrivi in centro storico; una volta collocate fuori laguna le grandi navi, l'attuale porto ha dimensioni e può funzionare bene per il traffico **marittimo** di non grandi dimensioni e con le dovute sicurezze.

La città storica è prevalentemente non in grado, ormai da tempo, di far fronte per le sue infrastrutture vetuste e inadeguate a sopportare picchi di presenze giornaliere, talvolta imprevedibili e fuori dalla sua dimensione di città.

Il mantenimento dell'eco-ambiente e l'organizzazione dell'afflusso programmato e ordinato del turismo sono i tre importanti temi che vanno a braccetto, con il problema delle grandi navi, e se il terzo in qualche modo si può risolvere, per i primi due le soluzioni si evidenziano di gran lunga più problematiche e principalmente tutte da sperimentare.

Venezia è così importante per la sua bellezza, la sua storia e per l'immaginario collettivo mondiale, che l'afflusso avviene inevitabilmente con la mobilità ferroviaria, automobilistica, marittima e aerea; alla fine, seppur importante, l'apporto delle grandi navi rappresenta una percentuale non determinante.

La politica e la burocrazia, dunque, hanno il compito di risolvere questi problemi in tempi non dico brevi, basterebbe ragionevoli!

* Architetto, Treviso.

DITTELO ALLA NUOVA

Gigantismo navale e Mose sono incompatibili dentro la laguna

L'OPINIONE

Il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, ha annunciato che la laguna di Venezia sarà allargata per far arrivare le grandi navi. Questa decisione è stata accolta con entusiasmo da molti veneziani, ma non tutti. In particolare, c'è chi teme che l'allargamento del canale possa danneggiare l'ecosistema lagunare e il patrimonio storico-artistico della città. In questo articolo, si discute delle implicazioni di questa scelta e si propone una soluzione alternativa.

L'INTERVENTO 1
TONI FORANZA*

L'INTERVENTO 2
SERGIO FACCIOLA*

La politica faccia presto Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi



La laguna di Venezia è un ecosistema unico, che ha permesso lo sviluppo di una civiltà straordinaria. Tuttavia, nel corso degli anni, l'attività umana ha alterato profondamente l'ambiente lagunare. L'arrivo delle grandi navi, in particolare, rappresenta una sfida per la città, che deve trovare un modo di accoglierle senza compromettere il suo patrimonio culturale e ambientale. L'attuale porto di San Nicolò è insufficiente per far arrivare le grandi navi, e l'allargamento del canale è una soluzione che ha suscitato molte polemiche. In questo articolo, si discute delle implicazioni di questa scelta e si propone una soluzione alternativa.

La laguna di Venezia è un ecosistema unico, che ha permesso lo sviluppo di una civiltà straordinaria. Tuttavia, nel corso degli anni, l'attività umana ha alterato profondamente l'ambiente lagunare. L'arrivo delle grandi navi, in particolare, rappresenta una sfida per la città, che deve trovare un modo di accoglierle senza compromettere il suo patrimonio culturale e ambientale. L'attuale porto di San Nicolò è insufficiente per far arrivare le grandi navi, e l'allargamento del canale è una soluzione che ha suscitato molte polemiche. In questo articolo, si discute delle implicazioni di questa scelta e si propone una soluzione alternativa.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi

Domenica 2 giugno e sabato 8 giugno sono due date da cui ripartire per disegnare il futuro della città. La prima perché ha messo in evidenza drammaticamente ciò che non è ulteriormente tollerabile, la seconda perché ha dato un grandioso segnale di necessità di cambiare. A seguito di entrambe le date, prima l'incidente e poi la grande manifestazione di cittadini, è arrivato un vero e proprio diluvio, di opinioni, prese di posizione, di idee, di proposte di soluzioni, ma soprattutto e finalmente anche di informazioni e dati. Sui social, ma anche sulla stampa italiana e di tutto il mondo da qualche giorno emergono analisi, studi scientifici, raccolte di dati sull'inquinamento provocato dalle grandi navi passeggeri, tutti drammaticamente che confermano e casomai sono ancora più allarmanti di quanto finora meritoriamente, con precisione e oggettiva documentazione, era già stato denunciato da Italia Nostra, dal Comitato No Grandi Navi e da altre Associazioni impegnate che da anni hanno cercato instancabilmente di informare l'opinione pubblica.

La grande manifestazione è stata il raduno di migliaia di cittadini carichi di impegno civile, di sapere, di informazioni, di progettualità e di speranza. Quelle migliaia di persone rappresentano la più grande risorsa per il futuro della città per due motivi: il primo perché i cittadini residenti sono la più grande risorsa anche economica di ogni città, il secondo perché quei cittadini che si riuniscono spontaneamente, pacificamente ma con convinzione e determinazione per uno scopo, assicurare la qualità della vita per se e è per le successive generazioni, sono nella molteplicità spontanea una straordinaria rete, portatrice di un messaggio universale e incontrovertibile: la qualità della vita è direttamente legata alla salute delle persone e del pianeta e non può essere minacciata e messa in discussione per interessi privati.

Alle considerazioni sull'inquinamento, si è aggiunta la percezione fisica, reale, del pericolo costituito dalle grandi navi che al contrario di quanto è stato detto per anni, possono perdere il controllo mettendo a rischio l'incolumità di persone, edifici, monumenti, della città e della laguna.

Per Venezia e la sua area metropolitana è necessaria saggezza, non rigidità e scelte miopi ed antistoriche. Stato Regione e Comune devono capire che non si tratta di scavare canali o fare nuove banchine, il compito è molto più complesso! Prima, che in base ai dati scientifici, solo secondo il buon senso, le Grandi Navi non avrebbero mai dovuto entrare in laguna, non dovranno mai più entrarci e a mio avviso non dovranno stare nemmeno qualche centinaio di metri fuori; le attività del **porto**, in sintonia con la città, avrebbero dovuto, devono e dovranno essere adeguate alla città e alla laguna con navi dimensionalmente e tecnicamente appropriate e compatibili. La dimensione delle grandi navi è il problema, non le navi di per sé. È l'oversize il problema, che rende, a mio avviso, improponibile anche la soluzione alle bocche di **porto** (sia San Nicolò che Chioggia) perché genererebbe un'ulteriore ferita paesaggistica oltre quella del Mose e un traffico in laguna immenso e devastante.

Allora con saggezza, pacatezza e con rispetto reciproco di tutte le posizioni, si dovrebbe discutere a partire da alcuni principi inderogabili: rispetto del Decreto Clini-Passera del 2012 (limite di 40 mila tonnellate - a mio avviso 20 mila sarebbe più adeguato -; rispetto di tutti gli studi scientifici (oltre che del buon senso) che escludono lo scavo di qualsiasi ulteriore canale profondo, rispetto degli standard europei (oltre che del buon senso) attrezzando tutte le banchine di sosta di qualsiasi nave e imbarcazione di alimentazione elettrica per far spegnere i motori alle navi in sosta ovunque sia. A coloro che obietteranno che navi più piccole significa meno passeggeri che questo a sua volta significa meno soldi, anticipo che i calcoli non vanno fatti schematicamente; meno passeggeri potrebbero fermarsi più a lungo, potrebbero pernottare di più, potrebbero spendere di più in città. E potrebbero spendere in prodotti locali di qualità e di eccellenza invece che in prodotti standard dell'omologazione globale. Tutti questi moltiplicatori potrebbero fare la differenza e generare un vantaggio economico che compensa il numero. Qualità invece che quantità. E comunque la città è più complessa e non deve costruire il suo futuro né solo sul **porto** né tantomeno solo sul turismo.

LETTERE E OPINIONI 17

DITELLO ALLA NUOVA

Gigantismo navale e Mose sono incompatibili dentro la laguna

L'OPINIONE

Il gigantismo navale e il Mose sono incompatibili dentro la laguna. La prima data, domenica 2 giugno, ha messo in evidenza drammaticamente ciò che non è ulteriormente tollerabile, la seconda data, sabato 8 giugno, ha dato un grandioso segnale di necessità di cambiare. A seguito di entrambe le date, prima l'incidente e poi la grande manifestazione di cittadini, è arrivato un vero e proprio diluvio, di opinioni, prese di posizione, di idee, di proposte di soluzioni, ma soprattutto e finalmente anche di informazioni e dati. Sui social, ma anche sulla stampa italiana e di tutto il mondo da qualche giorno emergono analisi, studi scientifici, raccolte di dati sull'inquinamento provocato dalle grandi navi passeggeri, tutti drammaticamente che confermano e casomai sono ancora più allarmanti di quanto finora meritoriamente, con precisione e oggettiva documentazione, era già stato denunciato da Italia Nostra, dal Comitato No Grandi Navi e da altre Associazioni impegnate che da anni hanno cercato instancabilmente di informare l'opinione pubblica.

L'INTERVENTO 1

TORINFORANA*

La politica faccia presto

La politica faccia presto. Venezia è una città unica, un gioiello del mondo, un patrimonio culturale e paesaggistico inestimabile. La politica deve agire con urgenza per proteggere questo bene prezioso. Le grandi navi passeggeri, con le loro dimensioni e i loro inquinanti, rappresentano una minaccia per la salute della città e della laguna. È necessario intervenire con decisione per limitare il loro accesso e promuovere alternative sostenibili.

L'INTERVENTO 2

SERGIOPARACOSI*

Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi

Venezia con una nuova prospettiva. Senza grandi navi. È tempo di ripensare il futuro della città. Le grandi navi passeggeri non sono compatibili con la qualità della vita e la salute della laguna. Dobbiamo puntare su navi più piccole, più compatibili con l'ambiente e con la città. Questo ci permetterà di mantenere la bellezza e l'unicità di Venezia per le generazioni future.



Oltre che correggere ed eliminare ciò che è insostenibile, è necessario contemporaneamente costruire il nuovo, portare innovazione ambientale, produttiva e culturale. Si tratta di inventare un **porto** ecologico - il più ecologico **porto** del mondo (?) - e di reinventare contemporaneamente la molteplicità economica di tutta la città, la città più sostenibile del mondo (?)

), con progetti sinergici che attraggano nuove attività altamente tecnologiche (produzione 4.0) e promuovano le attività tradizionali e la produzione artistica, si tratta di attrarre investitori eticamente sintonizzati sullo sviluppo sostenibile e sulla storia e sui valori della città e della laguna.

Si tratta di attrarre nuove imprese e start up e con esse nuovi residenti e con essi servizi che creano nuovi posti di lavoro; questo costituisce un nuovo loop, positivo, che porta ricchezza e la diffonde in tutti gli strati sociali e in tutte le parti della città sia insulare che di terraferma. In questo scenario si possono immaginare decine di migliaia di nuovi posti di lavoro, puliti e non inquinanti. Questo scenario è articolato, è sinergico e molteplice; il **porto** del futuro, compatibile e sostenibile, ne deve essere parte attiva; questo scenario non è antitetico alla salvaguardia dei posti di lavoro che oggi viene strumentalizzata per permettere e giustificare speculazioni ad alto costo ambientale. Questo scenario prevede di generare molti posti di lavoro per molte diverse categorie, per attrarre i giovani a restare o per venire a vivere in questa città straordinaria, creare nuove famiglie, in un ambiente sano, dinamico, di ricchezza materiale e immateriale, con più cultura, più arte, più prosperità diffusa!

Molto in sintesi la soluzione va cercata per il futuro radioso di Venezia e del suo territorio non per le grandi navi. E per il futuro sostenibile della città non serve nessuna nuova grande opera, né dentro né qualche metro fuori dalla laguna, non ci devono essere e non servono nuovi scavi, nuovi canali, nuovi porti e opere gigantesche (Mose 2) a fianco alle spiagge e alle oasi naturalistiche meravigliose del Lido e di Pellestrina. La Marittima potrebbe e dovrebbe continuare ad essere il **porto**, per tutte le imbarcazioni compatibili tecnologicamente e dimensionalmente, (per esempio inferiori a 20 mila tonnellate), diventare innovativo, ecologico, aperto, un nuovo bellissimo luogo della città dove passeggiare nel verde con locali di ritrovo, club, ristoranti e negozi, ammirando velieri, barche di avanguardia tecnologica, aliscafi e yacht piccoli e grandi.

La prosperità nel presente e nel futuro è possibile solo con lo sviluppo sostenibile.

Nazioni e città che non agiranno per limitare e ridurre a zero emissioni e inquinamento sono destinate al declino.

* Docente luav.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

si litiga sulle alternative

Grandi navi, Delrio attacca Toninelli Lui replica: «Nessun progetto su Marghera»

Ambientalisti contro le ipotesi di terminal «dentro la laguna». Italia Nostra prepara un contro-dossier per l'Unesco

Alberto Vitucci Le grandi navi non si fermano. E la politica litiga. Ieri nuova fiammata, con polemica al veleno tra il Pd e il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli. «Su Marghera il progetto c'è, Toninelli racconta bugie», sbotta via agenzia l'ex ministro Graziano Delrio. «Dispiace perché un ministro dovrebbe avere più rispetto del lavoro fatto». Dopo pochi minuti ecco la replica del ministro in carica. « Si conferma che circa l' ipotesi Marghera come soluzione per le grandi navi non esiste alcuno sviluppo progettuale.

Abbiamo soltanto ricevuto una sommaria analisi multicriteria su svariate opzioni: nulla che abbia a che fare con un approfondimento di progetto, anche solo a livello di fattibilità tecnico economico». «In un anno Toninelli non ha fatto nulla», rincara la dose il parlamentare veneziano del Pd Nicola Pellicani, «avrebbe dovuto approfondire il progetto approvato dal Comitato di trasferire le grandi navi a Marghera».

Ma la matassa si ingarbuglia. Nel corso dell' ultima riunione tecnica al ministero si è deciso di attendere l' approvazione del nuovo Protocollo Fanghi, che dovrebbe arrivare entro luglio e il nuovo Piano morfologico, già bocciato dal ministero per l' Ambiente.

Due strumenti essenziali per dare il via agli scavi e alla sistemazione dei fanghi, anche solo per l' ordinaria manutenzione. Pd, Lega, Comune, Regione e Industriali spingono per la soluzione Marghera e attaccano Toninelli. Il ministro l' ha esclusa perché «troppo rischiosa». Contro le soluzioni dentro la laguna anche le associazioni ambientaliste come Wwf, Vas, (Verdi Ambiente e società), Italia Nostra. Quest' ultima illustrerà a Roma alla stampa estera, lunedì prossimo, un «contro-dossier» sulle navi da inviare all' Unesco, che si è detta favorevole al progetto Marghera.

«Dimostreremo i danni che il passaggio di queste navi produce all' equilibrio lagunare», dice la presidente veneziana Lidia Fersuoch. Italia Nostra è fermamente contraria alla soluzione del porto a Marghera. «Significa ripetere il tragico errore del canale dei petroli, la madre di tutti i guai della laguna», dicono, «e allargarlo, con tutti gli effetti nefasti che arriverebbero».

Le soluzioni sul tappeto che il ministero ritiene «praticabili» sono rimaste due. Il porto passeggeri a Chioggia e il nuovo terminal al Lido, verso il mare aperto. La prima ha qualche difficoltà per la costruzione delle infrastrutture e dei trasporti verso la Marittima. «Ma se diamo un tempo, in quel tempo i lavori si possono fare», ha detto Toninelli venerdì al termine del suo sopralluogo in laguna. Costo presunto, infrastrutture escluse, 270 milioni di euro.

Con il problema di milioni di metri cubi di fanghi da scavare: la profondità attuale non è superiore ai 6 metri. Il Lido non è ancora un progetto dettagliato. Si pensa di posizionare le grandi navi al largo, lato mare. Costruendo un altro pennello in massi di protezione. I costi qui sono quasi il triplo. E non tutti si dicono d' accordo. Restano le ipotesi del porto nella bocca di San Nicolò. Il Venice cruise 2.0 di Duferco e De Piccoli («Unico progetto ad avere la Valutazione di impatto ambientale positiva», dicono i proponenti, lo devono esaminare. E poi l' avamposto galleggiante di Boato-Di Tella-Vittadini. Strutture rimovibili che potrebbero ospitare due-tre navi.

Tornano altre ipotesi, come quella di allestire invece un terminal a San Leonardo, dov' era il punto di attracco delle Petroliere. Lo aveva proposto l' luav qualche anno fa, pensando a un trasporto in Marittima con battelli e con la funicolare-trenino.

E infine il Vittorio Emanuele. Il canale dove fino agli anni Settanta passavano le petroliere da San Marco dirette a Marghera. «Una soluzione provvisoria già pronta», dice il sindaco Brugnaro, «non occorre scavare, basta fare manutenzione». Ma si torna al punto di partenza. Per scavare occorre sapere la tipologia dei fanghi e poi programmare dove smaltirli. Per questo sarebbe necessario prima approvate il nuovo Piano morfologico. Cioè



sapere se con quei sedimenti è possibile costruire nuove barene artificiali in laguna. Ma anche questa è un' ipotesi che gli ambientalisti non vogliono. «Potrebbe essere utile per far passare le navi piccole», dicono, «non certo per le grandi». Grandi come la Msc Opera, che il 2 giugno, festa della Sensa, ha travolto un battello fluviale e si è schiantata in banchina. Un incidente che ha fatto riaccendere i riflettori sul pericolo grandi navi. Mentre la politica discute, le navi continuano a passare davanti a San Marco.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la vertenza sindacale

La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare 4 giorni di sciopero

Il rischio è che la prossima settimana si arrivi ad un nuovo sciopero di 4 giorni dei dipendenti della compagnia dei lavoratori portuali, già indetti per la prossima a settimana da mercoledì 28 giugno in poi, in grado di paralizzare tutte le attività del **porto**. Per questo anche ieri sono proseguite le trattative, con la mediazione dell' Autorità Portuale di Sistema tra l'Rsu e la Filt-Cgil e la coop Nclp (Nuova compagnia lavoratori portuali) che fornisce il personale per lo scarico e il carico delle navi che attraccano nel **porto** commerciale. Lo sciopero è stato indetto dai sindacati di categoria per chiedere «regole precise» sull' avviamento al lavoro con il nuovo regime di orari i 48 dipendenti e gli interinali della cooperativa che conta 58 soci.

ESTERIO / LONDRA

Esame di maturità per quasi 6.200 ragazzi Le prove diventano due: «C'è incertezza»

Un milione di ragazzi si prepara per il prossimo esame di maturità. Ma per la prima volta in 100 anni, il numero di candidati è in calo. Il dato è stato annunciato dal ministero dell'Istruzione, che ha comunicato che il numero di candidati è di 6.190, contro i 6.200 previsti. Il calo è dovuto al fatto che il numero di candidati è in calo da diversi anni. Il ministero dell'Istruzione ha spiegato che il numero di candidati è in calo da diversi anni a causa della diminuzione del numero di studenti che si iscrivono all'esame di maturità.



Il ministero dell'Istruzione ha spiegato che il numero di candidati è in calo da diversi anni a causa della diminuzione del numero di studenti che si iscrivono all'esame di maturità. Il numero di candidati è in calo da diversi anni a causa della diminuzione del numero di studenti che si iscrivono all'esame di maturità.

Nuovi investitori per il porto commerciale

Quattro terminal passano di mano: Multiserve, Trespè e Sorima ai fondi FA, per l'ex Csa si è chiusa ieri la gara di vendita

Un contratto di vendita per il porto commerciale di Venezia è stato firmato da un consorzio di investitori guidato da Fondi Alternativi. Il contratto prevede la vendita di quattro terminal portuali a Multiserve, Trespè e Sorima. La vendita è stata conclusa dopo una gara di vendita durata diverse settimane. Il consorzio di investitori è guidato da Fondi Alternativi, un fondo di investimento che si occupa di operazioni di acquisizione e gestione di aziende. Il contratto prevede la vendita di quattro terminal portuali a Multiserve, Trespè e Sorima. La vendita è stata conclusa dopo una gara di vendita durata diverse settimane.



Una veduta del porto dal Consorzio di Fondi Alternativi

La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare 4 giorni di sciopero. La cooperativa dei lavoratori portuali ha avviato trattative con l'Autorità Portuale di Sistema per evitare lo sciopero indetto per il prossimo mese. La cooperativa ha chiesto regole precise per l'avviamento al lavoro con il nuovo regime di orari e per il trattamento dei lavoratori interinali.

Furgone va fuori strada ferito il conducente

Un furgone si è capovolto su un'autostrada, ferendo il conducente. L'incidente è avvenuto in un'area di servizio. Il conducente è stato trasportato in ospedale e si trova in buone condizioni. Il veicolo è stato distrutto. L'incidente è avvenuto in un'area di servizio di un'autostrada.

Sgombrati i 6 occupanti da un alloggio dell' Ater

Six occupants of an Ater housing unit have been evicted. The occupants were found in a state of neglect and the unit was found to be unsafe. The Ater has taken action to ensure the safety of its housing units.



Il furgone che si è capovolto su un'autostrada

Il furgone che si è capovolto su un'autostrada, ferendo il conducente. L'incidente è avvenuto in un'area di servizio di un'autostrada.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

grandi manovre a Venezia e Chioggia

Nuovi investitori per il porto commerciale

Quattro terminal passano di mano. Multiservice, Trasped e Sorima al fondo F2i, per l'ex Cia si è chiusa ieri la gara di vendita

Gianni Favarato Grandi manovre in 4 quattro importanti terminal commerciali del porto di Venezia e Chioggia. Per le società terminaliste, Multi Service e Trasped di Porto Marghera (quasi 4 milioni di tonnellate di merci movimentate in totale nel 2018) e Sorima di Chioggia (455 mila tonnellate) è cominciato il conto alla rovescia per l'insediamento del nuovo proprietario, il fondo di investimento F2i; mentre per il terminal e l'interporto del Centro Intermodale Adriatico (Cia) in concordato preventivo, si è chiusa ieri pomeriggio.

Nel frattempo si fa strada l'idea, lanciata dalla Fondazione Italia-Cina di Alfredo Bompassei con il sostegno del premier Giuseppe Conte, di promuovere insieme il "tridente portuale" di Venezia-Trieste-Genova per i traffici con i mercati asiatici della "Via della Seta". Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, l'arrivo a Venezia del fondo F2i attraverso il gruppo Porto di Carrara, dell'armatore Enrico Bogazzi (che controlla i terminal di Multi Service e Trasped) «è una grande e promettente opportunità che dimostra l'attrattività degli scali portuali di Venezia e di Chioggia». La procedura di compravendita è ormai stata completata e il fondo F2i sta aspettando il via libera dell'Antitrust, atteso a breve termine, per prendere possesso dei tre terminal lagunari. Il fondo di investimento F2i - che conta tra i soci fondatori Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Intesa San Paolo, China Investment Corporation - opera anche nelle reti di fornitura del gas e sta investendo nel settore aeroportuale in tutta Italia. A Marghera c'è un altro importante terminal in ballo, si tratta dell'Interporto di via dell'Elettricità - il Centro intermodale adriatico (Cia) della famiglia De Vecchi che occupa un'area totale di ben 24 ettari, immobili, banchine e magazzini compresi - affacciato sul canale Sud, in concordato preventivo per il grave indebitamento accumulato nel corso degli anni. La gara aveva una base d'asta di 36 milioni e 706 mila euro per l'acquisto della Piattaforma Logistica di via dell'Elettricità e per l'acquisto della partecipazione nelle società Interporto e Cia nella "new company" Tia. Ora è previsto un rilancio minimo di 500 mila euro entro 30 giorni sulla base d'asta e, dunque, bisognerà attendere per conoscere le offerte pervenute e il vincitore, anche se da giorni circolano insistenti voci sull'arrivo di due proposte d'acquisto, una seconda offerta del gruppo che fa capo all'imprenditore ligure, Gabriele Volpi, e al fondo Thor Equities.

Infine, dopo la recente firma del premier italiano Conte e del presidente cinese Xi Jinping del Memorandum di collaborazione, nel quadro della Belt and Road Initiative (la Nuova Via della Seta), c'è all'orizzonte la possibile apertura di nuove rotte commerciali che coinvolgeranno il porto di Venezia insieme a quelli di Trieste e Genova.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

MESTRE 25

ESAME DI MATEMATICA

L'esame di maturità per quasi 6.200 ragazzi. Le prove diventano due: «C'è incertezza»

Non c'è un unico modo della matematica, gli studenti possono affrontare con difficoltà diverse la stessa materia. Il ministro dell'Istruzione, Stefania Giannini, ha annunciato che l'esame di maturità di matematica sarà diviso in due parti: una teorica e una pratica. La prova teorica sarà svolta il 15 giugno, mentre la prova pratica il 16 giugno. La riforma prevede che la prova pratica sarà svolta in un ambiente reale, come un laboratorio o un'azienda. La prova teorica sarà svolta in un ambiente tradizionale, come una aula o un'aula di laboratorio. La riforma prevede che la prova pratica sarà svolta in un ambiente reale, come un laboratorio o un'azienda. La prova teorica sarà svolta in un ambiente tradizionale, come una aula o un'aula di laboratorio.



Nuovi investitori per il porto commerciale

Quattro terminal passano di mano. Multiservice, Trasped e Sorima al fondo F2i, per l'ex Cia si è chiusa ieri la gara di vendita



LA COPERTIVA DEI LAVORATORI PORTUALI

La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare i giorni di sciopero

La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare i giorni di sciopero. La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare i giorni di sciopero. La cooperativa dei lavoratori portuali tratta per evitare i giorni di sciopero.

FURTO

Sgombrati i 6 occupanti da un alloggio dell'Ater

La casa di via dell'Elettricità è stata sgomberata. I sei occupanti sono stati allontanati. La casa di via dell'Elettricità è stata sgomberata. I sei occupanti sono stati allontanati. La casa di via dell'Elettricità è stata sgomberata. I sei occupanti sono stati allontanati.



ITALIA-CHINA

L'arrivo di Harry e Meghan

Il principe Harry e Meghan Markle sono arrivati in Italia. Il principe Harry e Meghan Markle sono arrivati in Italia. Il principe Harry e Meghan Markle sono arrivati in Italia.



Fanghi, via alle analisi: ora si possono riversare in laguna

'L' esito della prima riunione a Roma che può aprire la strada agli scavi in vista della scelta del nuovo porto 'L' approvazione definitiva rinviata al 20 luglio I test chimici servono per capire il grado di tossicità

ROBERTA BRUNETTI

IL PROTOCOLLO VENEZIA Ultime analisi da fare in velocità per arrivare all' approvazione di nuove regole per il trattamento dei sedimenti lagunari. Una norma attesa da tempo, destinata a mandare in pensione il protocollo fanghi del '93, che con le sue vecchie classificazioni stava bloccando qualsiasi intervento in laguna. Non solo l' eventuale scavo di nuovi canali portuali, ma anche la ricostruzione di velme e barene. La riunione ministeriale dell' altro giorno ha fissato gli ultimi passaggi, prima dell' approvazione definitiva, rinviata all' incirca per il 20 luglio.

UNA NUOVA LOGICA Dopo due anni di lavoro il gruppo di esperti nominato dal Provveditorato alle Opere pubbliche è arrivato a una bozza condivisa che, abbandonata la classificazione del protocollo fanghi, si ispira a un nuovo principio, in linea con le ultime direttive europee. In sintesi, i sedimenti potranno essere spostati all' interno della laguna, a patto di non peggiorare i parametri ecotossicologici del sito di conferimento. Un cambio radicale di prospettiva. Se oggi, con le vecchie regole, non si sa dove mettere i fanghi e persino quelli scavati sotto al ponte translagunare sono finiti in discarica come rifiuto speciale, con relativi costi; con le nuove linee guida, circa il 90% dei sedimenti scavati potrà essere riutilizzato all' interno della stessa laguna. Ovviamente sulla base di nuove tabelle che indicano i diversi parametri ecotossicologici della laguna.

LE ANALISI Ebbene al tavolo romano dell' altro giorno, con i responsabili dei ministeri delle Infrastrutture e dell' Ambiente, è stato chiesto al Provveditorato di completare queste tabelle con ulteriori indagini sui siti più inquinati. E l' impegno preso dal provveditore Roberto Linetti è stato quello di concludere il tutto nel giro della prima metà di luglio.

IL PARERE Tutti i dati, poi, dovranno essere visionati dall' Istituto superiore di sanità - altra richiesta emersa dal tavolo - per un parere finale. A quel punto le nuove regole potranno essere approvate con un accordo tra i due ministeri e i rappresentanti locali. L' Avvocatura di Stato, infatti, ha precisato che non serve un decreto ministeriale, basta un' approvazione concertata.

TEMPISTICA L' impegno è di chiudere tutto per il 20 luglio. Dopo lungaggini durate anni, sarebbe comunque un traguardo. «Certo, l' incidente del 2 giugno ha accelerato l' iter - ammette il professor Antonio Marcomini, presidente del Corila e nel gruppo di esperti, reduce dall' incontro romano - Siamo soddisfatti del lavoro di concerto fatto. Era un atto dovuto alla laguna per contrastarne il degrado morfologico. È chiaro che questo sarà uno strumento utile a chi voglia approfondire i canali per far entrare le navi. C' è anche questo aspetto, ma è secondario. Soprattutto si potrà ripristinare una manutenzione ordinaria della laguna nei suoi aspetti morfologici».

PIANO MORFOLOGICO In attesa di capire che soluzione sarà scelta per la crocieristica, e quindi se e dove scavare, ci sono i 90 milioni da spendere del famoso piano Europa, quello per ripristinare la morfologia lagunare a compensazione dei danni causati dal Mose. Finora bloccato, proprio a causa del vecchio protocollo fanghi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Amianto, Porto condannato

Un dipendente morì di tumore, gli eredi ora saranno risarciti con 200mila euro. Per molti anni gli addetti hanno scaricato senza protezione la sostanza cancerogena

GIANLUCA AMADORI

IL CASO MARGHERA Per anni i lavoratori portuali hanno operato a contatto con le fibre d' amianto senza alcuna protezione, dormendo sui sacchi pieni di asbesto, proveniente da Urss, Sudafrica, Mozambico, e respirando notevoli quantità di polveri provocate dalla frequente rottura dei sacchi (di juta o plastica) durante le operazioni di scarico delle navi, svolte per molto tempo manualmente.

L' incredibile situazione, proseguita fino al 1990, è stata ricostruita da decine di testimoni ascoltati nel corso della causa promossa da un operaio, ammalatosi nel 2016, dopo aver lavorato per 30 anni al Porto, e deceduto nel 2018, un anno prima della sentenza con cui, pochi giorni fa, il giudice della sezione lavoro, Chiara Coppetta Calzavara, ha condannato l' **Autorità portuale** a risarcire gli eredi, versando loro circa 200 mila euro, in relazione al danno patito dal loro caro.

Moglie e figli potranno ora avviare un' autonoma causa per ottenere il risarcimento dei danni sofferti personalmente per la malattia e la morte del familiare. La causa è stata patrocinata dall' avvocato Enrico Cornelio. 56 CASI IN 30 ANNI Davanti al Tribunale sono stati presentati anche i risultati di una ricerca dalla quale emerge che dal 1980 al 2007 sono stati accertati ben 56 casi di neoplasie correlate all' amianto, 47 dei quali tra gli operai della Compagnia lavoratori portuali (Clp); i rimanenti tra ex dipendenti dell' **Autorità portuale**. I tumori correlati all' amianto si sviluppano con un lungo periodo di latenza, e dunque si possono manifestare anche di distanza di 30 anni dall' ultima esposizione con le fibre cancerogene.

Nella causa decisa nei giorni scorsi, è emerso che l' operaio ammalato aveva fumato sigarette per molti anni, ma il Tribunale, sulla base di una consulenza medica, ha ritenuto che l' adenocarcinoma che ne ha provocato la morte, dopo una lunga sofferenza, sia sicuramente conseguente all' esposizione prolungata all' amianto.

NESSUNA PRECAUZIONE Nella sentenza viene ricordato che fin dal 1943 era in vigore una legge che imponeva una serie di precauzioni e che alla fine degli anni Sessanta arrivarono i primi studi che stabilirono una correlazione scientifica tra esposizione all' amianto e una serie di tumore. Ciò nonostante al porto di Venezia non furono prese precauzioni per proteggere i lavoratori, e l' **Autorità portuale** è chiamata a rispondere, in quanto gli operai, all' epoca aderenti alla Clp, hanno svolto attività per conto dell' allora Provveditorato al porto, a cui sono succeduti l' **Autorità portuale** prima e l' **Autorità di sistema portuale** poi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Amianto, Porto condannato

Un dipendente morì di tumore, gli eredi ora saranno risarciti con 200mila euro. Per molti anni gli addetti hanno scaricato senza protezione la sostanza cancerogena

IL CASO In definitiva, la sentenza del Tribunale di Venezia ha condannato l' **Autorità portuale** a risarcire gli eredi di un operaio ammalatosi nel 2016 e deceduto nel 2018. La causa è stata patrocinata dall' avvocato Enrico Cornelio. Davanti al Tribunale sono stati presentati anche i risultati di una ricerca dalla quale emerge che dal 1980 al 2007 sono stati accertati ben 56 casi di neoplasie correlate all' amianto, 47 dei quali tra gli operai della Compagnia lavoratori portuali (Clp); i rimanenti tra ex dipendenti dell' **Autorità portuale**.

IL CASO In definitiva, la sentenza del Tribunale di Venezia ha condannato l' **Autorità portuale** a risarcire gli eredi di un operaio ammalatosi nel 2016 e deceduto nel 2018. La causa è stata patrocinata dall' avvocato Enrico Cornelio. Davanti al Tribunale sono stati presentati anche i risultati di una ricerca dalla quale emerge che dal 1980 al 2007 sono stati accertati ben 56 casi di neoplasie correlate all' amianto, 47 dei quali tra gli operai della Compagnia lavoratori portuali (Clp); i rimanenti tra ex dipendenti dell' **Autorità portuale**.

IL CASO In definitiva, la sentenza del Tribunale di Venezia ha condannato l' **Autorità portuale** a risarcire gli eredi di un operaio ammalatosi nel 2016 e deceduto nel 2018. La causa è stata patrocinata dall' avvocato Enrico Cornelio. Davanti al Tribunale sono stati presentati anche i risultati di una ricerca dalla quale emerge che dal 1980 al 2007 sono stati accertati ben 56 casi di neoplasie correlate all' amianto, 47 dei quali tra gli operai della Compagnia lavoratori portuali (Clp); i rimanenti tra ex dipendenti dell' **Autorità portuale**.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Margonara, spiagge libere sporche ultimatum per Authority e Comuni

Forte richiamo del difensore ligure Lalla: «Urgente attivare adeguato sistema di raccolta rifiuti, docce e bagni pubblici»

ne eroghi appositi contributi ai Comuni per finanziare interventi per la sicurezza della balneazione, ma anche per l'igiene e le pulizie delle spiagge libere. Il richiamo è stato inoltrato ai due Comuni, anche se la competenza sulla spiaggia della Margonara ricade nella sfera dell'Autorità di sistema portuale.

Il dirigente a capo dell'Ufficio territoriale di Savona, Paolo Canavese, in occasione della prima lettera aveva già fatto presente che l'area interdotta al pubblico era stata recintata per motivi di sicurezza e che l'intenzione dell'Autorità portuale è di sistemare il fabbricato. Solo che per elaborare il progetto e indire il bando per appaltare i lavori richiede tempi tecnici e di legge che per forza di cose andranno oltre i mesi estivi. Dal canto suo, il sindaco savonese Ilaria Caprioglio ha confermato di aver ricevuto la lettera del Difensore civico e di aver incaricato della questione il dirigente del settore Lavori pubblici.

Quest'ultimo ha già effettuato un sopralluogo nella parte di spiaggia che ricade nel territorio di Savona, riscontrando che non sussistono particolari necessità di pulizia. In ogni caso il Comune è pronto ad attivarsi per eventuali interventi. La parte di spiaggia che ricade nel territorio di Albissola è invece quella già transennata dall'Autorità portuale e quindi non accessibile al pubblico. Il Comune si è comunque dichiarato disponibile.

16 SAVONA
Estate al via tra novità e disagi

Margonara, spiagge libere sporche ultimatum per Authority e Comuni

Forte richiamo del difensore ligure Lalla - Urgente attivare adeguato sistema di raccolta rifiuti, docce e bagni pubblici

Savona/Vado - La spiaggia della Margonara, tra Savona e Albissola Marina, è stata recintata per motivi di sicurezza e di igiene. Il richiamo del difensore civico ligure Lalla è stato inoltrato ai due Comuni, anche se la competenza sulla spiaggia della Margonara ricade nella sfera dell'Autorità di sistema portuale. Il dirigente a capo dell'Ufficio territoriale di Savona, Paolo Canavese, in occasione della prima lettera aveva già fatto presente che l'area interdotta al pubblico era stata recintata per motivi di sicurezza e che l'intenzione dell'Autorità portuale è di sistemare il fabbricato. Solo che per elaborare il progetto e indire il bando per appaltare i lavori richiede tempi tecnici e di legge che per forza di cose andranno oltre i mesi estivi. Dal canto suo, il sindaco savonese Ilaria Caprioglio ha confermato di aver ricevuto la lettera del Difensore civico e di aver incaricato della questione il dirigente del settore Lavori pubblici. Quest'ultimo ha già effettuato un sopralluogo nella parte di spiaggia che ricade nel territorio di Savona, riscontrando che non sussistono particolari necessità di pulizia. In ogni caso il Comune è pronto ad attivarsi per eventuali interventi. La parte di spiaggia che ricade nel territorio di Albissola è invece quella già transennata dall'Autorità portuale e quindi non accessibile al pubblico. Il Comune si è comunque dichiarato disponibile.



Suggestiva spiaggia della spiaggia della Margonara, tra Savona e Albissola Marina

Nel Santuario dei cetacei le analisi del Dna marino

Savona - Un'attività di ricerca scientifica è in corso nel Santuario dei cetacei di Savona. Gli esperti stanno analizzando il Dna marino di alcune specie di cetacei, per verificare la loro salute e la presenza di inquinanti. L'attività è coordinata dal Centro di ricerca e conservazione dei cetacei marini del Santuario.



Dolfini nel Santuario dei cetacei di Savona

SAVONA

L' Authority spenderà 900 mila euro per demolire un capannone portuale

ANTONIO AMODIO

Approvato da Port Authority di Sistema il progetto esecutivo riguardante la demolizione e sistemazione dei capannoni T1 e l' ex cantiere Sparano nel bacino di Savona per una spesa di 900 mila euro. La Port Authority procederà ora all' affidamento dei lavori attraverso piattaforma informatica con procedura aperta e con aggiudicazione all' offerta migliore. L' iter di approvazione è stato particolarmente complesso, attraverso due conferenze dei servizi e l' espressione di numerosi pareri tra i quali della Soprintendenza dei Beni Architettonici della Liguria, in quanto il capannone T1 ha più di 70 anni ed è quindi compreso tra gli edifici soggetti alla procedura di verifica dell' interesse storico, presso il ministero dei Beni culturali.

Obiettivi del progetto sono l' eliminazione di una situazione di pericolo, (rischio ci crolli), il recupero di preziosi spazi portuali e la realizzazione di un raccordo ferroviario alle nuove aree sul terrapieno a mare antistante il grande magazzino T3.

Il capannone T 1, 3.000 metri quadrati di superficie coperta, è realizzato in carpenteria metallica e muratura. Se ne prevede la completa demolizione, compresa la pavimentazione, e la successiva asfaltatura delle aree con il ripristino delle pendenze per lo smaltimento delle acque superficiali. L' ex capannone Sparano occupa circa 300 metri quadrati. Un altro segnale importante della volontà dell' Autorità di Sistema di potenziare e rilanciare gli scali di Savona e Vado Ligure, ammodernandoli il più possibile e promuovendo progetti come questo che recuperano parti importanti di superficie alle attività commerciali.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

SAVONA

Il difensore civico della Regione impone interventi alla Margonara

Servono pulizia e servizi igienici: adesso la palla passa ai Comuni

ALBIGNOLA

È un'isola che si staglia in un'insenatura di roccia, con un'acqua cristallina e un'aria pulita. Ma a Margonara, in provincia di Savona, la natura è stata invasa da rifiuti e immondizie. Il difensore civico della Regione ha imposto ai Comuni di intervenire per pulire l'isola e migliorare i servizi igienici. Adesso la palla passa ai Comuni.

SAVONA

Aurelia Bis bloccata a Savona l'incontro dei Comuni coinvolti

La giunta comunale di Savona ha bloccato l'incontro dei Comuni coinvolti nella gestione dell'isola di Aurelia Bis. La giunta ha chiesto che l'incontro si svolga in un luogo sicuro e con la presenza di forze dell'ordine.

SAVONA

I traghetti di Corsica Ferries basi per gli studi sulla biodiversità

Una ricerca di ricerca sulla biodiversità è stata avviata in Corsica. Gli studi si basano sui traghetti di Corsica Ferries, che collegano le due isole.

SAVONA

L' Authority spenderà 900 mila euro per demolire un capannone portuale

La Port Authority di Sistema ha approvato un progetto per la demolizione e sistemazione di un capannone portuale a Savona. La spesa è di 900 mila euro.



Savona, a rischio l'ultima funivia d'Europa. E il ministero dei Trasporti non risponde

Vista dalle colline di **Savona**, l'ultima funivia d'Europa è un gigantesco pentagramma di acciaio, che da 107 anni trasporta carbone dal **porto** di **Savona** in Val Bormida, scavalcando 18 km di boschi. "Quand'ero ragazzino, anch'io mi aggrappavo ai vagonetti - racconta Fulvio Berruti, ex-dipendente delle Funivie e a lungo rappresentante sindacale - era una sfida fra ragazzi: vinceva chi si faceva trasportare più lontano, ma spesso le guardie di stazione ci correvano dietro. Mio padre, 'funiviere' anche lui, raccontava che, durante la guerra, i più poveri salivano sui pali per scaricare i vagonetti e rubare il carbone". Quando venne realizzata nel 1912, quella di Funivie era la linea di trasporto aerea più lunga del mondo e, da allora, i vagonetti che attraversano il "cielo sopra **Savona**" sono una componente fissa del paesaggio, che resistendo alla sfida del tempo sembra quasi rassicurare la provincia sulla continuità del suo destino industriale. Questa certezza è crollata a gennaio, quando il ministero delle Infrastrutture ha bloccato i finanziamenti (20 milioni) al gruppo Ascheri che ha in concessione l'impianto, perché non avrebbe rispettato l'impegno di coprire i parchi dove viene stoccato il carbone. "A gennaio dovevamo discutere con l'azienda un piccolo premio di risultato, perché abbiamo scaricato 100mila tonnellate in più rispetto al 2017 - dice Fabrizio Castellani (Filt Cgil **Savona**) - e mai avremmo immaginato quel che stava accadendo e che l'azienda ci ha nascosto. E' stato un parlamentare a dirci di contattare il Mit, perché aveva sospeso i contributi che versa ogni tre mesi, sia per l'esercizio che per gli investimenti tecnologici, compresa la copertura dei parchi carbonili a San Giuseppe di Cairo". Funivie, insieme a Italiana Coke e al "Terminal alti fondali **Savona**", fa parte di un sistema integrato che con l'indotto dà lavoro a 600 persone. Per essere sostenibile questa rete dovrebbe scaricare almeno 1.500.000 tonnellate all'anno, cosa impossibile perché i fondali del **porto** di **Savona** accolgono solo navi di medie dimensioni.

ilfattoquotidiano.it / BLOG di Mimmo Lombezzi

Prima di mettere i pannelli fotovoltaici sul tetto di casa, leggi queste 3 novità che stanno cambiando il mercato

FOTVOLTAICO PER TE

Savona, a rischio l'ultima funivia d'Europa. E il ministero dei Trasporti non risponde

Lettere & Precisi | 18 giugno 2019

COMMENTI (4)

Più informazioni su: [Ascheri](#), [Industria](#), [Liguria](#), [Ministero dei Trasporti](#), [Savona](#)

Mimmo Lombezzi
Scrittore, giornalista

Per | Articoli

Vista dalle colline di **Savona**, l'ultima funivia d'Europa è un gigantesco pentagramma di acciaio, che da 107 anni trasporta carbone dal porto di Savona in Val Bormida, scavalcando 18 km di boschi. "Quand'ero ragazzino, anch'io mi aggrappavo ai vagonetti - racconta **Fulvio Berruti**, ex-dipendente delle Funivie e a lungo rappresentante sindacale - era una sfida fra ragazzi: vinceva chi si faceva trasportare più lontano, ma spesso le guardie di stazione ci correvano dietro. Mio padre, 'funiviere' anche lui, raccontava che, durante la guerra, i più poveri salivano sui pali per scaricare i vagonetti e rubare il carbone".

Quando venne realizzata nel 1912, quella di **Funivie** era la linea di trasporto aerea più lunga del mondo e, da allora, i vagonetti che attraversano il "cielo sopra Savona" sono una componente fissa del paesaggio, che resistendo alla

Face2Face
Diventa agente per Face2Face dai tuoi svizzeri alla tua carriera

Investimenti
Oltre 2.200.000 risparmi di casa in vendita a 10.000. Trova quello giusto per te nel portale N.1 di Italia

Dalla Bormida
Francia, fermato per corruzione **Michel Platini**
L'ex n°1 Uefa sotto accusa per i mondiali al Qatar

Calcio
POLITICA
Pd, Zingaleschi: "Ricostruire fiducia tra noi italiani e subito estratti tra i dirigenti Da Con quattro inquirenti, serve Pizzò"

Giornalisti & Scrittori
Draghi: "Se necessario c'è ancora spazio per QE e tagli dei tassi". E la spread cala

ABBONATI
A 4.900 € (prezzo medio)

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Controlli lumaca a Genova «Merce in porto per 15 giorni»

Gli spedizionieri mettono sotto accusa gli uffici del ministero della Salute: «Carenza di personale dovuta all'incapacità di pianificare il turnover»

Alberto Quarati - **GENOVA** Mentre le imprese esportatrici della Liguria combattono per mantenere vivi i traffici della regione - come è emerso ieri dai dati illustrati all'assemblea annuale dell'Alce, l'Associazione ligure per il commercio estero - il **porto di Genova** non inverte la curva negativa dei traffici, che secondo i dati riportati di Giampaolo Botta, direttore generale della Spediporto, sono in forte calo anche in aprile e maggio: «L'export tiene - spiega Botta - non senza difficoltà, l'import è drasticamente calato». Il Ponte Morandi e la situazione internazionale, certo. Ma in questo momento nel mirino degli spedizionieri ci sono soprattutto gli uffici che dipendono dal ministero della Sanità: Usmaf, ufficio Veterinario e Fitopatologico.

«Per avere un metro circa l'attenzione che viene riservata al **porto di Genova**, basti pensare che l'Usmaf non ha un direttore da sei anni. Da tre viene un supplente, da Messina, una volta al mese». Al contrario delle dogane, che stanno implementando un piano di rinforzo dell'organico, gli uffici sanitari sono in emergenza, «e questo perché - dice Botta - non c'è stata la capacità di pianificare il turnover».

In una lettera inviata proprio a Usmaf e ministero della Sanità firmata dall'avvocato Andrea Roveta, la Spediporto ricorda che il sistematico ritardo nei controlli della merce deperibile (frutta, carni, agrolimentari), che ormai si aggira sui 15 giorni, sta causando danni economici e reputazionali alle Case di spedizione, tanto che l'associazione di categoria sta valutando di agire in sede civile e penale. Tra gli operatori l'umore è nero: «La carenza di controlli sono un danno per il **porto di Genova**, e dobbiamo evitare che questo danno diventi strutturale» sottolinea Mino Giachino, presidente della Saimare, una delle principali società di spedizione genovesi, da sempre in prima linea sulle battaglie doganali. Botta sottolinea come due grossi clienti del **porto di Genova** abbiano recentemente lasciato **Genova** in favore di Rotterdam: secondo quello che si dice in banchina si tratterebbe di una società tecnologica e di un importatore svizzero.

Preoccupazione è stata espressa anche dal presidente di Confindustria **Genova**, Giovanni Mondini, sul rallentamento del progetto **Porto -Città**, per migliorare gli accessi allo scalo, finanziato per 600 milioni e previsto nel decreto **Genova**: «Il commissario ha fatto le gare a quanto so ci sono già difficoltà di carattere burocratico sull'emanazione dei bandi, in relazione ad aspetti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale».

Intanto, l'Alce ha messo in evidenza gli sforzi ma anche le difficoltà delle aziende liguri a mantenere alti i volumi di import-export della regione: se è vero, come ha sottolineato il governatore ligure, Giovanni Toti, che nei primi mesi del 2019 l'export ligure è tornato a crescere del 2%, è altrettanto vero che il 2018 non è stato un anno esaltante, come spiega il presidente dell'associazione, Riccardo Braggio, con l'export ligure che ha registrato un calo del 6,7% - il peggior dato in Italia. In compenso cresce l'import (+2,5%) «e questo è un bene, perché dimostra la sostanziale solidità della nostra economia regionale». Per superare l'impasse, Braggio chiede alle istituzioni pubbliche più efficacia nei progetti di internazionalizzazione delle piccole imprese.

Controlli lumaca a Genova «Merce in porto per 15 giorni»
Gli spedizionieri mettono sotto accusa gli uffici del ministero della Sanità: «Carenza di personale dovuta all'incapacità di pianificare il turnover»

Lavoratori di Piaggio: «Non chiudete Sestri per salvare Villanova»

Leonardo mette in cassa due miliardi di contratti

UCINA CONFINDIRISTIA NAUTICA CONVENTION 5+1 TIC 2019
20-21 giugno 2019
Autorità Portuale di Genova



Ponte Genova: Spediporto, calo traffici porto ultimi 2 mesi

Per tornare a crescere Zona Logistica Semplificata Valpolcevera

(ANSA) - GENOVA, 18 GIU - "Il porto di Genova sta arrancando con difficoltà ormai da quasi un anno e secondo i nostri dati anche ad aprile e maggio i traffici dello scalo sono ulteriormente calati". Lo ha dichiarato il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta, in occasione dell'assemblea annuale dell'Alce, l'Associazione Ligure Commercio Estero. "Nel quarto quinto mese dell'anno il trend del porto è ancora negativo: l'export sta tenendo, non senza difficoltà, mentre l'import è drasticamente calato". Per quanto riguarda le ragioni di questa situazione, Botta ha ricordato che "la crisi infrastrutturale, seguita al crollo del ponte Morandi, ha colpito duro. Oggi le navi continuano ad arrivare ma sono meno cariche di prima. Ci sono però - secondo il direttore di Spediporto - altri fattori che pesano, a partire dalla situazione economica internazionale per arrivare fino alle note problematiche di carattere burocratico che affliggono i porti italiani e che li penalizzano nella competizione con gli scali del Nord Europa". Proprio per tentare di ridare maggiore competitività al porto, l'associazione degli spedizionieri genovesi da tempo sostiene il progetto di creare una Zona Logistica Semplificata in Valpolcevera, "che è un naturale polmone logistico rivolto verso il porto" e che potrebbe costituire un fattore di attrazione per i flussi di merci e "anche per le aziende che potrebbero così insediarsi in quest'area". (ANSA).



Spediporto: "Il porto di Genova sta arrancando"

GENOVA - "Il **porto** di **Genova** sta arrancando con difficoltà ormai da quasi un anno e secondo i nostri dati anche ad aprile e maggio i traffici dello scalo sono ulteriormente calati". Lo ha dichiarato il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta, in occasione dell'assemblea annuale dell'Alce, l'Associazione Ligure Commercio Estero. "Nel quarto quinto mese dell'anno il trend del **porto** è ancora negativo: l'export sta tenendo, non senza difficoltà, mentre l'import è drasticamente calato". Per quanto riguarda le ragioni di questa situazione, Botta ha ricordato che "la crisi infrastrutturale, seguita al crollo del ponte Morandi, ha colpito duro. Oggi le navi continuano ad arrivare ma sono meno cariche di prima. Ci sono però - secondo il direttore di Spediporto - altri fattori che pesano, a partire dalla situazione economica internazionale per arrivare fino alle note problematiche di carattere burocratico che affliggono i porti italiani e che li penalizzano nella competizione con gli scali del Nord Europa". Proprio per tentare di ridare maggiore competitività al **porto**, l'associazione degli spedizionieri genovesi da tempo sostiene il progetto di creare una Zona Logistica Semplificata in Valpolcevera, "che è un naturale polmone logistico rivolto verso il **porto**" e che potrebbe costituire un fattore di attrazione per i flussi di merci e "anche per le aziende che potrebbero così insediarsi in quest'area". Commenti.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like HOME, GENOVA, SAVONA, LA SPEZIA, IMPERIA, GENOVA, SANREMO, ARCHIVI, PORTI, WEBCAM, METEO. The main content area features a news article titled "Spediporto: 'Il porto di Genova sta arrancando'" dated martedì 18 giugno 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. Below the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. A "Commenti" section is present with a form to add a comment. On the right side of the page, there are several promotional banners for "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE". At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a "Primo" logo.

Armi, domani un' altra nave saudita a Genova

La mobilitazione dei "camalli" aveva impedito alla nave saudita Bahri Yanbu, il 21 maggio scorso, di caricare attrezzature per le comunicazioni militari nel conflitto contro lo Yemen. Ora ci riprovano. È previsto infatti per domattina l' arrivo a Genova della Bahri Jazan, un altro cargo che dovrebbe caricare i gruppi elettrogeni trasferiti per ispezioni, dopo le proteste dei portuali, al Centro smistamenti merci.

Non si tratta di armamenti, ma comunque macchinari con specifiche militari: per la loro esportazione la Teknel di Roma aveva chiesto le autorizzazioni all' Uama, l' autorità competente per l' export bellico del ministero degli Esteri.

A lanciare l' allarme è un gruppo di Ong (Amnesty Italia, Comitato riconversione RWM, Focolari, Rete della Pace, Rete Italiana Disarmo, Oxfam Italia.

«Si tratta di 4 gruppi elettrogeni su rimorchio, dotati di palo telescopico del tipo TK 13046 per alimentare centri di telecomunicazione, comando e controllo per operazioni aeree e terrestre», parte di un ordine di 18 generatori da 7,8 milioni di euro.

Le Ong rinnovano l' appello al governo di «sospendere l' invio di ogni tipo di materiali d' armamento alla coalizione capeggiata dall' Arabia Saudita» che in Yemen sta operando «bombardamenti che gli esperti Onu hanno definito 'crimini di guerra'». (L. Liv.)

)



Il Manifesto

Genova, Voltri

Genova, porto in sciopero contro il cargo delle armi

Sarà sciopero al porto di Genova non appena la nave saudita Bahri Jazan accosterà alle banchine per imbarcare il materiale bellico che il cargo gemello - Bahri Yanbu - ha dovuto lasciare in deposito lo scorso 21 maggio a causa del primo atto di boicottaggio dei camaliti verso chi alimenta la guerra in Yemen. Ieri la Camera del Lavoro del capoluogo ligure ha garantito la piena copertura sindacale, coerentemente con la protesta di maggio, che tra l'altro ha avuto un'eco internazionale notevole.

Subito dopo Genova anche i dockers iscritti al sindacato Cgt del porto di Marsiglia- Fos sur Mer, uno degli scali commerciali più importanti d'Europa, si sono rifiutati di imbarcare i cannoni Caesar prodotti dall'azienda francese Nexter sulla Bahri Yanbu. E se a Cagliari un'altra nave, la Bahri Ta buk, è riuscita a riempire la stiva di bombe Rwm prodotte a Domusnovas è perché gli armatori sauditi li hanno potuto scortare le casse con guardie private e utilizzare per l'imbarco il personale di bordo, cosa impossibile nella maggior parte degli altri porti italiani.

A GENOVA I GIOVANI CAMALLI si sono galvanizzati per gli attestati di stima e solidarietà arrivati da colleghi francesi, tedeschi e di altri scali italiani e nelle assemblee di questi giorni, in attesa dell'arrivo della nuova nave della compagnia statale Bahri - previsto per domani - c'era chi si diceva pronto ad andare a bloccare l'approdo anche a bordo di canotti. Per convincere i lavoratori della compagnia unica dei portuali di Genova a trasportare a bordo della Bahri Jazan i materiali lasciati a terra e poi trasferiti nel Centro smistamento merci, gli armatori arabi avevano dichiarato che non si trattava di armi e convinto la prefettura e le autorità portuali a farsi da tramite nei confronti dei sindacati. Ma gli esperti della coalizione di associazioni pacifiste che hanno lanciato l'appello al boicottaggio dei traffici di armamenti destinati alla guerra in Yemen, dove le forze saudite sono accusate di crimini contro l'umanità dall'Onu cioè Amnesty internazionale Italia, Comitato per la riconversione Rwm, Movimento dei Focolari Italia, Rete della Pace, Rete italiana per il Disarmo e Oxfam Italia - hanno chiarito e portato prove sulla natura bellica della commessa.

SI TRATTA DI 4 COPPIE di shelter e gruppi elettrogeni, quindi su rimorchio, dotati di palo telescopico prodotti dall'azienda Teknel di Roma - comparto Difesa - per centri di comunicazione, comando e controllo di operazioni aeree e terrestri. Questi macchinari sono dual use, civile e militare, possono essere usati anche in caso di catastrofi ma, come documenta la relazione governativa 2018 sull'export militare e le autorizzazioni chieste all'authority preposta dalla Farnesina (Uama), fanno parte di un ordinativo di 18 coppie di shelter più generatore del valore quasi 8 milioni di euro, ad uso bellico. Del resto il destinatario indicato - la Guardia nazionale saudita - partecipa in prima linea alla guerra in Yemen, come fa notare il ricercatore di Opal Carlo Tombola.

«DA ALTRI PORTI abbiamo ricevuto tante proposte per creare una rete comune - racconta Riccardo Degli Innocenti del Collettivo autonomo lavoratori portuali - che renda difficile a queste rolls royce della logistica militare di continuare a rastrellare armi dall'America all'Europa per fomentare una delle guerre più sporche al mondo».



Navi delle armi, mercoledì pomeriggio presidio davanti a palazzo San Giorgio

Convocato dal Calp a partire dalle 17. L'arrivo della nave previsto all'alba di giovedì

KATIA BONCHI

Genova. Il collettivo autonomo dei lavoratori portuali ha indetto un presidio davanti a palazzo San Giorgio, sede dall' autorità portuale di sistema, contro le cosiddette Navi delle armi. Il presidio è stato convocato per domani pomeriggio a partire dalle 17. L'obiettivo è protestare contro la scelta da parte del porto di Genova di far attraccare il cargo saudita Bahri Jazan che dovrà imbarcare i due generatori della Teknel che a detta dei portuali sono destinati ad uso militare e non civile come ha invece sostenuto l'azienda. I due generatori erano stati lasciati a terra lo scorso 20 maggio dopo lo sciopero e la protesta dei portuali e dei pacifisti che avevano impedito il loro imbarco a porto della Bahri Yambu. La Jazan intanto, che si trova al momento al largo di Barcellona, dovrebbe arrivare a Genova all'alba di giovedì.



Infrastrutture: Mondini, integrazione porto-città rischia

Risolvere problemi e andare avanti ora che ci sono condizioni

(ANSA) - GENOVA, 18 GIU - "A quanto mi risulta, il progetto 'porto-città', che sarebbe importantissimo per migliorare le connessioni tra il porto, la città, gli Erzelli, l' aeroporto, rendendo più efficienti i flussi di traffico, sta già subendo dei ritardi e stia rischiando di arenarsi". Lo ha dichiarato il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini in merito agli attesi interventi a Genova per migliorare l' integrazione tra porto e città. Mondini ne ha parlato all' assemblea dell' Alce (Associazione Ligure Commercio Estero) ribadendo la necessità di procedere in fretta: "Il progetto è già finanziato con 600 milioni di euro stanziati, e grazie al decreto Genova è inserito nell' ambito di competenza della struttura commissariale, potendo quindi essere gestito in deroga al codice degli appalti". Secondo il numero uno degli industriali genovesi, "ci sono quindi tutte le condizioni per andare avanti rapidamente con un' opera che migliorerebbe notevolmente la vivibilità della nostra città. Se non ora, quando?" si è quindi chiesto chiesto Mondini. "Ma - ha aggiunto - il presidente di Confindustria - a quanto so ci sono già difficoltà di carattere burocratico sull' emanazione dei bandi, in relazione ad aspetti di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Ci saranno sicuramente delle ragioni, ma penso che sia il caso di provare a risolvere i problemi in fretta e andare avanti fino a che ci sono a disposizione tutti gli strumenti amministrativi e finanziari". (ANSA).



SALINI "GRANDI OPERE PER RILANCIARE GENOVA"

Grandi opere per rilanciare Genova. Dalla ricostruzione del nuovo Ponte all' alta velocità del Terzo Valico: progetti su cui Salini Impregilo è al lavoro. "Fare sviluppo sostenibile significa avere una visione di lungo periodo, e nel settore delle infrastrutture questo approccio non è solamente auspicabile ma necessario", ha dichiarato Pietro Salini, Amministratore Delegato Salini Impregilo, intervenendo al Simposio "Sviluppo sostenibile, economia circolare, infrastrutture e tutela del territorio", organizzato dalla Fondazione Sorella Natura a Genova. Presenti al convegno, tra gli altri, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente della Regione Giovanni Toti e il presidente e l' amministratore di Pergenova, Alberto Maestrini e Nicola Meistro. "In questi giorni - ha proseguito Salini - stiamo dando vita ad un grande progetto industriale di scala nazionale che porge lo sguardo verso il futuro del Paese, cercando di salvaguardare l' occupazione, rafforzare gli investimenti in salute e sicurezza e per la formazione dei giovani, consolidando lo sviluppo del nostro settore. Così come stiamo facendo a Genova, con opere che puntano a garantire nel futuro il suo ruolo di grande hub portuale e commerciale europeo". Quello del Terzo Valico dei Giovi è uno dei progetti di mobilità sostenibile prioritari per il completamento della TEN-T, la rete dei corridoi ferroviari in via di costruzione in Europa. "Genova - ha proseguito Salini - è nuovamente faro della civiltà del Paese perché dimostra che, se ci si crede e si collabora, tutto si può fare. Mettendo sempre al centro il tema del lavoro". Le grandi opere rappresentano un volano di sviluppo di cui sono un esempio i cantieri del Terzo Valico e del nuovo Ponte sul Polcevera, in cui a regime saranno occupate 6.000 persone, che potranno arrivare a 7.000 con il nodo ferroviario, con un sostegno ad oltre 25.000 persone se si considerano i nuclei familiari, evidenzia Salini Impregilo in una nota. "L' idea di sviluppo sostenibile e' tra i concetti fondanti del Progetto Italia, l' operazione industriale lanciata da Salini Impregilo che punta a stimolare crescita nel lungo periodo, secondo criteri di sostenibilità sociale ed ambientale", sottolinea la nota.



Salini: «Le infrastrutture spingono la rinascita sostenibile di Genova»

Genova - «Grandi opere per rilanciare Genova»: dalla ricostruzione del nuovo Ponte all' alta velocità del Terzo Valico, progetti su cui Salini Impregilo è al lavoro, le infrastrutture diventano il simbolo della rinascita della città, dimostrando come opere efficienti e sicure possano garantire sviluppo sostenibile, con occupazione e ricchezza condivisa. Presenti al convegno, tra gli altri, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente della Regione Giovanni Toti e il presidente e l' amministratore di Pergenova, Alberto Maestrini e Nicola Meistro. Infrastrutture - «Fare sviluppo sostenibile significa avere una visione di lungo periodo, e nel settore delle infrastrutture questo approccio non è solamente auspicabile ma necessario - ha dichiarato Pietro Salini, Amministratore Delegato Salini Impregilo, intervenendo al Simposio "Sviluppo sostenibile, economia circolare, infrastrutture e tutela del territorio - In questi giorni stiamo dando vita ad un grande progetto industriale di scala nazionale che porge lo sguardo verso il futuro del Paese, cercando di salvaguardare l' occupazione, rafforzare gli investimenti in salute e sicurezza e per la formazione dei giovani, consolidando lo sviluppo del nostro settore. Così come stiamo facendo a Genova, con opere che puntano a garantire nel futuro il suo ruolo di grande hub portuale e commerciale europeo». Lavoro - 0171Genova - ha proseguito Salini - è nuovamente faro della civiltà del Paese perché dimostra che, se ci si crede e si collabora, tutto si può fare. Mettendo sempre al centro il tema del lavoro». «Le grandi opere rappresentano infatti un volano di sviluppo di cui sono un esempio i cantieri del Terzo Valico e del nuovo Ponte sul Polcevera, in cui a regime saranno occupate 6.000 persone, che potranno arrivare a 7.000 con il nodo ferroviario, con un sostegno ad oltre 25.000 persone se si considerano i nuclei familiari. Ed è proprio l' idea di sviluppo sostenibile tra i concetti fondanti del Progetto Italia, l' operazione industriale lanciata da Salini Impregilo che punta a stimolare crescita nel lungo periodo, secondo criteri di sostenibilità sociale ed ambientale, creando un grande player competitivo in Italia e all' estero che spinga l' occupazione diretta e della filiera delle piccole imprese che danno lavoro sui territori».



Rixi rilancia a Genova il Quarto Valico urgente

GENOVA Nel mondo della logistica l'unità di misura della distanza non sono i chilometri, bensì tempi e costi. Sul mercato svizzero, il porto di Genova ha già un vantaggio competitivo rispetto ai porti del Nord Europa: i tempi. Per gli operatori la vera sfida di questi anni ruota tutta intorno al concetto di affidabilità e di minor rischio per i caricatori. Una sfida che verrà vinta solo se sulle infrastrutture materiali verranno applicati una serie di processi, regolamentati in maniera puntuale ed efficiente. Mercoledì prossimo 26 giugno alle 15 nel salone di rappresentanza di Palazzo Ambrogio di Negro (piazza Banchi), nell'ambito della Genoa Shipping Week, Spediporto l'associazione degli spedizionieri genovesi propone un approfondimento sulle nuove strategie infrastrutturali, soluzioni logistiche a breve e medio termine, sviluppo marketing e commerciale per il rilancio del Porto di Genova verso i mercati svizzeri. Il tema: News ports of Genoa: un Quarto Valico di servizi per l'economia svizzera. Intervengono: Paolo Emilio Signorini, presidente **AdSP** Mar Ligure Occidentale; Edoardo Rixi, Camera dei Deputati; Marzia Cicchetti, customer service and marketing office supervisor PSA Genova Pra'; Fabio Maciocci, presidente ATIS, Aziende ticinesi imprese di spedizione e logistica; Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto. Modera l'incontro: Angelo Scorza, direttore Ship2Shore.



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Shipping week, Genova riconnessa

In una settimana oltre 50 eventi per guardare oltre lo choc del ponte Morandi

ALBERTO GHIARA GENOVA. «La Genoa shipping week è nata otto anni fa mettendo insieme il Dinner di Assagenti con il Port shipping tech di Clickutility. Quest'anno si presenta con oltre 50 eventi fra business e networking, cultura e divulgazione, sport, che si svolgeranno fra i 24 e il 30 giugno. E' il frutto di una grande sinergia anche con le istituzioni per rafforzare il legame fra città e porto», spiega Massimo Moscatelli, segretario generale di Assagenti, alla presentazione dell'evento organizzato dagli agenti marittimi genovesi. Il tema della sinergia è stato particolarmente sentito a Genova negli ultimi mesi, in seguito al crollo del ponte Morandi. Il titolo della Shipping week è We connect. Non a caso il sindaco, Marco Bucci, sottolinea come la settimana coinciderà con due passaggi cruciali nella vicenda del ponte: l'abbattimento delle pile 10 e 11 e il quasi contemporaneo arrivo a Genova della prima parte del nuovo ponte, costruito nei cantieri di Castellammare di Stabia. Il tutto mentre in città saranno presenti migliaia di quadri dello shipping di tutto il mondo: ne sono attesi circa 2.500 soltanto per l'evento finale, lo Shipbrokers and shipagents dinner, venerdì 28 giugno. In tutta la settimana, con eventi anche il sabato e la domenica, si prevede che visiteranno Genova 6 mila persone. Assagenti stima in 6 milioni di euro l'indotto generato per la città. L'appuntamento principale è rappresentato da Port&ShippingTech, conferenza articolata sui temi dell'innovazione nella riduzione dell'impatto ambientale, nell'automazione delle operazioni portuali e marine, nello sviluppo dei corridoi logistici e nella sicurezza. Ci saranno poi i convegni su Ship recycling (l'ammiraglio Nicola Carlone ricorda che Genova è l'unica città italiana nella lista dei siti autorizzati dall'Unione europea per le demolizioni navali) e su Un quarto valico di servizi logistici per l'economia svizzera, quest'ultimo organizzato da Spediporto, che sta lavorando per sviluppare la Valpolcevera come nodo logistico anche per i mercati del Centro Europa, a partire proprio dalla Svizzera. Altro momento interessante sarà la tavola rotonda su Passaggi generazionali e nuove soluzioni d'investimento per le imprese marittime, di Propeller Club e Intesa San Paolo. Una presenza significativa, quella della banca torinese, che potrebbe segnare una svolta nei rapporti fra shipping e credito in Italia, incrinati dopo la crisi del 2008. «La nostra presenza afferma Gianni Debernardi, capo area di Intesa per Liguria, Piemonte e Valdaosta vuole essere un auspicio perché questa fase di rapporti difficili si concluda nel modo migliore e si riparta insieme. L'obiettivo della nostra presenza alla Shipping week è proprio tessere relazioni». Durante la settimana si svolgeranno a Genova alcuni eventi di carattere nazionale e internazionale, come incontri e consigli di amministrazione di Fonasba, Federazione del mare, Federagenti. Si riunirà a Genova anche il cda di Emsa, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, che finora non aveva mai lasciato la sede di Lisbona. La direttrice esecutiva di Emsa, Maja Markov i Kostelac, presenterà al pubblico genovese le strategie dell'Agenzia per il prossimo quinquennio. A contorno degli eventi principali sono previsti spettacoli, visite archeologiche del porto, visite a navi della Marina e della Guardia costiera, uscite in mare, il festival Zones portuaires per aprire il porto alla città, un torneo di tennis e, sabato 29 giugno, la gara podistica Genoa shipping run che si sviluppa su un percorso lungo le calate. © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL Nautilus

Genova, Voltri

GENOA SHIPPING WEEK- IV° edizione: dal 24 al 30 giugno 2019 la settimana dello shipping internazionale

Genova ospiterà la quarta edizione della Genoa Shipping Week, una settimana (dal 24 al 30 giugno) di approfondimenti tecnici rivolti al settore e di eventi divulgativi per promuovere la cultura portuale in città organizzata da Assagenti, l' Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, con il sostegno di Intesa Sanpaolo Private Banking Un' edizione rinnovata, con oltre 50 eventi a calendario, che inaugurerà lunedì 24 alle 21.30 con lo spettacolo acrobatico Orizzonti in collaborazione con Zones Portuaires **Genova** (scarica sotto comunicato stampa), dove acrobati e musicisti animeranno un palco inedito a **Porto Antico** che si svelerà fra mare e terra, in un succedersi di interventi spettacolari e inattesi. Sarà quindi il **Porto** con le sue gru, i suoi servizi e la sua comunità a diventare il centro di una settimana intensa che si svilupperà su tre direttrici - Business & Networking, Cultura e Divulgazione, Sport - e che vedrà coinvolte Istituzioni cittadine assieme a Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera. In occasione della GSWeek arriveranno infatti a **Genova** 4 unità navali - Nave Dattilo, Nave Bergamini, Sommergibile Todaro e Nave Scuola Palinuro - per un totale di 122 visite per la cittadinanza, organizzate in collaborazione con il Comune di **Genova**. GLI EVENTI BUSINESS & NETWORKING Innovazione, efficienza energetica, logistica, sicurezza, mestieri del mare e tanti altri temi animeranno la sezione dedicata all' economia del mare. A partire da 'Ship Recycling', il convegno organizzato dallo studio Siccardi Bregante & C a bordo della Fregata Carlo Bergamini, che martedì 25 giugno affronterà gli scenari emersi con l' entrata in vigore del Regolamento europeo in materia di demolizione delle navi e di recupero delle loro parti e che cerca di arginare le cattive pratiche, offrendo agli operatori soluzioni più sfidanti, sostenibili e sicure. Otto le tematiche di attualità affrontate da Port&ShippingTech (scarica sotto programma dettagliato), la conferenza principale della settimana a cura di ClickUtility Team, che da mercoledì 26 a venerdì 28 giugno offrirà un ampio programma di conferenze e momenti di networking focalizzati sull' innovazione tecnologica nel sistema logistico-portuale. Suddivisa fra tre sedi congressuali - Palazzo San Giorgio, Acquario di **Genova** e Palazzo Ambrogio di Negro- la manifestazione si concentrerà su quattro particolari aree di innovazione: la riduzione dell' impatto ambientale, l' automazione delle operazioni, sia in mare che a terra, lo sviluppo dei corridoi logistici e la sicurezza in navigazione, in **porto** e sul lavoro. Sempre il 26, al pomeriggio, a Palazzo Ambrogio di Negro 'New ports of Genoa: un 'quarto valico' di servizi logistici per l' economia svizzera', il convegno organizzato da Spediporto, l' associazione degli spedizionieri genovesi, si focalizzerà sulle nuove strategie infrastrutturali, sulle soluzioni logistiche e sullo sviluppo commerciale per il rilancio del **Porto** di **Genova** che sul mercato svizzero ha già un vantaggio rispetto ai porti del Nord Europa: i tempi. In chiusura di giornata, al ristorante Al Settimo Cielo dell' Hotel Savoia, The International Propeller Club - Port of Genoa in collaborazione con Intesa Sanpaolo Private Banking proporrà la Tavola Rotonda 'Il rilancio delle imprese marittime tra passaggi generazionali e nuove soluzioni d' investimento' in cui giovani esponenti di importanti famiglie del mondo dello shipping, assieme a due esperti del mondo bancario, condivideranno il loro punto di vista sulle nuove formule di rilancio finanziario che potranno sperabilmente influire in modo positivo sui traffici marittimi e sull' indotto. Eccezionalmente, il 26 e il 27 giugno, si svolgerà a **Genova**, il consiglio di amministrazione dell' EMSA, composto da 38 rappresentanti dell' Agenzia europea per la sicurezza marittima, che offre consulenza tecnica e assistenza operativa in materia di sicurezza marittima. Tecnologia e alta specializzazione anche per Med Seawork, la prima manifestazione fieristica B2B nel bacino del Mediterraneo dedicata ai mestieri del mare che Camera di Commercio di **Genova** e Promos Italia organizzeranno il 27 e il 28 giugno ai Magazzini del Cotone. Sarà un' opportunità di incontro fra le imprese italiane che producono beni e servizi nel campo della nautica non da diporto e 20 buyers provenienti da Germania, Marocco, Emirati Arabi e Turchia. Fonasba, Federazione del Mare e numerose altre associazioni hanno scelto la settimana per organizzare i propri incontri e board. Tra queste, l' associazione Med Cruise, che riunisce oltre 70 porti mediterranei



che ospitano scali crocieristici, e che il 25 giugno premierà i migliori scali del Mediterraneo. Il gran finale degli eventi business sarà affidato il 28 giugno alla XV edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di **Genova**, uno degli eventi più importanti nello scenario mondiale del settore marittimo, logistico e portuale che ogni due anni ridisegna la terrazza del padiglione Jean Nouvel della Fiera di **Genova** in un luogo di ritrovo e confronto per i rappresentanti del comparto marittimo internazionale. CULTURA E DIVULGAZIONE Tutta la Genoa Shipping Week sarà dedicata alla cultura portuale con eventi divulgativi, spettacoli, performance e visite guidate per scoprire luoghi affascinanti di **Genova** di solito inaccessibili. A partire da lunedì 24 con lo spettacolo acrobatico Orizzonti nella cornice di **Porto Antico**, offerto alla città da Moby, Rimorchiatori Riuniti, Corpo Piloti **Genova** e Gruppo Antichi Ormeggiatori di **Genova** con l'obiettivo di mettere in risalto l'area portuale e i suoi servizi che saranno direttamente coinvolti nella performance. Martedì 25, al mattino, l'appuntamento sarà a Calata Calata Ansaldo De Mari, di fronte a Galata Museo del Mare, dove l'associazione inGE proporrà una versione speciale del suo percorso di archeologia e patrimonio industriale Di molo in molo, dedicato alla scoperta della storia e del funzionamento dell'antico **porto** di **Genova**, attraverso le sue tracce ancora visibili. Al pomeriggio, riflettori puntati sull'industria marittima e sul suo ruolo nella salvaguardia degli oceani: con la campagna An Oceanic Awakening Wärtsilä promuove infatti azioni concrete per trasformare il settore marine&energy in un ecosistema sostenibile. All'Acquario il cluster marittimo incontrerà biologi marini e divulgatori scientifici per un dibattito organizzato in collaborazione con il Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera. Alla sera i Cantieri T. Mariotti saranno il palcoscenico inedito dello spettacolo teatrale "La leggenda del pianista sull'oceano", tratto dal monologo "Novecento" di Alessandro Baricco, in cui l'attore Igor Chierici, diretto da Luca Cicoella, racconterà la storia del celebre pianista Novecento e la sua vita a bordo del Virginian accompagnato dalle preziose note dell'orchestra Atlantic Jazz Band. Mercoledì 26, a bordo della fregata Bergamini, si svolgerà la premiazione di #shootyourport, il tradizionale concorso fotografico su Instagram - oltre 600 gli scatti ricevuti - per raccontare il **porto** da una prospettiva inedita, organizzato in collaborazione con IgersGenova e GNV. Tutta la settimana sarà animata da Zones Portuaires **Genova**, il primo Festival del **Porto** in Italia che U-Boot Lab e Incontri in Città (DAFiSt - UniGE) organizzano da quattro anni abbattendo i muri tra **porto** e città e accompagnando per mano genovesi e turisti in un viaggio tra le banchine, al di là delle cinte doganali. La quinta edizione, NUOVE ROTTE, sarà dedicata alla scoperta del **Porto** di **Genova** con visite, spettacoli, esposizioni, proiezioni, talk, navigazioni, installazioni e performance artistiche per scoprire in sicurezza aree portuali normalmente non accessibili. Dal 25 al 29 giugno sarà possibile visitare quattro unità navali ormeggiate al **Porto Antico** e a Stazioni Marittime. Nave Dattilo di norma operativa nel sud Italia, sarà presente a **Genova** come segnale di grande vicinanza del Corpo delle Capitanerie di **porto** alla città di **Genova** e alla manifestazione. Marina Militare porterà invece a **Genova** Nave Bergamini, la fregata missilistica multiruolo, la Nave- Scuola Palinuro e il sommergibile Todaro che accoglieranno eventi e visite. SPORT Per i più sportivi, il T.C. **Genova** 1893 in collaborazione con Assagenti organizzerà il primo Torneo di Tennis della Gsweek e, per gli amanti della corsa, sabato 29 giugno ci si potrà allenare con Valeria Straneo, medaglia d'argento al mondiale di Maratona a Mosca 2013, in occasione della Genoa Shipping Run organizzata dall'Associazione International Shipping Runners. 10 km nel cuore del **Porto** di **Genova** per raccogliere fondi per il reparto di ematologia dell'ospedale Gaslini. Tra le iniziative promosse durante la manifestazione ci sarà anche una lotteria benefica a favore del Fondo Malattie Renali del Bambino Onlus per acquistare un nuovo macchinario per il Reparto di Nefrologia, Dialisi e Trapianto dell'Istituto G. Gaslini. Il premio è una crociera di 7 giorni nel Mediterraneo per due persone a bordo di MSC Bellissima. I biglietti saranno disponibili presso la sede dell'onlus e durante i principali eventi della GSW. La Genoa Shipping Week è un evento biennale, gemellato con la Naples Shipping Week. Nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e ClickUtility Team oggi è gestita dall'Associazione agenti e mediatori marittimi di **Genova**. Durante l'ultima edizione nel 2017, gli ospiti accolti in città per partecipare agli oltre 20 eventi in palinsesto sono stati più di 5 mila, provenienti da 52 nazioni differenti, in rappresentanza di più di 1600 aziende del settore. La settimana rientra negli appuntamenti in agenda 2019 del Genoa Blue Forum, promossi da: Regione Liguria, Comune di **Genova**, Camera di Commercio di **Genova** e Università degli Studi di **Genova**. Per informazioni e iscrizione agli eventi: www.gsweek.it

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Spezia ha le carte in regola per ospitare un Salone nautico»

Graziano Leonardi (Uilm): è lo sfogo naturale delle molte aziende del comparto «E se mancassero i posti letto possiamo utilizzare una nave da crociera»

Marco Toracca / LA SPEZIA «È giunto il momento di promuovere l'istituzione di un Salone nautico alla Spezia.

Abbiamo tutte le carte per fare della nostra città la sede di un evento di grande portata che possa avere ricadute positive anche nel settore turistico». Lo dice Graziano Leonardi, segretario generale della Uilm dell'estremo levante ligure, sottolineando i progressi che il capoluogo ha fatto nel settore. «Non so lo: il quadro generale del mondo nautico sta ritrovando l'unità a livello associativo con Ucina, espressione di Confindustria, e Nautica Italiana che sono più vicine dopo le turbolenze del recente passato. Si tratta di un fatto positivo che non può avere altro che effetti benefici sul comparto», osserva Leonardi. «La Spezia, sappiamo, conta sulla presenza di big del settore come Ferretti, San Lorenzo, Baglietto e Perini oltre, ovviamente, a Fin cantieri con l'ambio megayacht. Un'esposizione di alto profilo nella nostra città è ormai un'esigenza e una necessità per chiudere un cerchio che ci vede all'avanguardia».

Così su eventuali critiche.

«A chi dice che abbiamo Genova e Viareggio troppo vicine rispondo che La Spezia può tranquillamente trovare il proprio spazio, anzi per quanto riguarda l'esposizione versiliese affermo che la nostra città ha ben più carte da spendere della città toscana», spiega. «Sul fronte dell'ospitalità, ambito per cui potrebbero essere sollevate perplessità lancio un'idea. Perché non utilizzare una nave da crociera per alloggiare i partecipanti e i visitatori in supporto ad alberghi e residenze? Potrebbe essere una soluzione in più».

E ribadisce: «Non volere prendere atto che nella provincia esistono cantieri prestigiosi che si rivolgono a una clientela facoltosa è ormai incredibile. Basti pensare che nell'ultimo quinquennio solo uno di questi cantieri ha previsto investimenti per 100 milioni di euro di cui 6 nella ricerca e sviluppo, 42 nella realizzazione di nuovi prodotti e 52 per investimenti immobiliari. Per questo dico che la presenza di queste realtà oltre alla conformazione del nostro territorio fanno della Spezia la sede ideale per una grande fiera nautica internazionale che non abbia nulla da invidiare a quelle di altre città». Questo il profilo dell'evento secondo Leonardi: «Il periodo ideale sarebbe quello di giugno, gli altri saloni sono in agenda tra settembre e ottobre. Inoltre si potrebbe organizzare, insieme all'esposizione delle imbarcazioni, anche un'expo che coinvolga altre tipologie di attività legate al mondo della nautica e non come eventi sportivi manifestazioni in acqua e altre realtà che vanno per la maggiore per riuscire a catalizzare al massimo l'attenzione».

Aggiunge: «La collocazione ideale dell'expo sarebbe la passeggiata Morin e parte del **porto** Mirabello. Credo che l'impatto sarebbe importantissimo anche sul piano turistico e rigetto, come detto, l'opinione di chi sostiene che sarebbe un doppione di quello di Genova. In Francia esistono i saloni di Cannes e Montecarlo entrambi prestigiosi e fiorenti. Non dimentichiamo poi che la nostra città può inserire in questo circuito anche la presenza del museo tecnico navale».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Grondacci vs Roncallo «Nessuna fake news: dati veri e preoccupanti»

«Una risposta arrogante». Il giurista ambientale Marco Grondacci non ci sta. Il presidente del porto **Carla Roncallo** ha definito "fake news" le conclusioni dello studio elaborato dalla ong Trasport & Environment, che ha evidenziato il grave inquinamento prodotto dalle emissioni delle navi da crociera. «La ong non è la banda di incompetenti descritta dal porto - rileva - ma una organizzazione cui ha aderito fra gli altri la fondazione per lo sviluppo sostenibile e che collabora con ministeri e agenzie internazionali. Al di là di questo, ci sono aspetti che la **Roncallo** non cita. Come lo studio Arpal sull' inquinamento portuale, che ha fornito dati significativi e preoccupanti. Come il fatto che non si applichino progetti di monito raggio mirati a dimostrare il contributo diretto delle emissioni dalle navi nei porti». In altre città si fanno. E i dati sono molto gravi. Qui no. I pochi dati che ci sono, rilevano che il problema inquinamento c'è. La centralina di via San Cipriano, dietro Calata Paita, pur essendo posta in mezzo al verde, rileva picchi di ossidi di azoto, certificati con chiarezza dall' Arpal.

Di questo, la **Roncallo** non ha fatto cenno, nel definire «infondato» l'allarme. Inoltre si va avanti per affermazioni e non con la pubblicazione di dati, nel sostenere che va tutto bene e che i monitoraggi sono confortanti. Grondacci cita il presunto uso di scrubber sulla «maggior parte» di navi che scalano il porto. «Si afferma ma non si mostra in atti». Grondacci cita anche la mancata pubblicazione dei report dei controlli fatti dalla Capitaneria, che «dovrebbero essere su larga scala e completi», per essere significativi. Il giurista ambientale premette che ci vorrebbe personale sufficiente, e dedicato, per fare un controllo significativo. Fa notare che sui siti istituzionali non ci sono documenti su questi controlli specifici sulle emissioni delle navi e sui documenti specifici da produrre e conservare, come i registri dei fornitori dei combustibili marittimi, i rapporti dell' armatore e del comandante, il rispetto dei regolamenti e degli obblighi e delle modalità di campionamento dei combustibili usati dalle navi in porto. «Per l' autorità portuale - afferma amaro Grondacci - tutto quello che non rientra nel suo schemino, che è il contrario del ruolo che le assegnerebbe la legge, è fake news, tranne ovviamente le sue omissioni». Fra i dati allarmanti dello studio che la **Roncallo** ritiene una fake news, ci sono dettagli sul fatto che le città europee più inquinate sono sul Mediterraneo, che - a differenza della parte a Nord - non ha adottato quelle misure di dimezzamento delle emissioni, che potrebbero migliorare la qualità dell' aria che si respira. Lo studio ha preso in considerazione 203 grandi navi da turismo e ha denunciato i valori pesanti in termini di ossidi di zolfo e di azoto e anidride carbonica.

- S.COGLI.



Spezia, Porta di Sion: dopo 73 anni il ritorno di chi partì nel 1946

La mamma di Rachel, reduce da Auschwitz, era incinta di lei. Sciopero della fame di 74 ore per avere il permesso di salpare.

Allyah Bati in migliaia affollavano il porto. La mobilitazione generosa degli spezzini.

La mamma di Rachel, reduce da Auschwitz, era incinta di lei. Sciopero della fame di 74 ore per avere il permesso di salpare.

Marina del Canaletto: due società fanno causa all' Autorità Portuale

La Capitaneria di Marina di Spezia ha emesso un provvedimento di ordine di salpare per due società che hanno fatto causa all' Autorità Portuale.

Fecco Baglietto Explorer, uno yacht da sogno

Il nuovo yacht Fecco Baglietto Explorer è pronto per la consegna.

Grondacci vs Roncallo «Nessuna fake news: dati veri e preoccupanti»

Il giurista ambientale Marco Grondacci non ci sta con le affermazioni della presidente del porto Carla Roncallo.

Il giurista ambientale Marco Grondacci non ci sta con le affermazioni della presidente del porto Carla Roncallo. «Una risposta arrogante». Il giurista ambientale Marco Grondacci non ci sta. Il presidente del porto **Carla Roncallo** ha definito "fake news" le conclusioni dello studio elaborato dalla ong Trasport & Environment, che ha evidenziato il grave inquinamento prodotto dalle emissioni delle navi da crociera. «La ong non è la banda di incompetenti descritta dal porto - rileva - ma una organizzazione cui ha aderito fra gli altri la fondazione per lo sviluppo sostenibile e che collabora con ministeri e agenzie internazionali. Al di là di questo, ci sono aspetti che la **Roncallo** non cita. Come lo studio Arpal sull' inquinamento portuale, che ha fornito dati significativi e preoccupanti. Come il fatto che non si applichino progetti di monito raggio mirati a dimostrare il contributo diretto delle emissioni dalle navi nei porti». In altre città si fanno. E i dati sono molto gravi. Qui no. I pochi dati che ci sono, rilevano che il problema inquinamento c'è. La centralina di via San Cipriano, dietro Calata Paita, pur essendo posta in mezzo al verde, rileva picchi di ossidi di azoto, certificati con chiarezza dall' Arpal.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Marina del Canaletto: due società fanno causa all' Autorità Portuale

Non è finita. E non poteva essere diversamente. Le due società resistenti della marina del Canaletto hanno citato in giudizio l' autorità portuale della Spezia, per riassumere i ricorsi presentati innanzi al Tar della Liguria, che si erano conclusi con sentenze brevi nei giorni scorsi. Si tratta della Pesca Sport La Palma, di Iacopini, e della Scafi di Mauro Cerreti, assistiti dall' avvocato Daniele Granara. Le cause riguardano il diritto civile e sono state radicate questa volta presso il tribunale della Spezia. Il tribunale amministrativo regionale ha dichiarato infatti il suo difetto di giurisdizione. I due concessionari avevano fatto istanza inizialmente al Tar, per ottenere l' annullamento della determina con la quale il porto ha chiesto loro rispettivamente le somme di 26.249 e di 47.131 euro, quale indennizzo per «l' asserita occupazione abusiva dell' area demaniale marittima».

Una lunghissima storia di decreti, di ingiunzioni di sgombero, maturata nell' ambito della decisione del porto di interrare e tombare le marine di Fossamastra e del Canaletto per ampliare le banchine portuali. Come noto, la nuova sede individuata per le 800 barche dei diportisti è il Molo Pagliari. La Scafi e la Palma non hanno mai raggiunto una intesa sulla ricollocazione. In principio la difficoltà ha riguardato anche gli altri concessionari, tanto che c' era stato un elevato numero di ricorsi. Via via, però, i concessionari hanno trovato un accordo. Sono rimasti solo in due a protestare. E il porto ha denunciato la loro resistenza, in tribunale, sostenendo che avessero perso ogni diritto. Il caso è tutt' altro che risolto. Il presidente del porto, **Carla Roncallo**, ha scelto di affidarsi all' avvocato Marta Spalatra, del foro della Spezia, che non ha mai ricevuto alcun incarico dall' autorità portuale ma che «conosce la situazione di fatto cui si riferiscono i ricorsi e gode della fiducia dell' ente». L' importo previsto è di 4.766 euro più Iva e voci accessorie. In parallelo a questo estenuante braccio di ferro, proseguono gli aggiustamenti del piano originario predisposto dal porto. Ai mitilicoltori è stato promesso infatti un posto diverso, non più al Pagliari, ma nell' area che Arcola Petrolifera dovrebbe liberare, spostandosi presso lo spazio oggi in uso all' Enel. L' operazione, che riguarda anche la Nora, prevede al contempo un ampliamento dei cantieri San Lorenzo. L' assetto delle concessioni risulta dunque ancora in evoluzione.

- S.COGLI.

LA SPEZIA 19

Spezia, Porta di Sion: dopo 73 anni il ritorno di chi partì nel 1946

La mamma di Rachel, reduce da Auschwitz, era incinta di lei. Scoperto della fame di 74 ore per avere il permesso di salpare



Carla Roncallo, presidente dell' Autorità Portuale della Spezia, è stata la protagonista di un'emozionante ritorno a Spezia. Dopo 73 anni, la mamma di Rachel, reduce da Auschwitz, era incinta di lei. Scoperto della fame di 74 ore per avere il permesso di salpare...

Marina del Canaletto: due società fanno causa all' Autorità Portuale

Le due società resistenti della marina del Canaletto hanno citato in giudizio l' autorità portuale della Spezia, per riassumere i ricorsi presentati innanzi al Tar della Liguria...

Grandacci vs Roncallo «Nessuna fake news: dati veri e preoccupanti»

Il presidente dell' Autorità Portuale della Spezia, Carla Roncallo, ha risposto alle accuse di falsità avanzate da Grandacci...

Allyah Bati: in migliaia affollavano il porto. La mobilitazione generosa degli spezzini

La mobilitazione generosa degli spezzini per il ritorno di Allyah Bati, reduce da Auschwitz, era incinta di lei...

Fecco Baglietto Explorer, uno yacht da sogno

Il nuovo yacht Fecco Baglietto Explorer, uno yacht da sogno, è pronto per essere consegnato...

Il presidente del porto, Carla Roncallo

Carla Roncallo, presidente dell' Autorità Portuale della Spezia, ha parlato della situazione attuale del porto...



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Spezia, Porta di Sion: dopo 73 anni il ritorno di chi partì nel 1946

La mamma di Rachel, reduce da Auschwitz, era incinta di lei. Sciopero della fame di 74 ore per avere il permesso di salpare

Rachel Algom Glicksman viene da lontano. Da Tel Aviv. Ma 73 anni fa era già lì, sul molo Pagliari. «Dentro la pancia della mia mamma» dice, mostrando al sindaco Pierluigi Peracchini la foto di un gruppo di profughi ebrei. Lo scatto è del 1946. Dietro c'è ormeggiata nave Fede, pronta a partire.

Rachel è una delle discendenti di quegli oltre mille scampati ai campi di concentramento che salparono dal porto della Spezia a bordo delle navi Fede e Fenice.

Ieri, per l'inaugurazione del monumento e del percorso che ricorda quei giorni del 1946, là dove sorgeva la "porta di Sion", c'è voluta essere. Insieme a una trentina di persone provenienti da Israele.

«Mia madre - ci racconta - era stata ad Auschwitz, mio padre in un altro campo. Alla Spezia volevano partire per la Terra Promessa. Ma gli inglesi chiusero il porto. E iniziarono 74 ore di sciopero della fame. Ne parlò tutto il mondo. Anche grazie alla popolazione spezzina, che protestò e portò aiuto.

E oggi non potevo mancare, per dire grazie». Una vicenda che è valsa alla città la medaglia d'oro al valore civile.

«Ed è grazie a voi spezzini che noi, discendenti di quegli uomini, oggi siamo qui» ha sottolineato la viceambasciatrice Ofra Farhi. Mentre viene scoperta la scultura "Sulle ali della libertà", realizzata da Valter Tacchini, risuona l' "Hatikvā", l'inno israeliano. «Da qui, dobbiamo lanciare un messaggio di pace alle future generazioni» ha detto il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini.

«Questo spazio - ha ricordato la presidente dell'autorità portuale Carla Roncallo - sarà aperto alla cittadinanza da fine anno, quando termineranno i lavori, a cura della ditta Trevi. Siamo fieri che presto chiunque potrà venire qui e tener viva la memoria».

Oltre al monumento, sono state scoperte anche alcune targhe, come quella dedicata alla memoria di Yehuda Arazi e Ada Sereni, fautori della partenza dei profughi dallo Spezzino. A ricordarli c'era i nipoti Orly Bach e Haim Confino. Nelle foto, custodite nel percorso, in tanti hanno riconosciuto volti di genitori o nonni.

«La memoria - ha spiegato il rabbino capo di Genova Giuseppe Momigliano - non deve essere solo esercizio di carattere storico, ma riferimento per esempi di vita positiva oggi».

The image shows a collage of newspaper clippings from 'La Spezia' dated June 19, 2019. The main headline reads 'Spezia, Porta di Sion: dopo 73 anni il ritorno di chi partì nel 1946'. Other headlines include 'Marina del Canaletto: due società fanno causa all'Autorità Portuale', 'Yacht Explorer, uno yacht da sogno', and 'Grandi casti vs Roncallo: Nessuna fake news: dati veri e preoccupanti'. There are several small photographs and portraits of people involved in the events.



Spezia ricorda 'porta di Sion'

"Io c'ero qui 73 anni fa, nella pancia di mia mamma". Rachel Algom Glicksman mostra una foto al sindaco della Spezia: i suoi genitori, scampati ai lager nazisti, furono tra le persone aiutate dalla solidarietà degli spezzini per salpare dal porto della Spezia, rompendo il blocco imposto dagli inglesi, e andare in Israele. Oggi al molo Pagliari, nel punto in cui all'epoca c'era la 'porta di Sion', è stato inaugurato il monumento alla memoria 'Sulle ali della libertà' alla presenza di una delegazione di Israele e dalla vice ambasciatrice in Italia, a ricordo delle vicende del 1946. Presenti il rabbino capo di Genova Giuseppe Momigliano e i discendenti dei protagonisti di quell'evento, i nipoti di Yehuda Arazi e Ada Sereni, alla cui memoria è stata dedicata la piazza all'inizio del molo. "Entro fine anno il percorso della memoria sarà visitabile da tutti" ha detto la presidente dell' **autorità portuale** Carla Roncallo. "Un messaggio che lanciamo alle generazioni future" ha detto il sindaco Pierluigi Peracchini.

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline is "Spezia ricorda 'porta di Sion'" with a sub-headline "Monumento in porto dove partirono scampati a Olocausto". The article text is partially visible, starting with "Io c'ero qui 73 anni fa, nella pancia di mia mamma". Below the text, there are social media sharing options for Facebook, Twitter, and Email. A list of related names is shown: Pierluigi Peracchini, Carla Roncallo, Ada Sereni, Yehuda Arazi, Giuseppe Momigliano, and Rachel Algom Glicksman. The article is marked as "RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA".

Al molo Pagliari

La Spezia, un monumento ricorda la «Porta di Sion»

una mostra e un monumento intitolato «Sulle ali della libertà» nel punto in cui nel 1946 gli ebrei scampati ai lager nazisti si imbarcarono verso Israele. Sono stati inaugurati ieri al molo Pagliari di La Spezia, dove all'epoca c'era la «porta di Sion». «Entro fine anno il percorso della memoria sarà visitabile da tutti» ha detto la presidente dell' autorità portuale **Carla Roncallo**.

CRONACHE

Il sonno profondo di Camilleri «Condizioni stabili ma critiche»

Il primario di Riannazione: è come un padre



La vita...
12...
Il sonno...
Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...
Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...
Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...

Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...
Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...

Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...
Il primario di Riannazione, è come un padre...
Camilleri è in coma da 12 giorni...

Da Proust a Shakespeare, il domani dei classici

Chiara Gambarelli al Festival Letterature di Massenzio. Un estratto del suo intervento

L'intervento
di Chiara Gambarelli
Il domani dei classici...
Chiara Gambarelli al Festival Letterature di Massenzio...
Un estratto del suo intervento...

Il domani dei classici...
Chiara Gambarelli al Festival Letterature di Massenzio...
Un estratto del suo intervento...

Il domani dei classici...
Chiara Gambarelli al Festival Letterature di Massenzio...
Un estratto del suo intervento...

Al molo Pagliari

La Spezia, un monumento ricorda la «Porta di Sion»...
Una mostra e un monumento intitolato «Sulle ali della libertà»...
Sono stati inaugurati ieri al molo Pagliari di La Spezia...
dove all'epoca c'era la «porta di Sion».



La Spezia ha celebrato la 'Porta verso Sion'

LA SPEZIA Ieri, martedì 18 giugno è stato un giorno importante per la città della Spezia che nel 2006 fu insignita della Medaglia d'Oro al Valor Civile per la straordinaria dimostrazione di solidarietà ed aiuto alla popolazione ebraica da parte della comunità: che accolse ed assistette i profughi ebrei scampati ai lager nazisti che intendevano raggiungere via mare la Terra Promessa. L'Autorità di Sistema Orientale del Mar Ligure Orientale ed il Comune di La Spezia, con la presidente **Carla Roncallo** e il sindaco Pierluigi Peracchini hanno deciso di onorare la storia attraverso due eventi, il primo dei quali ha preso il via alle ore 16,30 al Molo Pagliari con l'inaugurazione del progetto vincitore del concorso di idee per un monumento commemorativo ed un percorso didattico/espositivo a stazioni. Il percorso, composto da dieci teche, nasce sul Molo Pagliari dal titolo La Spezia, Porta di Sion: i vincitori sono stati Jacopo Maugeri, Alessandro Tognetti, Studio M2B PROGETTI Paolo Maloni e Ivano Barcellone; la scultura in marmo è stata ideata dal maestro Walter Tacchini, esponente della cosiddetta Arte Sociale, nome conosciuto a livello internazionale, insegnante presso l'Accademia di Belle Arti di Carrara. Sia il monumento sia il percorso saranno visitabili gratuitamente dal pubblico non appena ultimati i lavori di realizzazione della nuova marina, ormai in avanzato corso di esecuzione. Contestualmente, a seguito dell'accoglimento da parte del Comune di La Spezia della richiesta proveniente dall'AdSP (e ad essa da Israele) di intitolare alla Memoria la piazza alla radice del Pagliari dove verrà posizionato il monumento e di dedicare il percorso espositivo a Yehuda Arazi e Ada Sereni (che predisposero e diressero con grande impegno l'intera operazione nel 1946) è avvenuto lo scoprimento delle due targhe. Protagonisti di questo ulteriore evento i nipoti di Arazi e Sereni, ossia Orli Bach e Haim Confino, arrivati da Tel Aviv per l'occasione. Inoltre, entrambi gli enti, a seguito della proposta di Orli Bach, nipote del comandante Yehuda Arazi, oltre che membro della commissione giudicatrice del concorso di cui faceva parte per il comune anche l'Assessore Annamaria Sorrentino, hanno deciso a suo tempo di accogliere l'idea di realizzare anche alla Spezia la mostra Dalla Terraferma alla Terra Promessa: Aliya Bet dall'Italia a Israele, 1945-1948, già esposta a Roma nel 2018 per iniziativa della Fondazione Museo della Shoah. Mostra che, per gentile concessione del Museo Eretz Israel di Tel Aviv, è stato possibile trasferire grazie anche al sostegno di Fondazione Carispezia, rappresentata oggi in conferenza stampa da Cinzia Sani, consigliere di Indirizzo. La mostra è stata inaugurata sempre il 18 giugno alle 18,30, presente anche il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, e rimarrà aperta fino al 18 settembre (Orari: tutti i giorni escluso il lunedì dalle ore 10 alle ore 18. Ingresso libero) dando modo così agli studenti, ai turisti ed ai numerosi crocieristi di passaggio di visitarla. È stata coinvolta anche l'Ambasciata d'Israele in Italia, che ha fornito il suo patrocinio. La vice ambasciatrice, Mrs. Ofra Farhi, ha partecipato ad entrambi gli eventi. Giunti da varie parti d'Italia e da Israele anche numerosi discendenti di coloro che lasciarono La Spezia per la Palestina.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Aliyah Bet: in migliaia affollavano il porto La mobilitazione generosa degli spezzini

Dal 1945 migliaia di ebrei, sopravvissuti all'Olocausto, cercavano di tornare alla Terra Promessa. Aliyah Bet era il nome in codice dato all'immigrazione clandestina verso la Palestina, contro l'Inghilterra che voleva limitare il numero degli ingressi. Dalla Spezia salparono migliaia di profughi.

Aiutati da Ada Sereni e Yehuda Arazi. Prima di arrivare sulle coste del Mediterraneo in molti attraversarono le Alpi, con la neve alle ginocchia, pur di assicurarsi una partenza. A molo Pagliari, bloccati, fecero uno sciopero della fame, a bordo di Fede e Fenice. E gli spezzini, pur provati dalla guerra, si mobilitarono. Una storia che viene ripercorsa, attraverso 70 immagini, nella mostra "Dalla terraferma alla Terra Promessa: Aliyah Bet dall'Italia a Israele, 1945-1948", per concessione del museo Eretz Israel di Tel Aviv con il sostegno della Fondazione Carispezia. La mostra al terminal 1 di largo Fiorillo, sarà visitabile sino al 18 settembre.

LA SPEZIA

Spezia, Porta di Sion: dopo 73 anni il ritorno di chi partì nel 1946

La mamma di Rachel, reduce da Auschwitz, era incinta di lei. Sciopero della fame di 74 ore per avere il permesso di salpare



La Spezia (continua)
L'arrivo dei profughi ebrei nel porto di Spezia nel 1946 fu un momento storico. Migliaia di persone, sopravvissute all'Olocausto, cercavano di tornare alla Terra Promessa. La mobilitazione generosa degli spezzini fu fondamentale per permettere loro di salpare verso la Palestina.

Aliyah Bet: in migliaia affollavano il porto. La mobilitazione generosa degli spezzini
La mostra "Dalla terraferma alla Terra Promessa: Aliyah Bet dall'Italia a Israele, 1945-1948" racconta la storia di chi partì nel 1946 per raggiungere la Palestina. La mobilitazione generosa degli spezzini fu fondamentale per permettere loro di salpare verso la Terra Promessa.

Marina del Canaletto: due società fanno causa all'Autorità Portuale

Le società di navigazione di Spezia, Anonima di Spezia e Marina del Canaletto, hanno fatto causa all'Autorità Portuale di Spezia. Le società sostengono che l'Autorità Portuale ha violato i loro diritti di navigazione e di accesso al porto. La causa è stata depositata in tribunale.

Gronaldo vs Roncallo «Nessuna fake news: dati veri e preoccupanti»

Gronaldo e Roncallo hanno presentato dati che dimostrano l'importanza di una corretta informazione. Le loro analisi sono basate su dati reali e preoccupanti per il futuro della città. Nessuna fake news.

Fecce Baglietto Explorer, uno yacht da sogno
Il Baglietto Explorer è uno yacht di lusso, progettato e costruito in Italia. È uno dei più grandi yacht del mondo. È stato progettato da Baglietto e costruito a Genova. È uno yacht da sogno.

Fecce Baglietto Explorer, uno yacht da sogno

Il Baglietto Explorer è uno yacht di lusso, progettato e costruito in Italia. È uno dei più grandi yacht del mondo. È stato progettato da Baglietto e costruito a Genova. È uno yacht da sogno.

Fecce Baglietto Explorer, uno yacht da sogno

Il Baglietto Explorer è uno yacht di lusso, progettato e costruito in Italia. È uno dei più grandi yacht del mondo. È stato progettato da Baglietto e costruito a Genova. È uno yacht da sogno.



Pagliari, la 'Storia' 73 anni dopo

Da tutto il mondo i discendenti degli ebrei di Exodus alla cerimonia sul molo

- LA SPEZIA - COME insegnava Giambattista Vico, la storia è fatta di corsi e ricorsi.

E ieri un cerchio si è chiuso sul molo Pagliari, dove a distanza di 73 anni sono tornati i discendenti, arrivati da tutto il mondo, di alcuni dei 1.014 ebrei scampati ai lager nazisti che nel 1946 salparono da quelle banchine alla volta della terra promessa, trovando la salvezza. Erano oltre trenta, arrivati nella città conosciuta come Porta di Sion - compresa Rachel Algom Glicksman, la cui madre s' imbarcò incinta, prima di partorirla da lì a pochi mesi - giunti per ricordare quella che il sindaco Pierluigi Peracchini ha definito «una lezione durissima e bellissima», evidenziando quanto fecero gli spezzini all' epoca e citando coloro che in città contribuirono a rispolverare una vicenda celata. E così, il percorso dedicato alle navi di Exodus voluto da Ap e Fondazione Carispezia si è svelato tappa dopo tappa, partendo dalla targa della piazza intitolata non a caso 'della memoria'». Dopo l' inaugurazione del percorso didattico-espositivo 'La Spezia, Porta di Sion' ideato dallo Studio M2B Progetti, che illustra l' intera vicenda con didascalie e foto dell' epoca in dieci stazioni, è arrivato il momento più suggestivo, in cui è stata svelata la scultura 'Le ali della libertà', realizzata dal maestro Walter Tacchini: minuti partecipati, durante i quali i discendenti degli scampati hanno intonato «Hatikva», la speranza, inno nazionale israeliano. «La mia scultura, realizzata in marmo di Carrara, va verso il mare e non è un caso: vuole far ripercorrere quell' itinerario e rivivere questa storia: nella base, una palla in granito nero aperta rappresenta il popolo ebraico sopravvissuto dopo la Shoah e in cerca di salvezza, poi ci sono le onde del mare in marmo sudamericano e la palla bianca è la libertà. La forma, che vista dall' alto riproduce l' elica di una nave, si apre verso il cielo e disegna la porta di Sion nel vuoto». Con una nota polemica, perché il maestro si è prestato nell' illustrarci il significato della sua opera a latere del cerimoniale, senza aver avuto la possibilità di intervenire, come ha rimarcato alla nostra redazione: «Sono stato ignorato: ero presente, ma nessuno mi ha chiesto di parlare, anche se avrei voluto spiegare la mia scultura e molti degli ebrei arrivati alla cerimonia mi hanno chiesto qualcosa a riguardo». Si sono spente, invece, le polemiche sul futuro del molo, che a partire da fine anno sarà il custode della memoria della città aperto a tutti: «Dopo un percorso lungo e tortuoso, viviamo questa inaugurazione come un traguardo: c' è stata la trasformazione di quello che era un posto inaccessibile in un memoriale a testimonianza di quel che accadde, un atto di solidarietà in cui i cittadini, in un momento non felice, furono vicino ad un popolo che viveva un momento difficilissimo» ha sottolineato la presidente dell' Ap **Carla Roncallo**.

La giornata è terminata con l' inaugurazione dell' ultima delle iniziative: la mostra «Dalla Terraferma alla Terra Promessa, Alya Bet dall' Italia ad Israele, 1945-1948» al Terminal 1 in largo Fiorillo. Chiara Tenca.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- LA NATIONE** - MERCOLEDÌ 19 GIUGNO 2019
- CRONACA LA SPEZIA** 7
- TUTTO LA SPEZIA**
- TESTIMONIANZE**
L'esodo nei racconti dei nipoti
di ROSA
- Pagliari, la 'Storia' 73 anni dopo**
Da tutto il mondo i discendenti degli ebrei di Exodus alla cerimonia sul molo
- LA NOSTRA STORIA**
Dietro il maestro Tacchini «nessuno mi ha chiesto di fare un intervento»
- DOGGIAME**
Riconfermato Bruno Pisano
- ANNIVERSARIO**
Festa per Ofelia che ha compiuto 108 anni
- GRUPPINO**
Avvocati, legittimo il divieto del terzo mandato
- LA NOSTRA STORIA**
UNA GIORNATA speciale per chi è venuto, con il gruppo di discendenti, a Pagliari, il molo e sul mare, verso la terra promessa. Come 73 anni fa, il 19 giugno 1946, quando salparono le navi di Exodus. In alto: la cerimonia di inaugurazione della scultura 'Le ali della libertà' di Walter Tacchini. Sotto: i discendenti degli ebrei di Exodus sul molo Pagliari.
- LA NOSTRA STORIA**
Dietro il maestro Tacchini «nessuno mi ha chiesto di fare un intervento»
- DOGGIAME**
Riconfermato Bruno Pisano
- ANNIVERSARIO**
Festa per Ofelia che ha compiuto 108 anni
- GRUPPINO**
Avvocati, legittimo il divieto del terzo mandato
- LA NOSTRA STORIA**
UNA GIORNATA speciale per chi è venuto, con il gruppo di discendenti, a Pagliari, il molo e sul mare, verso la terra promessa. Come 73 anni fa, il 19 giugno 1946, quando salparono le navi di Exodus. In alto: la cerimonia di inaugurazione della scultura 'Le ali della libertà' di Walter Tacchini. Sotto: i discendenti degli ebrei di Exodus sul molo Pagliari.



Un progetto per il 'park' dei Tir

Uno studio per l'area retroportuale affidato dal Comune di S. Stefano

- SANTO STEFANO MAGRA - IL PRIMO STEP non ha risolto la situazione, che resta sempre da bollino rosso, anche se ha contribuito a regolarizzare i tempi di attesa di alcuni dei tanti ingressi ai piazzali carichi di containers che si snodano all'interno dell'area retroportuale di Santo Stefano Magra. Il gradino successivo è la realizzazione di un Interporto: sapere quanto tempo si dovrà aspettare prima di poter svolgere le operazioni non annulla di fatto il problema di dove far trascorrere l'attesa incolonnandosi così in un anello lungo la bretella autostradale, in entrata e uscita di Santo Stefano, riempito oltre che di scatoloni di acciaio anche da file di tir. Un tasto estremamente delicato che sia le associazioni di categoria, **portuali** e Comune di Santo Stefano hanno affrontato valutando le conseguenze e i rischi di una situazione estremamente delicata che l'accordo con l'Università di Genova ha parzialmente disciplinato con il sistema «My Pass» che consente una sorta di prenotazione dell'ingresso garantendo ai trasportatori di conoscere i tempi di attesa. Ma per perfezionare la viabilità e diminuire i rischi, anche quelli degli incolpevoli automobilisti che si trovano a fronteggiare la presenza dei mezzi pesanti, l'ente santostefanese ha affidato ancora alla società Cieli (centro italiano di eccellenza per logistica integrata) che lavora a stretto contatto con l'Università del capoluogo ligure di sviluppare la realizzazione dell'Interporto.

I PROFESSIONISTI del settore viabilità dovranno eseguire una analisi dei movimenti nelle aree **portuali** e predisporre un piano logistico per consentire la sosta in appositi parcheggi in attesa del carico o scarico all'interno delle aree containers aperte in pratica 24 ore. Il sindaco santostefanese Paola Sisti e l'assessore Alessandro Capetta hanno già intavolato diversi incontri con associazioni di categoria, **portuali**, autotrasportatori, Svar e **Autorità Portuale** per sottoporre l'urgenza della problematica avendo come risposta, oltre all'impegno e collaborazione, una serie di indicazioni strategiche che potrebbero far decollare il progetto di un'area di parcheggio nelle vicinanze del retroporto. La disponibilità alla cessione di terreni deve però essere rafforzata da un progetto efficace che l'esperienza di Cieli dovrà predisporre. L'ente santostefanese ha dato l'ok all'operazione inserendo anche a bilancio la somma di 39 mila euro per la realizzazione concreta del piano.

m.m.



HABITAT NATURALE SENZA PACE

Nuovo sfregio alla pialassa Piomboni spuntano misteriose chiazze oleose

I capannisti lanciano un nuovo allarme, da pochi giorni macchie maleodoranti hanno invaso l'area

CHIARA BISSI

RAVENNA Non c'è pace nella valle. Di certo non in quella denominata dei Piomboni al centro di infinite polemiche, di progetti di riqualificazione, di rinaturalizzazione, e di regolamenti comunali ancora inapplicabili. Ogni estate porta un nuovo allarme: se l'anno scorso il colore dell'acqua marrone aveva soffocato pesci e forme di vita, da qualche giorno sono invece apparse chiazze grigiastre, forse esiti di sversamenti di acque saponate oppure di olii. Difficile dire che cosa sia successo, resta lo spettacolo avvilente che si vede dai capanni non ancora riqualificati, ma anche da quelli in regola.

Lo sconforto «Quello che sta avvenendo in questi giorni, soprattutto al mattino fa paura-racconta Walter Emiliani - l'acqua è scura, pesce non se ne vede e sopra galleggia questa roba biancastra maleodorante. Chi si è mosso con la canoa racconta che le chiazze si muovono verso riva. Sembra olio emulsionato. Se avessimo saputo di assistere a spettacoli simili non avremmo speso tanti soldi nella riqualificazione». Delusione e rabbia, mentre sembra che nessuno abbia ancora avvertito Arpa, l'agenzia regionale che si occupa dei controlli ambientali, tanto più in aree protette come la pialassa.

I precedenti Il nuovo allarme arriva mentre è ancora aperto il caso Berkan B il relitto del cargo turco spezzato in due nel 2017 dopo alcuni lavori di demolizione e affondato nei mesi scorsi. Circondata da pannelli antinquinamento e panne per contenere gli sversamenti la Berkan B, ancora sotto sequestro, sarà demolita e poi rimossa. L'appalto di Autorità portuale è stato vinto dalla società Techno srl per lavori di demolizione quantificati in 36 mila euro. Un caso che ha alimentato una polemica politica con M5S e Lista per Ravenna e La Pigna molto allarmati per la gestione di Ap e Guardia costiera e il parco del Delta e il Comune in posizione defilata. Ma la pialassa conserva suo malgrado altri relitti altrettanto dimenticati, non meno pericolosi, la serie di cargo Orenburgazprom (Shipyard: 1985 Russia); Vom Gaz (slavutich; 1995 Ukraine); V.Nikolaev (slavutich; Shipyard: 1998 Ukraine) che facevano la spola tra le coste dalmate e montenegrine e il porto di Ravenna trasportando inerti e ghiaia. Il tutto sullo sfondo di un progetto di riqualificazione senza pace con escavi mai finiti, sistemi di alimentazione delle acque non a regime, argini crollati per dividere la parte destinata ad usi industriali da quella tutelata come sito di importanza comunitaria Sic e zona di protezione speciale Zps.

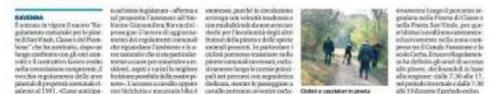


Nuovo sfregio alla pialassa Piomboni spuntano misteriose chiazze oleose

I capannisti lanciano un nuovo allarme, da pochi giorni macchie maleodoranti hanno invaso l'area



Nuovo regolamento per le pinete, si alle bici ma solo a bassa velocità



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

venerdì la cerimonia ufficiale

Capitaneria, presentato il nuovo comandante Aloia

Maurizio Scibilia, l'uscente: «Bilancio molto positivo soprattutto per la tutela dell' ambiente. Water front in dirittura, una banchina alla crociere»

MASSA. Dopo circa due anni alla guida della Capitaneria di **Porto di Marina di Carrara**, il comandante Maurizio Scibilia, capitano di fregata (Cp) lascia la provincia per trasferirsi a Roma, dove assumerà un incarico presso il Comando generale del corpo delle Capitanerie di **porto**. Arriva al suo posto il comandante e pari grado Luciano Giuseppe Aloia proveniente dalla direzione marittima di Genova dove ha ricoperto l'incarico di Capo sezione tecnica. La presentazione del nuovo comandante è avvenuta ieri mattina; la cerimonia del passaggio di consegne è prevista invece per venerdì 21 giugno alle 10.

Scibilia anticipa che un' altra banchina sarà data in concessione in maniera esclusiva per il traffico crocieristico (con la possibilità di ampliarla). «Il problema del dragaggio dell' imboccatura dovrebbe essere risolto entro l' anno», aggiunge. Il comandante uscente assicura anche che il progetto Water front è ormai a buon punto. Considera il bilancio dei suoi due anni "estremamente positivo": «Soprattutto per l' attività di tutela dell' ambiente svolta in sinergia con la Procura della Repubblica. Dopo aver aderito al cosiddetto protocollo cave, abbiamo controllato laboratori, impianti di produzione e di segazione, con riferimento al trattamento delle acque di lavorazione e meteoriche».

Sono state registrate 45 verifiche nel biennio 2018-2019, e individuati 26 soggetti per scarichi non autorizzati. 14 attività legate alla segazione sono state poste sotto sequestro preventivo (più una su delega dell' Autorità giudiziaria). Sono state predisposte inoltre 22 sanzioni amministrative per violazioni in materia di gestione dei rifiuti per un importo di 48 mila 200 euro circa. «Abbiamo controllato anche altre attività che producono rifiuti pericolosi e non - prosegue Scibilia - come distributori di carburante, lavanderie industriali, cantieri navali».

Sono stati denunciati all' Autorità giudiziaria 11 soggetti titolari delle attività che hanno generato 10 notizie di reato per scarichi industriali non autorizzati e abbandono di rifiuti pericolosi, e predisposte 11 sanzioni amministrative per violazione in materia di gestione di rifiuti per l' importo di 38 mila 800 euro. Vi sono poi altre operazioni come quelle che hanno portato al sequestro dell' impianto Lavello 1.

Sempre a tutela dell' ambiente, la Capitaneria ha condotto un' attività di verifica del trasporto di rifiuti ferrosi. Scoprendo che il materiale contenuto in un semirimorchio costituito da circa 28 mila kg di ferro non constava affatto di soli rifiuti ferrosi come dichiarato dal produttore, ma di rifiuti metallici derivati dalla demolizione di autoveicoli contaminati da sostanze pericolose.. I mezzi nautici della capitaneria di **porto** hanno regolarmente svolto attività di polizia marittima. A giugno 2018 in locale Partaccia hanno portato a termine un' operazione di contrasto alla pesca illegale sequestrando 60 kg di ricci di mare pescati abusivamente. Numerose le attività svolte anche in materia di safety e security all' interno del **porto** marinello: da settembre 2017 sono state ispezionate 42 unità navali battenti bandiera estera. Ciò ha condotto alla detenzione di 5 unità nonché al bando della motonave Virile: «E' stata sequestrata il 14 marzo 2019 - spiega Scibilia - grazie alle denunce di parte dei membri dell' equipaggio, in cattive condizioni di sicurezza, di vita e di lavoro. Lavorando con l' ufficio International Transport Workers Federation di Livorno è stato possibile rimborsare i salari non percepiti e rimpatriare parte dell' equipaggio a spese dell' armatore. Alcune irregolarità sono state segnalate alla Procura della Repubblica di Massa».

--Irtene Rubino.

Capitaneria, presentato il nuovo comandante Aloia
Maurizio Scibilia, l'uscente: «Bilancio molto positivo soprattutto per la tutela dell'ambiente. Water front in dirittura, una banchina alla crociere»

Una Voce per Avis: cambia la segreteria telefonica dei donatori

In commissione spunta il regolamento

Carrara Studi Aperti raddoppia con l'anteprima al Cap

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

le prospettive

«Questa per me è davvero una sfida stimolante»

Il comandante Luciano Giuseppe Aloia, capitano di fregata (Cp, cioè corpo delle Capitanerie di **Porto**) raccoglie il testimone affermando il proprio orgoglio di «svolgere l'incarico di comandante di un **porto** importante nello scenario nazionale; prospettive di crescita importanti rappresentano una sfida stimolante. Ho apprezzato moltissimo la professionalità e l'abnegazione di Maurizio e i risultati ottenuti dal nostro personale».

Che entrambi i comandanti, l'uscente e il subentrante, hanno ringraziato calorosamente.

L'appuntamento per il passaggio ufficiale di consegne è venerdì alle 10.

I.R.

CARRARA

Capitaneria, presentato il nuovo comandante Aloia

Maurizio Scialla, l'uscente: «Bilancio molto positivo soprattutto per la tutela dell'ambiente. Water front in dritta, una banchina alla crociera»



Il nuovo comandante della Capitaneria di Porto di Carrara è Luciano Giuseppe Aloia, capitano di fregata (Cp), che eredita il testimone dal comandante uscente Maurizio Scialla. Aloia, che ha lavorato per 15 anni nella Marina, ha svolto diverse funzioni di comando e di staff. Scialla, che ha lavorato per 25 anni nella Marina, ha svolto diverse funzioni di comando e di staff. Aloia ha lavorato per 15 anni nella Marina, ha svolto diverse funzioni di comando e di staff. Scialla ha lavorato per 25 anni nella Marina, ha svolto diverse funzioni di comando e di staff.

Una Voce per Avis: cambia la segreteria telefonica dei donatori

Una voce per Avis, la voce di chi ha dato un contributo alla lotta contro le malattie degenerative. La segreteria telefonica dei donatori è cambiata. La nuova segreteria telefonica è stata messa in onda il 15 giugno 2019. La nuova segreteria telefonica è stata messa in onda il 15 giugno 2019.

Carrara Studi Aperti raddoppia con l'anteprima al Cap

Carrara Studi Aperti raddoppia con l'anteprima al Cap. L'evento si è svolto il 15 giugno 2019. L'evento si è svolto il 15 giugno 2019.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Cambio della guardia... costiera

Il comandante Scibilia va a Roma: al suo posto Luciano Aloia

CAMBIO al vertice della capitaneria di **porto**: dopo due anni il capitano di fregata Maurizio Scibilia lascia Marina per trasferirsi a Roma dove assumerà un incarico importante al Comando generale. Al suo posto arriva il capitano di fregata Luciano Giuseppe Aloia, 49 anni, proveniente dalla direzione marittima di Genova. Laureato in giurisprudenza è stato capo dell' Ufficio circondariale marittimo e comandante del **porto** di Caorle a Venezia. Ieri mattina nella sede della guardia costiera la presentazione del nuovo comandante che si è detto orgoglioso e

contento di guidare «una capitaneria così prestigiosa come quella di Marina di Carrara che si è sempre distinta per professionalità, competenza e rigore nell' applicazione delle norme di sicurezza e tutela dell' ambiente». Il comandante Scibilia lascia lo scalo marinello con un bilancio estremamente positivo. Di particolare importanza l' attività a tutela dell' ambiente marino e della salvaguardia del demanio. In sinergia con la procura sono stati perseguiti rilevanti obiettivi nell' ambito del protocollo per la salvaguardia della legalità e la promozione dello sviluppo sostenibile dell' attività estrattiva nel distretto di Massa Carrara.

Ben 45 le verifiche che hanno comportato il deferimento all' autorità giudiziaria di 26 titolari dei rispettivi impianti per scarichi non autorizzati, abbandono di rifiuti, deposito incontrollato di rifiuti e discarica ponendo inoltre sotto sequestro 14 attività commerciali dedite alla segagione. Ventidue le sanzioni amministrative per un importo di quasi 50mila euro. Altra attività della guardia costiera per quanto riguarda ditte che producono rifiuti pericolosi come lavanderie industriali, autolavaggi, cantieri navali, rimessaggi di unità da diporto. I mezzi della guardia costiera nel biennio scorso hanno svolto 1376 missioni con 1762 controlli ripartiti tra pesca, diporto, ambiente e traffico. Numerose le operazioni in materia di Safety e Security all' interno del **porto** con 42 unità navali ispezionati tra cui il fermo della motonave Virile nel marzo scorso viste le precarie condizioni di sicurezza e le cattive condizioni di vita a bordo con l' equipaggio a cui mancava, oltre che il salario, anche il cibo. La cerimonia di passaggio di consegne avverrà venerdì alle 10 nella sede della capitaneria alla presenza del direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia. Il capitano Scibilia ha avuto parole di elogio nei confronti del personale della guardia costiera.

Gianfranco Baccicalupi.

10 CRONACA CARRARA LA NAZIONE MERCOLEDÌ 19 GIUGNO 2019

IL LITORALE

Cambio della guardia... costiera

Il comandante Scibilia va a Roma: al suo posto Luciano Aloia



IL BILANCIO
Il capitano scibilia lascia il porto di Carrara con un bilancio estremamente positivo. Di particolare importanza l'attività a tutela dell'ambiente marino e della salvaguardia del demanio. In sinergia con la procura sono stati perseguiti rilevanti obiettivi nell'ambito del protocollo per la salvaguardia della legalità e la promozione dello sviluppo sostenibile dell'attività estrattiva nel distretto di Massa Carrara.

PARAGGIO DI TESTIMONI Il nuovo comandante Luciano Aloia con il capitano di fregata Maurizio Scibilia.

LAVORO DOPO 2 ANNI IL COMUNE SI DECIDE. LA REGIONE AL LAVORO SUI MANO
Agn mamiferi, il regolamento in commissione

CULTURA
Musci gratis per gli studenti

LA MODERNA AL CAPE CROISIEN DIVINARE DEI VANI LABORATORI ARTISTICI
«Studi aperti»: riflettori sugli atelier del marmo

ENRICO GIOFFRÈ
LA SCELTA DI UN PIANO DI STUDI

Il Tirreno

Livorno

traffici di auto nuove

Il Tar dà torto all' Authority nello scontro con Sintermar sulle aree ex Trinseo

LIVORNO. Il Tar ha accolto il ricorso di Sintermar che aveva contestato la decisione con cui alla società - della quale sono soci la compagnia Grimaldi e le famiglie Neri e Fremura - l' Authority vietava l' utilizzo di alcune aree per lo stoccaggio di auto nuove. Nella fattispecie le aree sono quelle della fabbrica di lattice sintetico di proprietà della multinazionale Trinseo, che nell' agosto di tre anni fa ha cessato ogni attività.

La sentenza è stata emessa dalla seconda sezione di Firenze del Tribunale amministrativo (presidente Rosaria Trizzino, consigliere Alessandro Cacciari, primo referendario estensore Nicola Fenicia).

Non è un segreto che Grimaldi sta perfezionando l' acquisto di tali aree: Il Tirreno ne aveva dato notizia già alla fine dell' estate scorsa. Nelle more della trattativa la compagnia ha ottenuto dalla proprietà la possibilità di utilizzare intanto tali spazi. Ma dopo che a metà del dicembre scorso Sintermar aveva informato Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione portuale, che li avrebbe stoccati auto nuove, l' Authority il 25 gennaio ha risposto con un altolà: non potete farlo, è contro le regole.

Sintermar è andata al contrattacco impugnando il provvedimento: a cominciare dal fatto che siamo al di fuori del demanio portuale. Anzi, secondo la società privata non è vero, come invece sostiene l' Authority, che lì il Prg portuale prevede altro. E su questo punto ha avuto ragione dai giudici amministrativi, che hanno respinto al mittente anche successive motivazioni aggiunte in seguito dai legali di Palazzo Rosciano.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

LIVORNO
Federico Quercoli e Artemia Vanni hanno vinto il bando per la gestione del locale all'interno del parco come città "Desire Gatti"
Addio al posto fisso per far rinascere il chiosco
«Recite, musica e libri: il sogno presto realtà»



LIVORNO
FEDERICO LAZZOTTI
L'idea partì negli...
Il chiosco
Federico Quercoli...
Il sogno presto realtà
Dedicato nel 2011 al giovane garibaldino...
nel 1861, Giuseppe...
«Recite, musica e libri: il sogno presto realtà»

TRIBUNALE DI LIVORNO
Conferenza Stampa n. 5/17 A.Z.
Pubblicazione: 19 giugno 2019
L'Authority...
Sintermar...
Il Tar dà torto all' Authority nello scontro con Sintermar sulle aree ex Trinseo



GESTIONE SCONTRO TRA ARMATORI

Comitato, nuovo rinvio Tar 'boccia' l' Authority

NON C' È pace nella "governance" del porto. Malgrado l'impegno davvero notevole del commissario ammiraglio **Pietro Verna**, ancora una volta il comitato di gestione portuale è stato rinviato all'ultimo tuffo. Doveva esserci venerdì, preceduto nella giornata d'oggi dalla commissione consultiva del cluster: invece entrambe le riunioni sono state rinviate a martedì 25, con la commissione consultiva la mattina e il comitato di gestione al pomeriggio.

Ufficialmente il rinvio è dovuto all'assenza in loco di alcuni degli esponenti più importanti del cluster, impegnati in altre località.

C'è chi dice che tra le motivazioni ci sia anche l'attesa di un parere da parte del MIT (il ministero delle infrastrutture e trasporti) sul rinnovo della concessione al terminal Lorenzini & C. Da parte del quale non esce una parola, anche se è facile capire il livello di tensione che esiste per un'attesa che va avanti ormai da più mesi.

Per l'Autorità di sistema di **Verna** intanto è arrivata un'altra tegola: il Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana ha annullato il "niet" dell'Authority al terminal Sintermar di operare con lo sbarco di auto nuove- operatore la Grimaldi- sulle aree del canale industriale recentemente oggetto di una operazione di acquisto e di bonifica. Il traffico quindi può continuare anche se ci saranno probabilmente "aggiustamenti" nei meccanismi.

IL DIVIETO posto dall'Autorità di sistema era un'altra delle conseguenze- sia pure indirette - dello scontro tra armatori che sta squassando il nostro porto, con accuse e contro - accuse che il cluster non riesce a tacitare, malgrado gli evidenti danni che lo scontro crea anche all'immagine dello scalo.

Danni evidenziati anche di recente nell'assemblea generale di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi, che la scorsa settimana ad Ancona ha ribadito per bocca del suo presidente Gian Enzo Duci la critica per le tante grandi occasioni perdute da Livorno proprio per l'estrema litigiosità che si è creata sulle sue banchine.

A.F.

INFRASTRUTTURE

GESTIONE SCONTRO TRA ARMATORI Comitato, nuovo rinvio Tar 'boccia' l' Authority

NON C' È pace nella "governance" del porto. Malgrado l'impegno davvero notevole del commissario ammiraglio **Pietro Verna**, ancora una volta il comitato di gestione portuale è stato rinviato all'ultimo tuffo. Doveva esserci venerdì, preceduto nella giornata d'oggi dalla commissione consultiva del cluster: invece entrambe le riunioni sono state rinviate a martedì 25, con la commissione consultiva la mattina e il comitato di gestione al pomeriggio.

Ufficialmente il rinvio è dovuto all'assenza in loco di alcuni degli esponenti più importanti del cluster, impegnati in altre località.

C'è chi dice che tra le motivazioni ci sia anche l'attesa di un parere da parte del MIT (il ministero delle infrastrutture e trasporti) sul rinnovo della concessione al terminal Lorenzini & C. Da parte del quale non esce una parola, anche se è facile capire il livello di tensione che esiste per un'attesa che va avanti ormai da più mesi.

Per l'Autorità di sistema di **Verna** intanto è arrivata un'altra tegola: il Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana ha annullato il "niet" dell'Authority al terminal Sintermar di operare con lo sbarco di auto nuove- operatore la Grimaldi- sulle aree del canale industriale recentemente oggetto di una operazione di acquisto e di bonifica.

Il traffico quindi può continuare anche se ci saranno probabilmente "aggiustamenti" nei meccanismi.

IL DIVIETO posto dall'Autorità di sistema era un'altra delle conseguenze- sia pure indirette - dello scontro tra armatori che sta squassando il nostro porto, con accuse e contro - accuse che il cluster non riesce a tacitare, malgrado gli evidenti danni che lo scontro crea anche all'immagine dello scalo.

Danni evidenziati anche di recente nell'assemblea generale di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi, che la scorsa settimana ad Ancona ha ribadito per bocca del suo presidente Gian Enzo Duci la critica per le tante grandi occasioni perdute da Livorno proprio per l'estrema litigiosità che si è creata sulle sue banchine.

A.F.



COMISSARIO Pietro Verna

SPEDIMAR - RESOCONTO DELL'ASSEMBLEA Terzo mandato per Dari i nomi del consiglio

LA RECENTE assemblea generale di Spedimar, il sindacato dei lavoratori del porto, ha approvato il terzo mandato per Dari i nomi del consiglio di gestione portuale. Il mandato è stato approvato con un voto di 100 contro 10. Il mandato è stato approvato con un voto di 100 contro 10.

Il mandato è stato approvato con un voto di 100 contro 10. Il mandato è stato approvato con un voto di 100 contro 10.

AdSP MTS incontra il neo sindaco di Livorno

Il commissario dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, **Pietro Verna**, ha ricevuto stamani a Palazzo Rosciano il neo sindaco di Livorno, Luca Salvetti. A fare gli onori di casa, oltre a **Verna**, anche il segretario generale facente funzione dell' Ente, Simone Gagliani e il dirigente programmazione e studi, Claudio Vanni. L' incontro, dai toni molto cordiali, è servito al sindaco per fare il punto della situazione sulla programmazione messa in atto dalla Port Authority sul fronte dei grandi progetti cui è legato lo sviluppo dello scalo labronico. «Sono molto molto soddisfatto dell' incontro e della pianificazione messa in campo dall' Autorità portuale - ha dichiarato Salvetti -, sarà mia cura instaurare un clima di fattiva e proficua collaborazione con l' AdSP perché il porto possa continuare a crescere e a sviluppare i propri traffici».



Il neo-sindaco di Livorno prima visita all' AdSP

LIVORNO Il commissario dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Pietro Verna, ha ricevuto venerdì a Palazzo Rosciano il neo sindaco di Livorno Luca Salvetti. A fare gli onori di casa, oltre a Verna, anche il segretario generale facente funzione dell'Ente, Simone Gagliani e il dirigente programmazione e studi, Claudio Vanni. L'incontro, dai toni molto cordiali, è servito al sindaco per fare il punto della situazione sulla programmazione messa in atto dalla Port Authority sul fronte dei grandi progetti cui è legato lo sviluppo dello scalo labronico. «Sono molto molto soddisfatto dell'incontro e della pianificazione messa in campo dall'Autorità portuale ha dichiarato Salvetti -, sarà mia cura instaurare un clima di fattiva e proficua collaborazione con l'AdSP perché il porto possa continuare a crescere e a sviluppare i propri traffici».



Il Nautilus

Livorno

AdSP MTS: Alla ricerca di nuove sinergie

Rilanciare le opere strategiche grazie al coordinamento istituzionale e sfruttare le opportunità offerte dal Piano Regolatore Portuale e, soprattutto, dal nuovo atto di indirizzo approvato pochi giorni fa dal Comitato di Gestione. Questo il compito e la filosofia dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale espressa dal presidente **Pietro Verna** durante il primo incontro con il neo sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, avvenuto lunedì 17 giugno a Piombino. «Lavoreremo in stretta sinergia con l' amministrazione comunale - ha detto **Verna** - l' obiettivo è consentire alle imprese dello scalo di cogliere le opportunità commerciali di sviluppo dei traffici, creando nuova ricchezza ed occupazione». Nel confronto con Ferrari, si è parlato dei temi più rilevanti per lo scalo e dei progetti infrastrutturali di sviluppo che sono stati opportunamente illustrati dalla dirigente tecnica Sandra Muccetti, presente all' incontro assieme al dirigente preposto dell' Ufficio Territoriale di Piombino, Claudio Capuano. «Il territorio non si può più permettere di aspettare - afferma il sindaco Francesco Ferrari - Abbiamo un porto che deve iniziare a dare occupazione e quindi produrre risorse economiche. Vigileremo e lavoreremo insieme all' Autorità Portuale per favorire gli investimenti affinché anche altre aziende, ambientalmente compatibili, possano insediarsi».



Livorno? Non pervenuto

ANCONA Presidente Duci, nel decalogo delle azioni sblocca mare che ha presentato all'assemblea chiede di individuare 3 porti per l'internazionalizzazione della logistica italiana; a quali pensa? E quale futuro avrebbero gli altri? Credo che l'Italia non debba abdicare dalla possibilità di avere un porto di transhipment perciò ritengo che Gioia Tauro debba essere uno dei tre porti su cui lavorare per l'internazionalizzazione; gli altri due sono i porti ascellari Genova e Trieste che per posizione geografica sono i più vicini ai mercati di sbocco. Gli altri porti devono essere al servizio di economie regionali. Un porto che poteva probabilmente aspirare ad essere un'alternativa ai porti Genova-Trieste poteva essere Livorno, in quanto unico ad avere i collegamenti su entrambe le direttrici ferroviarie che possono servire i mercati internazionali, ma in questo momento Livorno mi sembra non pervenuto sulla cartina geografica a causa di diatribe interne di gestione a mio parere non proattive rispetto alle opportunità che avrebbe potuto avere. In una sua recente intervista aveva infatti identificato Livorno come possibile primo porto del Mediterraneo.. Le ragioni sono la sua collocazione geografica sul Mar Tirreno, soluzione migliore per le rotte Gibilterra-Suez rispetto all'Adriatico; il suo essere non troppo distante dai mercati di sbocco rispetto a Genova, e soprattutto il consentire con una singola toccata di andare lontano e servire mercati con distanze superiori a 400 km via treno con la possibilità di andare sia verso la Germania sia verso l'Austria. Possibilità questa che né Trieste né Genova hanno. Ma per far questo il porto di Livorno dovrebbe essere forte, unito, per chiedere a Roma ed ottenere i necessari adeguamenti delle opere infrastrutturali a mare garantendo come contropartita un livello adeguato di occupazione e di traffici e di competenza nel servire quei mercati. È un vero peccato che questa opportunità venga persa. Presidente, pensa davvero che Livorno sarebbe ancora in tempo? Oggi vediamo crescere la concorrenza dei porti spagnoli, si avvicinano le prossime aperture di Vado e non solo.. Livorno ha perso delle opportunità ed allo stato attuale tutto questo è più difficile ma c'è ancora spazio se ragioniamo in un'ottica di servizio al sud dell'Europa in senso più ampio, in un'ottica di estensione della catchment area questa opportunità è ancora presente. È chiaro che più si affermeranno altre realtà portuali come Vado, come Calata Bettolo su Genova, più si ridurranno gli spazi sul mercato esistente, ma queste sono iniziative che hanno un senso se riguardano mercati diversi rispetto all'esistente, quindi da questo punto di vista non è tanto dei porti spagnoli che occorre preoccuparsi quanto del giro delle merci che pur transitando nel Mediterraneo finiscono nei porti del Nord Europa per poi scendere nel sud della Germania e in Svizzera. Quello è un mercato contendibile da Vado, da Genova, da Livorno e da Spezia a condizione che si riesca ad essere pronti; e Livorno avrebbe il vantaggio in più rispetto agli altri di poter guardare anche ai mercati che oggi copre Trieste. Venti anni fa si sarebbe dovuto puntare probabilmente su Livorno come porto d'Italia, oggi le due ascelle tendono a lavorare in maniera separata su mercati diversi, secondo me c'è ancora uno spazio di recupero sul mercato del Nord Europa ma non c'è più tempo da perdere o a quei mercati non ci arriveremo mai. All'assemblea avete chiamato due giornalisti della grande stampa generalista per capire quale percezione hanno del settore e delle sue esigenze; la risposta ha confermato la sua invisibilità o, nel migliore dei casi, la poca attenzione che gli viene riservata a tutti i livelli. Si è parlato di particolarismi e di mancanza di unione come probabili cause ma cosa resta da fare per smuovere questa apatia e dare finalmente ossigeno ad un comparto che produce ricchezza e benessere collettivo? Sicuramente c'è un problema di settore: la frammentazione delle voci non è assolutamente utile. Ma anche quando le voci erano più unite non riuscivamo ad uscire dal nostro orticello. C'è quindi la necessità di lavorare su una comunicazione multilivello che calibri la portata della comprensione dei nostri messaggi all'utente a seconda dei mezzi utilizzati, riservando quelli più complessi a giornalisti di settore che hanno le competenze tecniche per entrare nella discussione specifica e veicolando al contempo messaggi più semplici al grande pubblico per intercettare chi ad oggi le decisioni le deve prendere, ossia i politici, le cui competenze tecniche purtroppo al momento sono di qualità veramente minimale. Certo è anche vero che il richiamo all'unità del cluster è corretto però a quel punto l'unità deve



essere reale, per lasciare alle spalle quanto successo fino a questo momento. Al tavolo dobbiamo essere davvero tutti uniti e..realisticamente al momento questo lo trovo un discorso un po' più difficile da praticare. Stiamo però osservando passi importanti in questo senso nel segmento della nautica dove, dopo una divisione precedente, si sta andando verso una ricomposizione. Spero che con modalità e forme diverse che possano quantomeno prevedere il sedersi intorno ad un tavolo per cercare di uscire con una voce sola sia possibile arrivare al risultato sperato. In altri paesi ci troviamo di fronte a governi che chiedono inderogabilmente di relazionarsi con un unico interlocutore di macrocategoria. Nel nostro sistema politico non siamo a questo livello di rigidità ad oggi probabilmente perché anche da parte politica esistono difficoltà a capire i meccanismi del settore ma ritengo che sarebbe utile, da parte nostra, una proattività in questo senso. Cinzia Garofoli

Auto nuove alla Trinseo: via libera alla Sintermar

Il Tar per la Toscana riconosce le ragioni della società ricorrente

Renato Roffi

LIVORNO Oltre alle argomentazioni squisitamente giuridiche, dalla sentenza n. 899/2019, pubblicata ieri dal Tar Toscana, sembra emergere fatto non sempre così scontato il più lucido buon senso. Il contenzioso riguardava e, probabilmente (visto che all'Authority gli avvocati non costano), continuerà a riguardare l'uso di aree, fra l'altro neppure appartenenti al demanio marittimo portuale, da parte della società Sintermar che le aveva ottenute in comodato d'uso gratuito dalla Trinseo, in attesa dell'acquisto. La questione nasce dal fatto che dette aree, una volta destinate dalla società Masol ad uso industriale per la produzione di materiali lattici sintetici, rientrando nelle previsioni del Piano regolatore portuale come destinate all'industria, non avrebbero potuto né dovuto essere utilizzate dalla Sintermar per lo stoccaggio di autovetture nuove. Alla comunicazione doverosamente avanzata da quest'ultima società per l'avvio di tale attività logistica, l'AdSp rispondeva opponendo un deciso divieto dall'intraprendere sulle superfici oggetto del contendere attività diverse da quella industriale e di realizzarvi interventi finalizzati all'utilizzazione dell'area stessa in difformità con le destinazioni e prescrizioni del P.R.P., sostenendo, fra l'altro, anzi, come motivo principale del divieto, che l'area si troverebbe .per espressa previsione del P.R.P. e della scheda normativa n. 5 di cui all'art. 22 delle N.T.A., all'interno dell'Area Porto Multipurpose. A tale tesi la difesa della parte ricorrente (Sintermar), curata da un noto studio fiorentino, ribatteva che secondo la parte normativa della scheda 5, le attività ivi consentite sono tutte quelle riconducibili alla categoria commerciale C dell'art. 7 comma 9 delle N.T.A. e, per quanto qui interessa, tra di esse vi è anche la cat. C7 Movimentazione e stoccaggio di auto nuove. In relazione, poi, al connesso divieto di realizzare interventi in difformità da quanto prescrive il Prp, i giudici amministrativi di primo grado hanno riconosciuto che .lo stoccaggio di auto su di un piazzale (di per sé già compatibile, in quanto corrispondente alla funzione C 7), non necessita di una previa autorizzazione da parte dell'amministrazione attraverso un piano attuativo, ma può essere direttamente realizzato. Anche da questa estrema sintesi di quanto riportato in sentenza traspare chiaramente che tutto si sarebbe potuto evitare soltanto leggendo meglio quelle che, con termine pomposo e stucchevolmente abusato, vengono chiamate le carte. Naturalmente la buona fede dell'AdSp è fuori discussione. Allora? Allora, come al solito, ciascuno resta libero di formarsi una propria idea. Tant'è. La sentenza, naturalmente, è esecutiva ipso facto, Sintermar potrà riprendere l'attività di stoccaggio di auto nuove il che non comprometterà in alcun modo eventuali altre soluzioni in base al Prp con beneficio per l'occupazione.. È lecito confidare che il buon senso dimostrato dal tribunale amministrativo sia contagioso e possa incoraggiare la vis polemica dell'Authority a volgersi verso questioni più concrete e, magari, anche più fondate.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Auto nuove alla Trinseo: via libera alla Sintermar'. The article is dated 18 June 2019 and is written by Renato Roffi. The main image shows a large industrial facility with a large white container. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Oltre alle argomentazioni squisitamente giuridiche, dalla sentenza n. 899/2019, pubblicata ieri dal Tar Toscana, sembra emergere fatto non sempre così scontato il più lucido buon senso. Il contenzioso riguardava e, probabilmente (visto che all'Authority gli avvocati non costano), continuerà a riguardare l'uso di aree, fra l'altro neppure appartenenti al demanio marittimo portuale, da parte della società Sintermar che le aveva ottenute in comodato d'uso gratuito dalla Trinseo, in attesa dell'acquisto.'

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autorità portuale

Incontro tra Verna e Ferrari Obiettivo una stretta collaborazione per l' insediamento di aziende

piombino. Rilanciare le opere strategiche grazie al coordinamento istituzionale e sfruttare le opportunità offerte dal Piano regolatore portuale e, soprattutto, dal nuovo atto di indirizzo approvato pochi giorni fa dal Comitato di gestione.

Questo il compito e la filosofia dell' Autorità di sistema portuale espressa dal presidente **Pietro Verna** durante il primo incontro con il neo sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, avvenuto a Piombino. «Lavoreremo in stretta sinergia con l' amministrazione comunale - ha detto **Verna** - l' obiettivo è consentire alle imprese dello scalo di cogliere le opportunità commerciali di sviluppo dei traffici, creando nuova ricchezza ed occupazione». Nel confronto con Ferrari, si è parlato dei temi più rilevanti per lo scalo e dei progetti infrastrutturali di sviluppo che sono stati opportunamente illustrati dalla dirigente tecnica Sandra Muccetti, presente all' incontro assieme al dirigente preposto dell' Ufficio territoriale Claudio Capuano. «Il territorio non si può più permettere di aspettare - afferma Ferrari -. Abbiamo un porto che deve iniziare a dare occupazione e quindi produrre risorse economiche.

Vigileremo e lavoreremo insieme all' Autorità Portuale per favorire investimenti affinché anche altre aziende, ambientalmente compatibili, possano insediarsi».

Intanto il bilancio di previsione 2019 dell' Autorità portuale regionale risulta in equilibrio. La proposta di delibera, illustrata in commissione Ambiente, ha ricevuto il parere favorevole a maggioranza. Per la nostra zona previsto un investimento a Marina di Campo di 90mila euro per illuminazione, pulizia specchi acquei, gestione aree portuali, manutenzioni.

PIOMBINO

Terminato il montaggio comincia il collaudo

Bertocchi, commessa milionaria per un nuovo impianto in Russia

LABORA
Il progetto ad alto contenuto tecnologico

AUTORIZZAZIONE
Incontro tra Verna e Ferrari Obiettivo una stretta collaborazione per l'insediamento di aziende

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

"Marella explorer 2"

Ancora crocieristi in città

leri nuova nave da crociera, "Marella explorer 2" (1800 passeggeri, arriva da Propriano e prosegue verso Napoli), al **porto**, dalle 7 alle 17. Sempre validissimo per i crocieristi il "pacchetto di accoglienza": oltre al trasporto dal **porto** al centro, aperture e visite speciali nei musei e luoghi di interesse, degustazioni di prodotti locali e tour in trenino. (Foto Pabar)

La pianista piombinese Gloria Cianchetta in concerto a Lugano
Da giovanissima già prima al concorso "Riviera Etrusca", ora laureanda al Conservatorio della Svizzera italiana

Ancora crocieristi in città
La nuova nave da crociera, "Marella explorer 2" (1800 passeggeri, arriva da Propriano e prosegue verso Napoli), al porto, dalle 7 alle 17. Sempre validissimo per i crocieristi il "pacchetto di accoglienza": oltre al trasporto dal porto al centro, aperture e visite speciali nei musei e luoghi di interesse, degustazioni di prodotti locali e tour in trenino. (Foto Pabar)

Giornata del rifugiato La Rete va in piazza
Una manifestazione organizzata da La Rete per sensibilizzare i cittadini sulle condizioni dei rifugiati. La manifestazione si svolgerà in piazza del Comune di Piombino.

TRIBUNALE DI LIVORNO
Sezione Amministrativa
Sezione Concorsuale

PIOMBINO POSITIVO IL GIUDIZIO DI TORLAI

Crociere, aumentano gli accosti Lo sbarco della Marella Explorer 2

E' ARRIVATA ieri in **porto** la Marella Explorer 2. La nave della compagnia inglese Marella Cruises, 900 cabine e più di 1800 passeggeri, è arrivata al terminal crociere della banchina Pecoraro intorno alle 11 di ieri ed è ripartita alle 16 per andare a Propriano, in Corsica.

AD ACCOGLIERE i turisti della cruise boat, i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l' amministratore unico del Tuscany Terminal, Carlo Torlai e il neo sindaco della città, Francesco Ferrari.

«Marella Cruises si conferma assieme alla compagnia spagnola Pullmantour il principale cliente del **porto** con otto scali complessivi programmati nel 2019» ha dichiarato il dirigente dell' Autorità di sistema, Gabriele Gargiulo, che ha preso parte al tradizionale scambio dei crest con tutto il cluster portuale.

SODDISFATTO anche Torlai: «Grazie all' inserimento di questa terza nave, che va ad aggiungersi alla Marella Dream e alla Marella Spirit, il gruppo crocieristico rafforza sensibilmente la propria presenza a Piombino. Non possiamo che esserne soddisfatti. Questi risultati ci spingono a lavorare ancora di più e meglio perché il territorio possa essere opportunamente valorizzato. Siamo convinti che il sindaco Ferrari non ci farà mancare il supporto e la collaborazione necessaria». Il 2019 si presenta come un anno molto positivo per il traffico passeggeri dello scalo piombinese. Sono previste un totale di 16 toccate di navi da crociera contro le 13 dell' anno passato e le 8 del 2017.

Pale eoliche, i test per l'avvio

Iniziate le prove di produzione degli impianti al Quaghiodromo

SONO INIZIATE le prove di avviamento del parco eolico "Vento di Corsica". A scendere a prova la produzione elettrica di impiantistica. Sono previste le operazioni di montaggio delle pale eoliche, che saranno installate in due fasi: la prima per la fine della settimana e la seconda per il week-end successivo. Il cantiere è ubicato al Quaghiodromo, in località La Valle, a sud della città.

OGGI CHIUSO IL CENTRO DI RACCOLTA SEI

Sei Toscana informa che il centro di raccolta di Sei Vinaccia, in località La Valle, è chiuso al traffico di camion e autotreno per consentire i lavori di manutenzione e adeguamento. Il centro di raccolta è chiuso dalle 10 di mattina. Il centro di Sei Vinaccia è aperto tutti i giorni, dalle 08 alle 18, dalle 19 alle 21. Per maggiori informazioni: www.sei.it e numero verde 800 137 000.



CANTIERI Corsica i lavori di montaggio, in un'area di collaudi

Piombino La "Falschina" riapre domani

Chiuso straordinariamente per la settimana scorsa, la "Falschina" riapre domani. Il centro di raccolta è chiuso dalle 10 di mattina. Il centro di Sei Vinaccia è aperto tutti i giorni, dalle 08 alle 18, dalle 19 alle 21. Per maggiori informazioni: www.sei.it e numero verde 800 137 000.

PIOMBINO POSITIVO IL GIUDIZIO DI TORLAI

Crociere, aumentano gli accosti Lo sbarco della Marella Explorer 2

E' ARRIVATA ieri in **porto** la Marella Explorer 2. La nave della compagnia inglese Marella Cruises, 900 cabine e più di 1800 passeggeri, è arrivata al terminal crociere della banchina Pecoraro intorno alle 11 di ieri ed è ripartita alle 16 per andare a Propriano, in Corsica.

SODDISFATTO anche Torlai: «Grazie all' inserimento di questa terza nave, che va ad aggiungersi alla Marella Dream e alla Marella Spirit, il gruppo crocieristico rafforza sensibilmente la propria presenza a Piombino. Non possiamo che esserne soddisfatti. Questi risultati ci spingono a lavorare ancora di più e meglio perché il territorio possa essere opportunamente valorizzato. Siamo convinti che il sindaco Ferrari non ci farà mancare il supporto e la collaborazione necessaria». Il 2019 si presenta come un anno molto positivo per il traffico passeggeri dello scalo piombinese. Sono previste un totale di 16 toccate di navi da crociera contro le 13 dell' anno passato e le 8 del 2017.



Bonus Welfare, slittamento a settembre Oggi si riunisce il consiglio di fabbrica

BONUS WELFARE, SLITTAMENTO A SETTEMBRE

Oggi si riunisce il consiglio di fabbrica

Il consiglio di fabbrica della fabbrica di Sei Vinaccia si riunisce oggi per discutere del nuovo contratto di lavoro. Il consiglio di fabbrica si riunisce ogni settimana. Il consiglio di Sei Vinaccia è aperto tutti i giorni, dalle 08 alle 18, dalle 19 alle 21. Per maggiori informazioni: www.sei.it e numero verde 800 137 000.

SAN VINCENZO 'Marea Noir' Ecco il festival delle storiace alla femminile

L'ANNO SCORSO, in occasione del centenario della nascita di San Vincenzo, si è svolto il festival delle storiace alla femminile. Il festival è stato organizzato dalla sezione femminile della società di storiace. Il festival è stato organizzato dalla sezione femminile della società di storiace. Il festival è stato organizzato dalla sezione femminile della società di storiace.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

in regione in regione

Stanziati 90mila euro per il porto di Campo

CAMPO NEL L' ELBA. Il bilancio economico di previsione 2019 dell' **Autorità portuale** regionale risulta in equilibrio. L' ente gestisce i porti di Marina di Campo, Viareggio, Isola del Giglio e Porto Santo Stefano.

La proposta di delibera, illustrata in commissione Ambiente, presieduta dal consigliere regionale Stefano Baccelli (Pd), ha ricevuto il parere favorevole a maggioranza con il sì del Partito democratico e l' astensione di Fratelli d' Italia, Lega e Si-Toscana a sinistra.

Il valore della produzione previsto è pari a 5milioni e 882mila e 748 euro, in aumento di quasi l' 80 per cento rispetto al preventivo 2018. Tra i costi di produzione previsti dall' ente figurano quelli stanziati per il porto turistico di Marina di Campo (90mila euro per pubblica illuminazione, pulizia specchi acquei, gestione servizio aree portuali, manutenzioni ordinarie).

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Pianosa 3.0, siglato l'accordo per il rilancio agricolo dell'isola
L'Amministrazione Regionale ha firmato il protocollo di intesa con Confindustria e Univas allo studio che punta a riqualificare i terreni liberi di proprietà comunale

Stanziati 90mila euro per il porto di Campo
L'ente gestisce i porti di Marina di Campo, Viareggio, Isola del Giglio e Porto Santo Stefano. La proposta di delibera, illustrata in commissione Ambiente, presieduta dal consigliere regionale Stefano Baccelli (Pd), ha ricevuto il parere favorevole a maggioranza con il sì del Partito democratico e l' astensione di Fratelli d' Italia, Lega e Si-Toscana a sinistra.

Misericordia Pomonte Inaugurata l'ambulanza
L'Amministrazione Regionale ha inaugurato l'ambulanza di Misericordia Pomonte, un servizio di emergenza che garantisce la rapidità di intervento in caso di emergenza.

Sabato scatta la ztl nel centro storico
L'Amministrazione Regionale ha deciso di istituire la ZTL nel centro storico di Campo, a partire dal sabato 22 giugno.

Dal 1 luglio in funzione l'asilo nido comunale
L'Amministrazione Regionale ha inaugurato l'asilo nido comunale di Campo, che sarà in funzione a partire dal 1° luglio.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Il Comune non ha colpe»

Simonella: «Forfait all' ultimo, non avremmo potuto fare nulla»

CHIAMATO in causa perchè avrebbe dovuto fare comunque qualcosa. Chiaramente si parla del Comune che dai fruitori del **porto** antico non può essere considerato parte lesa, ma parte in causa. A dare spiegazioni è l' assessore al **Porto**, Ida Simonella che guarda ai fatti, guarda ai vincoli e guarda pure al futuro. Un futuro che è quello che sta già vivendo il **porto** senza troppi compromessi né mezze misure. Quindi l' arrivo delle grandi navi, il nuovo terminal crociere, gli eventi e gli spettacoli. Con o senza 'Ti ci **porto**'.

Assessore, cosa poteva fare il Comune per evitare tutto questo?

«Nulla, nello specifico. L' iter è naturalmente in capo all' Autorità di sistema portuale e si tratta del rilascio di una concessione in un' area del demanio marittimo. Sarebbe come se il Comune intervenisse nel rilascio delle concessioni sulle banchine merci e traghetti. Capite che è impossibile».

Come pensate di intervenire insieme all' Autorità portuale? Ci sono delle soluzioni per rimediare a una mancanza importante come questa?

«Innanzitutto esiste un cartellone di eventi al **porto** antico che rimane, è ancora valido e rimane un punto fermo. Da parte nostra la collaborazione è massima e credo anche che qualche sorpresa ulteriore e di gran livello ci sarà. Basta solo aspettare e ci saranno delle novità».

Siete messi sotto accusa e complici dello scippo. La vostra 'difesa'?

«Con tutto il garbo possibile, ma questa storia della 'difesa' non esiste. Un imprenditore decide di fare domanda, l' iter amministrativo prevede adempimenti che lo stesso ha deciso poi di non portare a termine (pagamenti dovuti, garanzie fidejussorie, assicurazioni ecc...) e l' accusato è l' Autorità portuale o il Comune? Semmai è la parte lesa. Non credo che ci sia bisogno di aggiungere altro».

Si potrebbe studiare per il **porto** Antico un cartellone di eventi che non dipenda direttamente dall' autorità portuale?

«Il problema non è il cartellone di eventi, tutto si può mettere in piedi in un clima di grande collaborazione. Il fatto che resta è che un soggetto ha dato forfait all' ultimo momento. E questa è un' altra cosa».

Maria Gloria Frattagli.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA DIFESA CAPANNELLI LANCIA UN MESSAGGIO SULLA PAGINA FACEBOOK

«Perdiamo tutti, speriamo sia un arrivederci»

«SPERIAMO che sia un arrivederci e non un addio». Gabriele Capannelli lascia la porta aperta a future attività imprenditoriali su Ancona e sul **porto** antico. Si affida a Facebook per raggiungere il numero più alto possibile di persone per licenziare 'Ti ci **porto**', festival gastronomico che avrebbe dovuto essere alla sua quarta edizione e che invece è stato stroncato da una serie di inciampi e di mancati accordi. «Care amiche e cari amici - dice Capannelli attraverso la pagina del 'Ti ci **porto**' - quest' estate, come avrete letto o intuito, non ci saremo. Abbiamo fatto di tutto affinché 'Ti Ci **Porto** 2019' diventasse realtà, ma non siamo riusciti a elaborare un piano B efficace. Perdiamo tutti. La città, che aveva scoperto un nuovo luogo d'incontro; gli artisti e la cultura, che avevano trovato un nuovo palcoscenico per esprimersi; l'organizzazione e i posti di lavoro che riusciva a generare. Ci dispiace tanto. Speriamo che sia un arrivederci e non un addio».

Ma il popolo social non è tutto dalla sua parte.

«Mi dispiace cari amici del 'Ti Ci **porto** festival' ma stavolta il post di scuse non basterà a scaricarvi la coscienza. Non è possibile che i problemi vengano fuori adesso. Il festival doveva iniziare il primo giugno e la mancanza di permessi o soldi viene fuori addirittura dopo la data prevista per l'inizio? Io credo che almeno stavolta dobbiate essere sinceri con tutta la cittadinanza e dirci la verità. Farci capire davvero perché dobbiate privare Ancona di una grande manifestazione che ha reso la città migliore in questi ultimi anni dal punto di vista dell'intrattenimento». E ancora: «Ancona sembra una città masochista, autodemolitrice. Chi viene da qualsiasi altro punto d'Italia e pensa di ammirare una città di mare capoluogo di regione che volge lo sguardo verso il Nord, in realtà trova tanto squallore, è sprovvista completamente di attenzione ad una crescita dei suoi cittadini. Eppure a pochi chilometri ci sono Civitanova, Pesaro, San Benedetto, queste ridenti cittadine nulla insegnano? 'Ti ci **porto**' ci mancherà tanto, venivo ogni sabato sera».

2 ANCONA PRIMO PIANO
I GUAI DELLA MOVIDA

«Il Comune non ha colpe»

Simoniella: «Forfait all'ultimo, non avremmo potuto fare nulla»

L'ASSESSORE RIBATTE
Si tratta del rifiuto di una concessione in un'area del demanio marittimo. Sarebbe come se un interessato sulle banchine marci a traghetto: impossibile

LA OFFERTA CAPANNELLI LANCIA UN MESSAGGIO SULLA PAGINA FACEBOOK
«Perdiamo tutti, speriamo sia un arrivederci»

APERITIVO DI SUSHI
tutte le domeniche di giugno

MEZZO MARINAIO BISTRO
MARINA DORICA
CUCINA PIZZERIA WINE BAR
CREMERIA TAKE AWAY



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Valutiamo alternative al 'Ti ci porto'»

Giampieri (Autorità Portuale): «Non chiederemo danni, scalo antico da tutelare»

MARIA GLORIA FRATTAGLI

Ancona non avrà la sua estate. Quella meteorologica e di spiaggia sì, ma non quella al porto. A deciderlo un imprenditore, Gabriele Capannelli già titolare di Bontà delle Marche e comproprietario de 'La Cappannina' a Portonovo, che all' ultimo si è tirato fuori dall' organizzazione di un cartellone di appuntamenti, il 'Ti ci porto', pur avendo un 'contratto' di due anni con l' amministrazione portuale (e di conseguenza con quella comunale). I motivi? Scelte imprenditoriali, di numeri, di conti, di convenienza, di possibilità o di liquidità e di sponsor. Fatto sta che il suo contratto in scadenza il 19 giugno, data discutibile proprio perché cade in un periodo che in caso di 'disdette' non dà possibilità di recupero, è rimasto appeso. Non è stata presentata la 'rata' di affitto dell' area e non è stata presentata la fidejussione. Dunque 'Ti ci porto' non ci sarà e nemmeno qualcosa a sostituirlo. Provano da una parte il presidente dell' **Autorità portuale** Rodolfo Giampieri e dall' altro l' assessore al Porto, Ida Simonella a dare delle spiegazioni e a immaginare un futuro per quell' area che sia un futuro di programmazione e non di improvvisazione sapendo, e ben lo sanno tutti, che sulla solidità degli imprenditori, soprattutto in questo periodo, bisognerebbe far conto ma prendendo tutte le precauzioni del caso. Al contrario si dovrebbe fare di tutto per agevolare l' iniziativa privata, cosa che lo stesso Capannelli dice di essere mancata. Presidente Giampieri, ci sono molti sfottò sulla situazione che si è creata. Ma voi e Capannelli non vi siete sentiti per sapere se il suo impegno nel cartellone di eventi era confermato?

«La procedura per la concessione a Bontà delle Marche è stata esclusivamente tecnica, basata sul piano di impresa legato alla domanda presentata. La programmazione degli eventi non faceva parte del bando ma eravamo fiduciosi che fosse articolata».

Ci sono possibilità di correre ai ripari magari con iniziative estemporanee?

«No, non ci possono essere iniziative estemporanee per il Porto Antico che è un luogo troppo importante per la nostra realtà, per la città di Ancona e per tutta la regione. L' Ufficio promozione dell' **Autorità** di **sistema portuale** si sta già guardando intorno per valutare, e trovare, alternative valide e strutturate per questa stagione estiva al Porto Antico su cui la nostra attenzione continua ad essere alta proprio perché questo è un luogo di riferimento per tutta la comunità. C' è già una programmazione definita, si farà di tutto per implementarla».

Pensate di affidarvi alla giustizia, se ci sono gli estremi, per i danni che il difetto di comunicazione vi ha arrecato?

«Siamo consapevoli che questa è soltanto un' operazione che ha avuto purtroppo un esito deludente nel rilascio della concessione. Non ci viene neanche in mente di fare ricorso per danni».

Come pensate di comportarvi da qui in avanti? Cambierete il **sistema** di assegnazione? «Le modalità di rilascio delle concessioni sono governate dal Codice della navigazione che ha un iter di assegnazione chiaro e vincolato.

Non è discrezionale. Per la nostra filosofia, è inutile cercare di dare le colpe agli altri di quello che succede. Andiamo avanti nella valorizzazione del Porto Antico, che deve continuare ad essere un luogo-simbolo per la comunità. Crediamo che sia necessario liberare tutte le energie positive del territorio perché per cambiare serve l' energia di tutti. Per questo diamo sempre il benvenuto agli imprenditori che condividono la nostra visione di recupero e potenziamento del rapporto porto-città e alle decine di migliaia di persone che hanno dimostrato passione e affetto per il nostro porto, decidendo loro che siamo sulla strada giusta. Siamo nella fase di rilancio: non ci accontentiamo certo di galleggiare, pensiamo già ai programmi futuri».

The image shows a newspaper clipping from 'Il Resto del Carlino' dated Wednesday, June 19, 2019. The main headline is '«Valutiamo alternative al 'Ti ci porto'»' with a sub-headline 'Giampieri (Autorità Portuale): «Non chiederemo danni, scalo antico da tutelare»'. The article discusses the situation of the 'Ti ci porto' event and the port authority's stance. It includes a photo of the port area and a quote from Ida Simonella, the port authority's promoter. The article is part of a section titled 'ANCONA PRIMO PIANO'.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL CONVEGNO VENERDÌ SI RIPROPORRÀ UNA STRATEGIA INTERNAZIONALE

Ritorna la Macroregione Adriatico jonica L'associazione Vista Mare prova il rilancio

CHE FINE ha fatto la macroregione adriatico jonica? Sembra che ultimamente se ne parli molto poco, soprattutto dopo il sisma del 2016 che ha portato giustamente enti e istituzioni a dare in quel momento priorità ad altre questioni legate alla ricostruzione. E' però il momento di riaccendere i riflettori su questa importante realtà, concepita come una forma innovativa di cooperazione interregionale e transnazionale, allo scopo di rafforzare i processi democratici e l'accelerazione del percorso di integrazione europea dei Paesi balcanici. Ne sono convinti i soci dell'associazione Vista Mare che ha organizzato per venerdì prossimo un convegno (alle 16.30 nella ex sala consiliare) che vedrà la partecipazione tra gli altri della sindaca Valeria Mancinelli, del governatore Luca Ceriscioli, dell' ambasciatore del segretariato permanente, Fabio Pigliapoco, del project manager Paolo Rotoni, del dirigente regionale Pietro Talarico coordinati da Marina Maurizi.

NELLA seconda parte del convegno discuteranno, coordinati da Marco Bellardi il presidente dell' **Autorità Portuale** Rodolfo Giamperi, il rettore della Politecnica Sauro Longhi, il presidente Istao Pietro Marcolini, il presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini e l' assessore comunale al Porto Ida Simonella.

«Vogliamo informare la comunità locale sullo stato di realizzazione della strategia europea adriatico jonica - ha spiegato il presidente di Vista Mare Antonio Roversi - che rappresenta uno dei più importanti risultati ottenuti dalla Regione Marche nell' attuazione delle politiche europee ed un' opportunità per promuovere uno sviluppo equilibrato e sostenibile dell' area. Vista Mare vuole segnalare che la fase di preparazione della programmazione dei fondi europei post 2020 offre un' occasione irripetibile per indirizzare l' impiego coerente delle risorse comunitarie a sostegno della strategia: è il momento della verità per tutti i soggetti coinvolti». Si mira a consolidare la cooperazione economica e a sviluppare una governance comune su problemi condivisi (ambiente, energia, trasporti, pesca e gestione costiera, sviluppo rurale, turismo, cultura e cooperazione universitaria, protezione civile e cooperazione tra PMI). I paesi coinvolti sono Slovenia, Grecia, Italia (8 regioni: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia), Croazia, Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia.

BREVI DI ANCONA 9

Forza Italia: «Laghetti: acqua sporca, mattonelle rotte»

AL SEASPORT HOTEL
Convegno al cambiamento climatico: la strategia in un workshop

INNOVAZIONE
Premiati i 5 migliori progetti presentati dai quattro settori

IL CONVEGNO VENERDÌ SI RIPROPORRÀ UNA STRATEGIA INTERNAZIONALE
Ritorna la Macroregione Adriatico jonica L'associazione Vista Mare prova il rilancio

ANTONIO ROVERSI
«Dobbiamo riproporre nella fase per i fondi europei dopo il 2020»

POLITICA
NUOVO MOVIMENTO DI FAVA E BERTUCCI IN VISTA DELLE REGIONALI «FuturOggi per rendere virtuose le Marche»

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche

La società Bontà delle Marche ha comunicato oggi all' Autorità di sistema portuale la rinuncia alla domanda di concessione demaniale per un' area di 3 mila metri quadrati al **Porto Antico**, nel **porto** di **Ancona**. Su questa superficie, la società avrebbe dovuto organizzare l' edizione 2019 della manifestazione 'Ti ci **porto**'. Mercoledì 19 giugno, la domanda di concessione di Bontà delle Marche avrebbe dovuto essere esaminata dal Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale. La società Bontà delle Marche ha effettuato il pagamento della concessione demaniale dell' estate 2018 il 25 maggio 2019. Fino a quella data, era impossibile regolarizzare la pratica per l' estate 2019 visto che il Codice della navigazione e il buon senso vietano il rilascio di nuove concessioni a soggetti che non abbiano adempiuto al rispetto degli obblighi derivanti da pregressi rapporti demaniali. Per regolarizzare la concessione 2019 Bontà delle Marche, come sollecitato dall' Autorità di sistema portuale il 30 maggio e il 6 giugno, avrebbe dovuto ancora presentare: il pagamento anticipato del canone demaniale marittimo del valore di 3.150 euro per l' intera stagione e una fidejussione di 7 mila euro come garanzia degli obblighi definiti dalla concessione. La società doveva inoltre attivare una polizza assicurativa di responsabilità civile e una polizza assicurativa per la copertura di incendio, fulmine e scoppio. Due assicurazioni necessarie per coprire qualsiasi danno potesse essere fatto a persone e cose durante il periodo di concessione e a tutela dell' organizzazione di tutta la stessa manifestazione 'Ti ci **porto**' e soprattutto di tutti i soggetti che vi avessero partecipato. Dopo il pagamento del canone dovuto per il 2018, in attesa della definitiva regolarizzazione della concessione, l' Autorità di sistema portuale aveva comunque formalmente manifestato alla società Bontà delle Marche la disponibilità a concedere l' occupazione anticipata dell' area demaniale, come stabilito dal Codice della navigazione, per ridurre i tempi di avvio delle attività e quindi consentire l' inizio dell' allestimento delle strutture di ristorazione e di accoglienza, coincidenti circa con il periodo 2018 quando 'Ti ci **porto**' è iniziato dopo lo svolgimento il 11 giugno della 'Giornata della Marina Militare'. La rinuncia alla domanda di concessione da parte di Bontà delle Marche, arrivata solo oggi 17 giugno, non mette nelle condizioni l' Autorità di sistema portuale di concedere una nuova concessione per l' area interessata al **Porto Antico** per questa stagione estiva. Opportunità che poteva essere realizzata se questa comunicazione fosse arrivata prima. Ciò non toglie che nell' area si continueranno a svolgere manifestazioni ed iniziative per cogliere l' opportunità di poter promuovere durante tutta l' estate eventi sul mare e lungo la passeggiata del **Porto Antico**, un luogo unico di **Ancona** e delle Marche. In questo mese, al **Porto Antico** si sono già svolti l' **Ancona** street food festival e gli Italian port days. Sono già in calendario il Festival del mosciolo dal 27 al 30 giugno, organizzato dall' associazione turistica-culturale Calamo-pro Loco **Ancona**. Domenica 7 luglio si svolgerà la Coppa Città di **Ancona** auto storiche, promossa dal Club moto storiche **Ancona**. Domenica 21 luglio si svolgerà lo spettacolo di moda 'Una notte da favola', organizzato da Stefania Team. Inoltre il Festival Adriatico Mediterraneo ha scelto il **Porto Antico** come uno dei luoghi dove organizzare una parte del programma 2019, nei giorni dal 28 al 30 agosto. Sabato 31 agosto e domenica 1 settembre, il **Porto Antico** ospiterà ancora una volta la 'Festa del mare', organizzata dall' associazione Stella Maris con in programma, la sera del sabato, l' evento musicale '**Ancona** blu carpet', curato da Vladimiro Riga. La chiusura della Festa, dopo lo svolgimento della processione in mare, sarà affidata ai tradizionali fuochi di artificio la domenica sera. C' è inoltre interesse da parte di altre iniziative imprenditoriali che potrebbero concretizzarsi nei prossimi giorni.



Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche

Giulia Sarti

ANCONA È stata comunicata all'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centrale la decisione della società Bontà delle Marche di rinunciare alla domanda di concessione demaniale per un'area di 3 mila metri quadrati al Porto antico, nello scalo di Ancona. Su questa superficie, la società avrebbe dovuto organizzare l'edizione 2019 della manifestazione Ti ci porto. Mercoledì 19 Giugno, la domanda di concessione di Bontà delle Marche avrebbe dovuto essere esaminata dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale. La società ha effettuato il pagamento della concessione demaniale dell'estate 2018 il 25 Maggio 2019. Fino a quella data, era impossibile regolarizzare la pratica per l'estate 2019 visto che il Codice della navigazione e il buon senso vietano il rilascio di nuove concessioni a soggetti che non abbiano adempiuto al rispetto degli obblighi derivanti da pregressi rapporti demaniali. Per regolarizzare la concessione 2019 Bontà delle Marche, come sollecitato dall'AdSp il 30 Maggio e il 6 Giugno, avrebbe dovuto ancora presentare il pagamento anticipato del canone demaniale marittimo del valore di 3.150 euro per l'intera stagione e una fidejussione di 7 mila euro come garanzia degli obblighi definiti dalla concessione. Doveva inoltre attivare una polizza assicurativa di responsabilità civile e una per la copertura di incendio, fulmine e scoppio. Due assicurazioni necessarie per coprire qualsiasi danno potesse essere fatto a persone e cose durante il periodo di concessione e a tutela dell'organizzazione di tutta la stessa manifestazione. Dopo il pagamento del canone dovuto per il 2018, in attesa della definitiva regolarizzazione della concessione, l'Authority aveva comunque formalmente manifestato alla società Bontà delle Marche la disponibilità a concedere l'occupazione anticipata dell'area demaniale, come stabilito dal Codice della navigazione, per ridurre i tempi di avvio delle attività e quindi consentire l'inizio dell'allestimento delle strutture di ristorazione e di accoglienza, coincidenti circa con il periodo 2018 quando Ti ci porto è iniziato dopo lo svolgimento l'11 Giugno della Giornata della Marina Militare. La rinuncia alla domanda di concessione da parte di Bontà delle Marche, arrivata il 17 Giugno, non mette nelle condizioni l'Autorità di Sistema portuale di concedere una nuova concessione per l'area interessata al Porto antico per questa stagione estiva. Opportunità che poteva essere realizzata se questa comunicazione fosse arrivata prima. Ciò non toglie che nell'area si continueranno a svolgere manifestazioni ed iniziative per cogliere l'opportunità di poter promuovere durante tutta l'estate eventi sul mare e lungo la passeggiata del Porto antico, un luogo unico di Ancona e delle Marche. In questo mese, al Porto antico si sono già svolti l'Ancona street food festival e gli Italian port days.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche'. Below the headline, it says 'La società rinuncia alla domanda'. There's a sub-headline 'Pubblicato 3 ore fa il giorno 18 Giugno 2019' and the author 'Di Giulia Sarti'. A large image shows the Ancona harbor. To the right, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below that, there are 'ULTIME POPOLARI VIDEO' sections with thumbnails for various news items like 'Bus a lunga percorrenza "in salute"', 'Cascetta (Ram), confronto su relazioni Italia-Cina', 'Corsica Sardinia Ferries con Milano Bicozza e Ispira', 'Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche', and 'Sistema aeroportuale campano, passo decisivo'. At the bottom of the article preview, there's a button 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'ANCONA', 'BONTA' DELLE MARCHE', and 'CONCESSIONE DEMANIALE'.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto in sofferenza

CIVITAVECCHIA - I primi tre mesi del 2019 non sono incoraggianti. I dati pubblicati sul sito istituzionale dell' **Autorità di Sistema Portuale** del mar Tirreno centro setentrionale vedono infatti, per la maggior parte, un segno negativo piuttosto costante. Un calo generalizzato segno sicuramente di un mercato che sta cambiando ma specchio, probabilmente, anche di difficoltà non del tutto risolte. I traffici sono in calo, un po' su tutti i fronti: il totale traffico complessivo segna un -14,7% rispetto agli stessi mesi del 2018. Percentuale che sale al meno 15,1% per quanto riguarda le merci solide e -4,4% per il totale di quelle liquide. Le rinfuse solide, che sono quelle che rappresentano il termometro del "benessere" di uno scalo, così come i container, hanno avuto un calo del 47,4%. Il -52,9% è rappresentato dal traffico del carbone che ha subito un vero e proprio crollo. Anzi, come già spiegato nei giorni scorsi dal vicepresidente di Minosse Maurizio Iacomelli, nei primi quattro mesi dell' anno sono state movimentate 600mila tonnellate di carbone; numeri bassi se si pensa ai 4,1 milioni del 2017 e i 3,5 milioni del 2018. Un lieve miglioramento si potrebbe avere in estate, con l' aumento dei consumi, ma niente che faccia ben sperare alla fine dell' anno. I prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi registrano un -16,8% mentre è del -32,9% il traffico di minerali grezzi, cementi e calce. Meno 45,7% i prodotti chimici e -11,7% le altre rinfuse solide. Segno positivo per le merci varie in colli, pari al 18%, di cui un 38% in più è rappresentato dai container, un 13,9 dal traffico ro-ro anche se un segno negativo, pari al -53,4, è relativo ad altre merci. Positivi anche gli accosti, seppure di poco, con un +5,1% pari a 28 accosti in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Salgono del 29,5% i contenitori Teu e del 10% gli automezzi, circa 14 mila in più. In leggera flessione i passeggeri diretti nelle isole e in Spagna e nord Africa e i crocieristi, previsti comunque in aumento per il resto dell' anno. I passeggeri, infatti, scendo di 3.330 unità pari al -2% mentre i crocieristi scendo di 20.253 unità, pari all' 8,9%. (18 Giu 2019 - Ore 09:39)



Golfo ostaggio di ormeggi abusivi

L' ALLARME Gennaro Di Biase Le barche ormeggiate sono così tante che sembrano chicchi di riso incastrati nel pacco sottovuoto del Golfo di Napoli. Ce ne sono a centinaia tra Largo Sermoneta e Rotonda Diaz, passando dal Consolato americano. Ce ne sono di tutte le dimensioni e le età: gommoni vecchi, barche da pesca attempate, motoscafi veloci, cabinati appena lucidati, catapecchie, yacht stellari. E ce ne sono ovunque: al di qua e al di là dei baffi della scogliera, abbarbicate intorno ai moli, incastrate una nell' altra, in riva alle spiagge, sulle spiagge, a guardia di una discarica nella sabbia, intorno a uno scarico fognario abusivo che scorre spensierato nel Mediterraneo. «Non tutte le imbarcazioni hanno l' autorizzazione - spiega Ugo Vestri dell' **Autorità Portuale** - I permessi non vengono concessi in funzione del singolo posto, ma di una planimetria. Di sicuro dove c' è l' ormeggio subacqueo in cemento non c' è autorizzazione. E lo stesso discorso vale per le spiagge del Lungomare». Siamo a poche ore dal blitz di lunedì della Guardia Costiera tra Nisida e Coroglio, e dal Lungomare di Mergellina il mare quasi non si vede più. È il Lungobarche.

LUNGOMARE CARACCIOLO Sembra una strada di movida del centro nelle ore serali del weekend, solo che al posto di ruote e sterzi ci sono vele e timoni, e al posto delle strisce gialle o blu si trovano boe, moli e scogli. I parcheggiatori abusivi, d' estate, si spostano sull' acqua. Questo è il panorama del Lungomare Caracciolo nei dintorni degli chalet: qui le imbarcazioni sono gemelle siamesi, sorelle inseparabili di poppa e prua.

Decine di barche appollaiate anche sulla piccola spiaggia-discarica vista Mergellina. Se si sporge il naso poco oltre la balaustra del Golfo, l' acqua puzza di fogna. Letteralmente. E poco più in là, dopo aver salutato una famiglia che pranza in barca a tre metri dalla riva e che sorride in mezzo all' acqua putrida, c' è un molo pericolante transennato e arrugginito da anni. Il Lungomare Caracciolo è così: sole, mare e deregulation.

«Gli ormeggi abusivi sono gestiti dalla camorra» avverte il consigliere regionale dei Verdi Francesco Borrelli. DIAZ E CONSOLATO La situazione avanza ma non migliora. All' altezza del Consolato americano, il Lungobarche continua. Praticamente a riva galleggiano una dozzina tra gommoni e barche di legno. «Non potrebbero starci, non potrebbero essere ormeggiate lì per un periodo continuato di tempo - continua Vestri dell' **Autorità Portuale** - Sono abusivi. E lo stesso discorso della sosta vale per le barche di Rotonda Diaz». E già, qui, a una decina di metri dai campi di tennis realizzati a tempi di record per le Universiadi, il parcheggio di barche si intensifica. I bagnanti, per nuotare, devono abituarsi al labirinto di motoscafi e cabinati fittamente ormeggiati a una manciata di metri dalla spiaggia. Se ne contano più di trenta solo alla Rotonda Diaz.

L' OPERAZIONE «Stiamo monitorando con attenzione la problematica degli ormeggi abusivi insieme alla Capitaneria di Porto», spiega Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità portuale** di Napoli. E, infatti, lunedì l' azione contrasto all' illegalità è toccata agli abusivi di Nisida e Coroglio. La Capitaneria di Porto e la Guardia Costiera di Napoli hanno effettuato una vasta operazione.

Trenta uomini, coordinati dal Nucleo di Polizia giudiziaria, sono intervenuti alle prime luci dell' alba, con tre Motovedette in mare del Secondo Nucleo Sub di Napoli più pattuglie di terra. Gli agenti hanno controllato gli specchi d' acqua per stanare le occupazioni illegali della banchina. Risultato: circa 400 metri quadrati di specchio d' acqua occupati abusivamente, più 14 imbarcazioni senza titolo autorizzativo. Denunce e multe per 4mila euro. La Guardia Costiera annuncia l' intensificazione dei controlli contro l' illegalità e l' abusivismo a danno del Demanio marittimo. I parcheggiatori abusivi del Golfo di Napoli sono avvisati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informatore Navale

Napoli

BLITZ DELLA CAPITANERIA DI PORTO SUGLI ORMEGGI ABUSIVI TRA NISIDA E COROGLIO

BLITZ DELLA Guardia Costiera, come auspicato dall' A.G. di Napoli ed in linea con quanto disposto dal Sig. Direttore Marittimo della Campania C.A.(CP) Pietro G. VELLA, continua in maniera serrata l' azione di contrasto all' illegalità. Nella giornata del 17 giugno, la Capitaneria Guardia Costiera di Napoli ha effettuato una vasta e complessa operazione di polizia marittima e giudiziaria a tutela dell' ambiente marino, della sicurezza della navigazione e del demanio marittimo nella baia di Nisida - Coroglio, località cittadina nota per la sua bellezza incomparabile e per la vicinanza ad un sito di interesse comunitario, qual è quello di Bagnoli. La Guardia costiera, da sempre presente nella prevenzione e nella repressione dei reati connessi con gli illeciti usi del mare e con l' ambiente marino, all' esito di una lunga attività di osservazione e di intelligence , è intervenuta nella splendida località fin dalle prime luci dell' alba, con tre Motovedette in mare, aliquota personale del 2^a Nucleo Sub di Napoli e pattuglie via terra con autoveicoli di servizio. Tra uomini e donne, militari impiegati in totale sono stati circa 30 coordinati dal Nucleo di Polizia Giudiziaria. La massiccia operazione, finalizzata all' individuazione delle occupazioni abusive, è consistita nel controllo capillare degli specchi d' acqua occupati da imbarcazioni e natanti da diporto e delle aree demaniali concesse sulla banchina. I serrati controlli, protrattisi fin quasi al tramonto, hanno consentito di rilevare un caso di occupazione totalmente abusiva di uno specchio d' acqua delimitato da un ormeggio di natanti da diporto a mezzo di corpi e gavitelli e boe in superficie, ai quali erano ormeggiati 14 imbarcazioni, il tutto privo di qualsivoglia titolo autorizzativo. Al fine di non far protrarre il reato ed eliminare l' abuso rilevato, tra l' altro in una zona vincolata, con l' ausilio delle Unità Navali e della componente subacquea, i corpi morti ed il materiale abusivo è stato recuperato dal fondo e salpato sulla banchina. Napoli, 18 giugno 2019 - I militari della Guardia Costiera, hanno provveduto a denunciare all' Autorità giudiziaria il responsabile del reato di occupazione abusiva e, contestualmente, hanno proceduto al sequestro dei numerosi corpi morti, cavi catene e gavitelli, utilizzati per facilitare l' ormeggio illegale delle unità da diporto. Inoltre sono state contestate diverse infrazioni di norme amministrative per violazioni al Codice della Navigazione, per le quali sono state comminate multe per un ammontare complessivo di circa 4000 . L' odierna attività si inserisce in una più ampia pianificazione di contrasto all' illegalità ed abusivismo perpetrato a danno del Demanio marittimo, in cui la Guardia Costiera è da sempre impegnata nell' ambito dei propri compiti di istituto e che si intensificherà durante tutta la stagione estiva per la prevenzione e la repressione dei reati contro l' ambiente, la sicurezza della navigazione e portuale e il demanio marittimo, sotto il coordinamento e le disposizioni impartite dall' Autorità Giudiziaria.

GRIMALDI GROUP
Autostrade del Mare

FREDDO MANTOVANO INDIPENDENTI & SERVIZI INTERNAZIONALI
L'INFORMATORE NAVALE

BLITZ DELLA CAPITANERIA DI PORTO SUGLI ORMEGGI ABUSIVI TRA NISIDA E COROGLIO

BLITZ DELLA Guardia Costiera, come auspicato dall' A.G. di Napoli ed in linea con quanto disposto dal Sig. Direttore Marittimo della Campania C.A.(CP) Pietro G. VELLA, continua in maniera serrata l' azione di contrasto all' illegalità.

Nella giornata del 17 giugno, la Capitaneria Guardia Costiera di Napoli ha effettuato una vasta e complessa operazione di polizia marittima e giudiziaria a tutela dell' ambiente marino, della sicurezza della navigazione e del demanio marittimo nella baia di Nisida - Coroglio, località cittadina nota per la sua bellezza incomparabile e per la vicinanza ad un sito di interesse comunitario, qual è quello di Bagnoli.

La Guardia Costiera, da sempre presente nella prevenzione e nella repressione dei reati connessi con gli illeciti usi del mare e con l' ambiente marino, all' esito di una lunga attività di osservazione e di intelligence , è intervenuta nella splendida località fin dalle prime luci dell' alba, con tre Motovedette in mare, aliquota personale del 2^a Nucleo Sub di Napoli e pattuglie via terra con autoveicoli di servizio. Tra uomini e donne, militari impiegati in totale sono stati circa 30 coordinati dal Nucleo di Polizia Giudiziaria.

La massiccia operazione, finalizzata all' individuazione delle occupazioni abusive, è consistita nel controllo capillare degli specchi d' acqua occupati da imbarcazioni e natanti da diporto e delle aree demaniali concesse sulla banchina.

I serrati controlli, protrattisi fin quasi al tramonto, hanno consentito di rilevare un caso di occupazione totalmente abusiva di uno specchio d' acqua delimitato da un ormeggio di natanti da diporto a mezzo di corpi e gavitelli e boe in superficie, ai quali erano ormeggiati 14 imbarcazioni, il tutto privo di qualsivoglia titolo autorizzativo.

Al fine di non far protrarre il reato ed eliminare l' abuso rilevato, tra l' altro in una zona vincolata, con l' ausilio delle Unità Navali e della componente subacquea, i corpi morti ed il materiale abusivo è stato recuperato dal fondo e salpato sulla banchina.

Napoli, 18 giugno 2019 - I militari della Guardia Costiera, hanno provveduto a denunciare all' Autorità giudiziaria il responsabile del reato di occupazione abusiva e, contestualmente, hanno proceduto al sequestro dei numerosi corpi morti, cavi catene e gavitelli, utilizzati per facilitare l' ormeggio illegale delle unità da diporto.

Inoltre sono state contestate diverse infrazioni di norme amministrative per violazioni al Codice della Navigazione, per le quali sono state comminate multe per un ammontare complessivo di circa 4000 .

L' odierna attività si inserisce in una più ampia pianificazione di contrasto all' illegalità ed abusivismo perpetrato a danno del Demanio marittimo, in cui la Guardia Costiera è da sempre impegnata nell' ambito dei propri compiti di istituto e che si intensificherà durante tutta la stagione estiva per la prevenzione e la repressione dei reati contro l' ambiente, la sicurezza della navigazione e portuale e il demanio marittimo, sotto il coordinamento e le disposizioni impartite dall' Autorità Giudiziaria.

gennaio
m@rittimo
della attività marittima

Ultime News dal
Quotidiano della P.A.

PENALE

Esercizio di attività o
mestieri rumorosi: quando il

ULTIME NOTIZIE

ULTIMO VIDEO

Visualizza tutti i video

Gabriel Max bicolor shoes
mismatched shoes odd shoes
#bicolor #bedifferent
Nutrionista Online
Nutrionista Napoli

Ormezzi abusivi scoperti a Nisida e Coroglio

NAPOLI - Nella giornata del 17 giugno, la Capitaneria Guardia Costiera di Napoli ha effettuato una vasta e complessa operazione di polizia marittima e giudiziaria a tutela dell'ambiente marino, della sicurezza della navigazione e del demanio **marittimo** nella baia di Nisida - Coroglio, località cittadina nota per la sua bellezza incomparabile e per la vicinanza ad un sito di interesse comunitario, qual è quello di Bagnoli. La Guardia costiera, da sempre presente nella prevenzione e nella repressione dei reati connessi con gli illeciti usi del mare e con l'ambiente marino, all'esito di una lunga attività di osservazione e di intelligence, è intervenuta nella splendida località fin dalle prime luci dell'alba, con tre Motovedette in mare, aliquota personale del 2° Nucleo Sub di Napoli e pattuglie via terra con autoveicoli di servizio. Tra uomini e donne, militari impiegati in totale sono stati circa 30 coordinati dal Nucleo di Polizia Giudiziaria. La massiccia operazione, finalizzata all'individuazione delle occupazioni abusive, è consistita nel controllo capillare degli specchi d'acqua occupati da imbarcazioni e natanti da diporto e delle aree demaniali concesse sulla banchina. I serrati controlli, protrattisi fin quasi al tramonto, hanno consentito di rilevare un caso di occupazione totalmente abusiva di uno specchio d'acqua dell'estensione di circa 400 mq, consistenti in un ormeggio di natanti da diporto a mezzo di corpi e gavitelli e boe in superficie, ai quali erano ormeggiati 14 imbarcazioni, il tutto privo di qualsivoglia titolo autorizzativo. Al fine di non far protrarre il reato ed eliminare l'abuso rilevato, tra l'altro in una zona vincolata, con l'ausilio delle Unità Navali e della componente subacquea, i corpi morti ed il materiale abusivo è stato recuperato dal fondo e salpato sulla banchina. I militari della Guardia Costiera, hanno provveduto a denunciare all'Autorità giudiziaria il responsabile del reato di occupazione abusiva e, contestualmente, hanno proceduto al sequestro dei numerosi corpi morti, cavi catene e gavitelli, utilizzati per facilitare l'ormeggio illegale delle unità da diporto. Inoltre sono state contestate diverse infrazioni di norme amministrative per violazioni al Codice della Navigazione, per le quali sono state comminate multe per un ammontare complessivo di circa 4000. L'odierna attività si inserisce in una più ampia pianificazione di contrasto all'illegalità ed abusivismo perpetrato a danno del Demanio **marittimo**, in cui la Guardia Costiera è da sempre impegnata nell'ambito dei propri compiti di istituto e che si intensificherà durante tutta la stagione estiva per la prevenzione e la repressione dei reati contro l'ambiente, la sicurezza della navigazione e **portuale** e il demanio **marittimo**, sotto il coordinamento e le disposizioni impartite dall'Autorità Giudiziaria.

Ormezzi abusivi scoperti a Nisida e Coroglio

NAPOLI - Nella giornata del 17 giugno, la Capitaneria Guardia Costiera di Napoli ha effettuato una vasta e complessa operazione di polizia marittima e giudiziaria a tutela dell'ambiente marino, della sicurezza della navigazione e del demanio marittimo nella baia di Nisida - Coroglio, località cittadina nota per la sua bellezza incomparabile e per la vicinanza ad un sito di interesse comunitario, qual è quello di Bagnoli.

La Guardia costiera, da sempre presente nella prevenzione e nella repressione dei reati connessi con gli illeciti usi del mare e con l'ambiente marino, all'esito di una lunga attività di osservazione e di intelligence, è intervenuta nella splendida località fin dalle prime luci dell'alba, con tre Motovedette in mare, aliquota personale del 2° Nucleo Sub di Napoli e pattuglie via terra con autoveicoli di servizio. Tra uomini e donne, militari impiegati in totale sono stati circa 30 coordinati dal Nucleo di Polizia Giudiziaria.

La massiccia operazione, finalizzata all'individuazione delle occupazioni abusive, è consistita nel controllo capillare degli specchi d'acqua occupati da imbarcazioni e natanti da diporto e delle aree demaniali concesse sulla banchina. I serrati controlli, protrattisi fin quasi al tramonto, hanno consentito di rilevare un caso di occupazione totalmente abusiva di uno specchio d'acqua dell'estensione di circa 400 mq, consistenti in un ormeggio di natanti da diporto a mezzo di corpi e gavitelli e boe in superficie, ai quali erano ormeggiati 14 imbarcazioni, il tutto privo di qualsivoglia titolo autorizzativo.

Al fine di non far protrarre il reato ed eliminare l'abuso rilevato, tra l'altro in una zona vincolata, con l'ausilio delle Unità Navali e della componente subacquea, i corpi morti ed il materiale abusivo è stato recuperato dal fondo e salpato sulla banchina. I militari della Guardia Costiera, hanno provveduto a denunciare all'Autorità giudiziaria il responsabile del reato di occupazione abusiva e, contestualmente, hanno proceduto al sequestro dei numerosi corpi morti, cavi catene e gavitelli, utilizzati per facilitare l'ormeggio illegale delle unità da diporto. Inoltre sono state contestate diverse infrazioni di norme amministrative per violazioni al Codice della Navigazione, per le quali sono state comminate multe per un ammontare complessivo di circa 4000.

L'odierna attività si inserisce in una più ampia pianificazione di contrasto all'illegalità ed abusivismo perpetrato a danno del Demanio marittimo, in cui la Guardia Costiera è da sempre impegnata nell'ambito dei propri compiti di istituto e che si intensificherà durante tutta la stagione estiva per la prevenzione e la repressione dei reati contro l'ambiente, la sicurezza della navigazione e portuale e il demanio marittimo, sotto il coordinamento e le disposizioni impartite dall'Autorità Giudiziaria.

La Guardia Costiera di Napoli sequestra uno specchio d' acqua di circa 400 mq nella baia di Nisida-Coroglio

Continua in maniera serrata l' azione di contrasto all' illegalità. Napoli, 18 giugno 2019 - Nella giornata di ieri 17 giugno, la Capitaneria Guardia Costiera di Napoli ha effettuato una vasta e complessa operazione di polizia marittima e giudiziaria a tutela dell' ambiente marino, della sicurezza della navigazione e del demanio **marittimo** nella baia di Nisida - Coroglio, località cittadina nota per la sua bellezza incomparabile e per la vicinanza ad un sito di interesse comunitario, qual è quello di Bagnoli. La Guardia costiera, da sempre presente nella prevenzione e nella repressione dei reati connessi con gli illeciti usi del mare e con l' ambiente marino, all' esito di una lunga attività di osservazione e di intelligence, è intervenuta nella splendida località fin dalle prime luci dell' alba, con tre Motovedette in mare, aliquota personale del 2° Nucleo Sub di Napoli e pattuglie via terra con autoveicoli di servizio. Tra uomini e donne, militari impiegati in totale sono stati circa 30 coordinati dal Nucleo di Polizia Giudiziaria. La massiccia operazione, finalizzata all' individuazione delle occupazioni abusive, è consistita nel controllo capillare degli specchi d' acqua occupati da imbarcazioni e natanti da diporto e delle aree demaniali concesse sulla banchina. I serrati controlli, protrattisi fin quasi al tramonto, hanno consentito di rilevare un caso di occupazione abusiva di uno specchio d' acqua dell' estensione di circa 400 mq, consistenti in un ormeggio di natanti da diporto a mezzo di corpi e gavitelli e boe in superficie, ai quali erano ormeggiati 14 imbarcazioni, il tutto privo di qualsivoglia titolo autorizzativo. Al fine di non far protrarre il reato ed eliminare l' abuso rilevato, tra l' altro in una zona vincolata, con l' ausilio delle Unità Navali e della componente subacquea, i corpi morti ed il materiale abusivo è stato recuperato dal fondo e salpato sulla banchina. I militari della Guardia Costiera, hanno provveduto a denunciare all' Autorità giudiziaria il responsabile del reato di occupazione abusiva e, contestualmente, hanno proceduto al sequestro dei numerosi corpi morti, cavi catene e gavitelli, utilizzati per facilitare l' ormeggio illegale delle unità da diporto. Inoltre sono state contestate diverse infrazioni di norme amministrative per violazioni al Codice della Navigazione, per le quali sono state comminate multe per un ammontare complessivo di circa 4000 . L' odierna attività si inserisce in una più ampia pianificazione di contrasto all' illegalità ed abusivismo perpetrato a danno del Demanio **marittimo**, in cui la Guardia Costiera è da sempre impegnata nell' ambito dei propri compiti di istituto e che si intensificherà durante tutta la stagione estiva per la prevenzione e la repressione dei reati contro l' ambiente, la sicurezza della navigazione e **portuale** e il demanio **marittimo**, sotto il coordinamento e le disposizioni impartite dall' Autorità Giudiziaria.

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la Difesa Comunitaria

La Guardia Costiera di Napoli sequestra uno specchio d'acqua di circa 400 mq nella baia di Nisida-Coroglio

18 giugno 2019, ore 10:45

Chi siamo: Redazione, Newsletter, News & Video, Select Language, Seareporter su Facebook

Articoli del mese giugno 2019

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

Seareporter.it - 18 giugno 2019

Di che si parla prima di tutti i suoi servizi

Continua in maniera serrata l'azione di contrasto all'illegalità.

Napoli, 18 giugno 2019 - Nella giornata di ieri 17 giugno, la Capitaneria Guardia Costiera di Napoli ha effettuato una vasta e complessa operazione di polizia marittima e giudiziaria a tutela dell' ambiente marino, della sicurezza della navigazione e del demanio marittimo nella baia di Nisida - Coroglio, località cittadina nota per la sua bellezza incomparabile e per la vicinanza ad un sito di interesse comunitario, qual è quello di Bagnoli.

La Guardia costiera, da sempre presente nella prevenzione e nella repressione dei reati connessi con gli illeciti usi del mare e con l' ambiente marino, all' esito di una lunga attività di osservazione e di intelligence, è intervenuta nella splendida località fin dalle prime luci dell' alba, con tre Motovedette in mare, aliquota personale del 2° Nucleo Sub di Napoli e pattuglie via terra con autoveicoli di servizio. Tra uomini e donne, militari impiegati in totale sono stati circa 30 coordinati dal Nucleo di Polizia Giudiziaria.

La massiccia operazione, finalizzata all' individuazione delle occupazioni abusive, è consistita nel controllo capillare degli specchi d'acqua occupati da imbarcazioni e natanti da diporto e delle aree demaniali concesse sulla banchina.

I serrati controlli, protrattisi fin quasi al tramonto, hanno consentito di rilevare un caso di occupazione totalmente abusiva di uno specchio d'acqua dell'estensione di circa 400 mq, consistenti in un ormeggio di natanti da diporto a mezzo di corpi e gavitelli e boe in superficie, ai quali erano ormeggiati 14 imbarcazioni, il tutto privo di qualsivoglia titolo autorizzativo.

Al fine di non far protrarre il reato ed eliminare l'abuso rilevato, tra l'altro in una zona vincolata, con l'ausilio delle Unità Navali e della componente subacquea, i corpi morti ed il materiale abusivo è stato recuperato dal fondo e salpato sulla banchina.

I militari della Guardia Costiera, hanno provveduto a denunciare all'Autorità giudiziaria il responsabile del reato di occupazione abusiva e, contestualmente, hanno proceduto al sequestro dei numerosi corpi morti, cavi catene e gavitelli, utilizzati per facilitare l'ormeggio illegale delle unità da diporto.

Inoltre sono state contestate diverse infrazioni di norme amministrative per violazioni al Codice della Navigazione, per le quali sono state comminate multe per un ammontare complessivo di circa 4000€.

L'odierna attività si inserisce in una più ampia pianificazione di contrasto all'illegalità ed abusivismo perpetrato a danno del Demanio marittimo, in cui la Guardia Costiera è da sempre impegnata nell'ambito dei propri compiti di istituto e che si intensificherà durante tutta la stagione estiva per la prevenzione e la repressione dei reati contro l'ambiente, la sicurezza della navigazione e portuale e il demanio marittimo, sotto il coordinamento e le disposizioni impartite dall'Autorità Giudiziaria.

Non più al chiuso, il nuovo salone della nautica sul Lungomare di Napoli

Il progetto è dell' Associazione nautica regionale campana presieduta dall' imprenditore Gennaro Amato. Pontili galleggianti ospiteranno l' esposizione di natanti

Napoli tornerà ad occupare un ruolo determinante nella nautica nazionale ed internazionale grazie ad un progetto realizzato dall' Associazione Nautica Regionale Campana presieduta da Gennaro Amato. Dopo anni la città ospiterà un' esposizione nautica a mare, e forse naturalmente preposta, è quella del Lungomare nel tratto tra il consolato americano e la confluenza tra la Villa e via Caracciolo. L' asse stradale sarà destinato all' esposizione dedicata alla filiera nautica (accessoristica, servizi, turismo) ed alla filiera del mare (istituzioni, forze dell' ordine, università, ricerca), mentre sull' arenile della rotonda Diaz troveranno posto stand per barche piccole e motori marini. A mare, lungo i tratti di scogliera a levante e ponente, sia sul lato marino sia su lato a terra della Rotonda Diaz, saranno posizionati pontili galleggianti che ospiteranno l' esposizione in mare consentendo l' ormeggio di circa 120 imbarcazioni. La manifestazione, che si chiamerà Navigare, si svolgerà dal 19 al 27 ottobre e consentirà le prove in mare delle imbarcazioni, una periodicità che piace a molti come sottolinea il deus ex machina del progetto, Gennaro Amato: "La ripresa della nautica e l' aumento di produttività ha reso possibile la presentazione di un progetto che ad ottobre ci dovrebbe vedere operativi sul lungomare Caracciolo. Un' esposizione nautica che renderebbe la città simile a Genova, Venezia, Cannes e Montecarlo, ovvero città, più o meno grandi, che hanno una fiera nautica a mare, Napoli tornerebbe così ad occupare un ruolo di rilievo nel panorama mondiale della nautica. Abbiamo avuto l' adesione ed il placet al progetto da parte dell' amministrazione comunale, con la piena condivisione del sindaco Luigi de Magistris, ma anche con quella dalla Regione e dell' Autorità portuale, restiamo ora in attesa dell' espressione di giudizio della Sovrintendenza che però, rispettando i giusti vincoli del territorio, al momento non appare contraria". I commenti Daniela Villani , delegata al mare Comune di Napoli : " Realizzare una esposizione nautica come Navigare sul lungomare significa continuare nel solco della valorizzazione della risorsa mare voluta da tempo dall' amministrazione cittadina. Un evento temporaneo, in linea con la salvaguardia ambientale, che porterebbe sul tratto pedonale di via Caracciolo le eccellenze regionali produttive del settore creando così, per indotto, un' economia circolare a vantaggio dell' intera città. Il sindaco de Magistris, che ha pienamente condiviso il progetto, da sempre è stato grande sostenitore della blu economy come strumento applicativo per creare indotto occupazionale, turistico, marittimo e determinare implemento occupazionale ". Vito Grassi , numero uno degli industriali : " Sono anni che si parla di un progetto nautico nuovo, con sbocco a mare. Una pianificazione che ha un nuovo schema, facendo vivere alla filiera nautica una bella impresa a mare, che probabilmente darà un impulso ed impatto alla città, ma soprattutto all' intero comparto del segmento che nella nostra città e nell' intera regione ha numerose aziende produttrici e di filiera. Dunque non vedo motivi per non sostenere un progetto di salone nautico a mare che sarebbe solo un valore oggettivo senza dimenticare l' indotto che la nautica da diporto produce ". Massimo Vernetti , presidente Confcommercio : " Napoli ha una vocazione naturale per ospitare un salone nautico in mare, mentre il contrario sembra assurdo. Se città che non superano i 100mila abitanti, come Cannes, Montecarlo, Viareggio, Rimini, hanno saloni nautici e noi con oltre un milione di abitanti dobbiamo andare a Genova per vendere barche allora è ovvio che qualcosa non va bene. Come presidente di Confcommercio Napoli, non posso che essere d' accordo nella visione di un salone nautico sul lungomare partenopeo, trovando scontato poi immaginare i vantaggi prodotti dall' indotto economico ed allo sviluppo per le aziende, piccole e medie, della nostra regione ". Nicola Marrazzo, presidente Commissione Attività produttive Regione Campania : " Condivido un progetto nautico che prevede una esposizione a mare. La nautica per diversi anni ha avuto forti cali di fatturato ed occupazionali, mentre da circa due anni ha dimostrato di essere uscita dalla crisi e si sta rivelando un valido volano per l' economia territoriale. Il progetto del Navigare sul lungomare è condivisibile

POLITICA PALAZZI & P. ESTERI ECONOMIA CRONACHE CULTURE COSTUME SPETTACOLI SALUTE GREEN SOCIALS MEDATECH MOTORI SP

attaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

MES Coste Salvo Di Mais **ATTUALITÀ NOTIZIE** FOTOGRAFIE E SPETTACOLI

Home > Coste > Non più al chiuso, il nuovo salone della nautica sul Lungomare di Napoli

COSTE

Martedì, 18 giugno 2019 - 14:47:00

Non più al chiuso, il nuovo salone della nautica sul Lungomare di Napoli

Il progetto è dell'Associazione nautica regionale campana presieduta dall'imprenditore Gennaro Amato. Pontili galleggianti ospiteranno l'esposizione di natanti

di Eduard Cagnazzi



Napoli tornerà ad occupare un ruolo determinante nella nautica nazionale ed internazionale grazie ad un progetto realizzato dall'Associazione Nautica Regionale Campana presieduta da Gennaro Amato. Dopo anni la città ospiterà un' esposizione nautica a mare, e forse naturalmente preposta, è quella del Lungomare nel tratto tra il consolato americano e la confluenza tra la Villa e via Caracciolo. L' asse stradale sarà destinato all' esposizione dedicata alla filiera nautica (accessoristica, servizi, turismo) ed alla filiera del mare (istituzioni, forze dell' ordine, università, ricerca), mentre sull' arenile della rotonda Diaz troveranno posto stand per barche piccole e motori marini. A mare, lungo i tratti di scogliera a levante e ponente, sia sul lato marino sia su lato a terra della Rotonda Diaz, saranno posizionati pontili galleggianti che ospiteranno l' esposizione in mare consentendo l' ormeggio di circa 120 imbarcazioni. La manifestazione, che si chiamerà Navigare, si svolgerà dal 19 al 27 ottobre e consentirà le prove in mare delle imbarcazioni, una periodicità che piace a molti come sottolinea il deus ex machina del progetto, Gennaro Amato: "La ripresa della nautica e l' aumento di produttività ha reso possibile la presentazione di un progetto che ad ottobre ci dovrebbe vedere operativi sul lungomare Caracciolo. Un' esposizione nautica che renderebbe la città simile a Genova, Venezia, Cannes e Montecarlo, ovvero città, più o meno grandi, che hanno una fiera nautica a mare, Napoli tornerebbe così ad occupare un ruolo di rilievo nel panorama mondiale della nautica. Abbiamo avuto l' adesione ed il placet al progetto da parte dell' amministrazione comunale, con la piena condivisione del sindaco Luigi de Magistris, ma anche con quella dalla Regione e dell' Autorità portuale, restiamo ora in attesa dell' espressione di giudizio della Sovrintendenza che però, rispettando i giusti vincoli del territorio, al momento non appare contraria".

I commenti

Daniela Villani, delegata al mare Comune di Napoli: "Realizzare una esposizione nautica come Navigare sul lungomare significa continuare nel solco della valorizzazione della risorsa mare

soprattutto se genererà indotto e sviluppo di nuove tecnologie ed applicazioni ". Commenti Ci sono altri 0 commenti.
Clicca per leggerli.

Capri Event

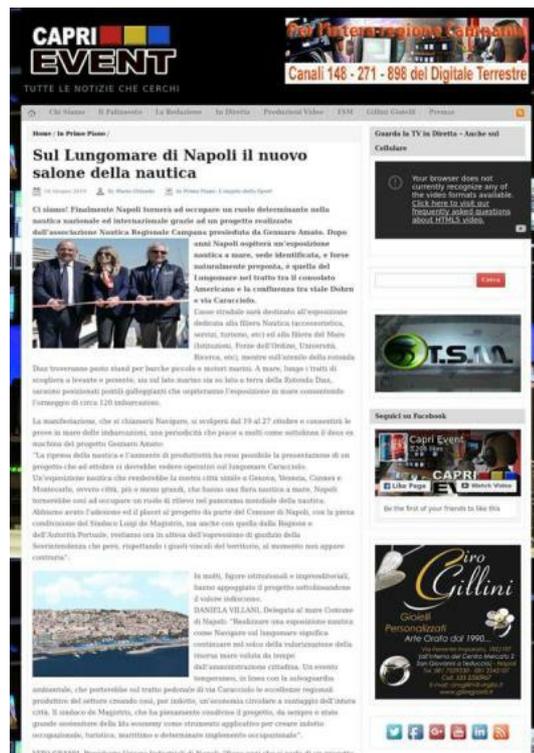
Napoli

Sul Lungomare di Napoli il nuovo salone della nautica

Ci siamo! Finalmente Napoli tornerà ad occupare un ruolo determinante nella nautica nazionale ed internazionale grazie ad un progetto realizzato dall' associazione Nautica Regionale Campana presieduta

MARIO ORLANDO

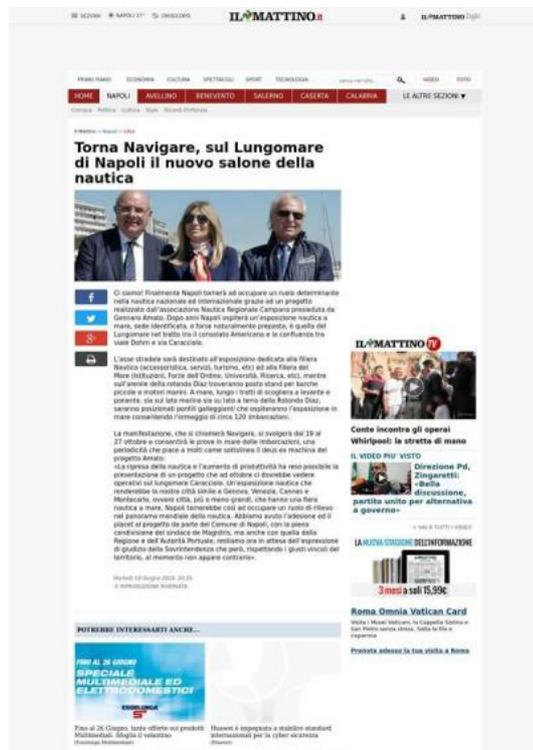
Ci siamo! Finalmente Napoli tornerà ad occupare un ruolo determinante nella nautica nazionale ed internazionale grazie ad un progetto realizzato dall' associazione Nautica Regionale Campana presieduta da Gennaro Amato. Dopo anni Napoli ospiterà un' esposizione nautica a mare, sede identificata, e forse naturalmente preposta, è quella del Lungomare nel tratto tra il consolato Americano e la confluenza tra viale Dohrn e via Caracciolo. L' asse stradale sarà destinato all' esposizione dedicata alla filiera Nautica (accessoristica, servizi, turismo, etc) ed alla filiera del Mare (Istituzioni, Forze dell' Ordine, Università, Ricerca, etc), mentre sull' arenile della rotonda Diaz troveranno posto stand per barche piccole e motori marini. A mare, lungo i tratti di scogliera a levante e ponente, sia sul lato marino sia su lato a terra della Rotonda Diaz, saranno posizionati pontili galleggianti che ospiteranno l' esposizione in mare consentendo l' ormeggio di circa 120 imbarcazioni. La manifestazione, che si chiamerà Navigare, si svolgerà dal 19 al 27 ottobre e consentirà le prove in mare delle imbarcazioni, una periodicità che piace a molti come sottolinea il deus ex machina del progetto Gennaro Amato: 'La ripresa della nautica e l' aumento di produttività ha reso possibile la presentazione di un progetto che ad ottobre ci dovrebbe vedere operativi sul lungomare Caracciolo. Un' esposizione nautica che renderebbe la nostra città simile a Genova, Venezia, Cannes e Montecarlo, ovvero città, più o meno grandi, che hanno una fiera nautica a mare, Napoli tornerebbe così ad occupare un ruolo di rilievo nel panorama mondiale della nautica. Abbiamo avuto l' adesione ed il placet al progetto da parte del Comune di Napoli, con la piena condivisione del Sindaco Luigi de Magistris, ma anche con quella dalla Regione e dell' Autorità Portuale, restiamo ora in attesa dell' espressione di giudizio della Sovrintendenza che però, rispettando i giusti vincoli del territorio, al momento non appare contraria". In molti, figure istituzionali e imprenditoriali, hanno appoggiato il progetto sottolineandone il valore indiscusso. DANIELA VILLANI, Delegata al mare Comune di Napoli: 'Realizzare una esposizione nautica come Navigare sul lungomare significa continuare nel solco della valorizzazione della risorsa mare voluta da tempo dall' amministrazione cittadina. Un evento temporaneo, in linea con la salvaguardia ambientale, che porterebbe sul tratto pedonale di via Caracciolo le eccellenze regionali produttive del settore creando così, per indotto, un' economia circolare a vantaggio dell' intera città. Il sindaco de Magistris, che ha pienamente condiviso il progetto, da sempre è stato grande sostenitore della blu economy come strumento applicativo per creare indotto occupazionale, turistico, marittimo e determinare implemento occupazionale". VITO GRASSI, Presidente Unione Industriali di Napoli: 'Sono anni che si parla di un progetto nautico nuovo, con sbocco a mare, ed ora finalmente Napoli può farcela. Una pianificazione che ha un nuovo schema, facendo vivere alla filiera nautica una bella impresa a mare, che probabilmente darà un impulso ed impatto alla città, ma soprattutto all' intero comparto del segmento che nella nostra città e nell' intera regione ha numerose aziende produttrici e di filiera. Dunque non vedo motivi per non sostenere un progetto di salone nautico a mare che sarebbe solo un valore oggettivo senza dimenticare l' indotto che la nautica da diporto produce". MASSIMO VERNETTI, Presidente Confcommercio di Napoli: 'Napoli ha una vocazione naturale per ospitare un salone nautico in mare, mentre il contrario sembra assurdo. Se città che non superano i 100mila abitanti, come Cannes, Montecarlo, Viareggio, Rimini, hanno saloni nautici e noi con oltre un milione di abitanti dobbiamo andare a Genova per vendere barche allora è ovvio che qualcosa non va bene. Come presidente di Confcommercio Napoli, non posso che essere d' accordo nella visione di un salone nautico sul lungomare partenopeo, trovando scontato poi immaginare i vantaggi prodotti dall' indotto economico ed allo sviluppo per le aziende, piccole e medie, della nostra regione". NICOLA MARRAZZO, Presidente Commissione Attività Produttive Regione Campania: 'Condivido un progetto nautico che



prevede una esposizione a mare. La nautica per diversi anni ha avuto forti cali di fatturato ed occupazionali, mentre da circa due anni ha dimostrato di essere uscita dalla crisi e si sta rivelando un valido volano per l' economia territoriale. Il progetto del Navigare sul lungomare è condivisibile soprattutto se genererà indotto e sviluppo di nuove tecnologie ed applicazioni". -

Torna Navigare, sul Lungomare di Napoli il nuovo salone della nautica

Ci siamo! Finalmente Napoli tornerà ad occupare un ruolo determinante nella nautica nazionale ed internazionale grazie ad un progetto realizzato dall' associazione Nautica Regionale Campana presieduta da Gennaro Amato. Dopo anni Napoli ospiterà un' esposizione nautica a mare, sede identificata, e forse naturalmente preposta, è quella del Lungomare nel tratto tra il consolato Americano e la confluenza tra viale Dohrn e via Caracciolo. L' asse stradale sarà destinato all' esposizione dedicata alla filiera Nautica (accessoristica, servizi, turismo, etc) ed alla filiera del Mare (Istituzioni, Forze dell' Ordine, Università, Ricerca, etc), mentre sull' arenile della rotonda Diaz troveranno posto stand per barche piccole e motori marini. A mare, lungo i tratti di scogliera a levante e ponente, sia sul lato marino sia su lato a terra della Rotonda Diaz, saranno posizionati pontili galleggianti che ospiteranno l' esposizione in mare consentendo l' ormeggio di circa 120 imbarcazioni. La manifestazione, che si chiamerà Navigare, si svolgerà dal 19 al 27 ottobre e consentirà le prove in mare delle imbarcazioni, una periodicità che piace a molti come sottolinea il deus ex machina del progetto Amato: «La ripresa della nautica e l' aumento di produttività ha reso possibile la presentazione di un progetto che ad ottobreci dovrebbe vedere operativi sul lungomare Caracciolo. Un' esposizione nautica che renderebbe la nostra città simile a Genova, Venezia, Cannes e Montecarlo, ovvero città, più o meno grandi, che hanno una fiera nautica a mare, Napoli tornerebbe così ad occupare un ruolo di rilievo nel panorama mondiale della nautica. Abbiamo avuto l' adesione ed il placet al progetto da parte del Comune di Napoli, con la piena condivisione del sindaco de Magistris, ma anche con quella dalla Regione e dell' Autorità Portuale, restiamo ora in attesa dell' espressione di giudizio della Sovrintendenza che però, rispettando i giusti vincoli del territorio, al momento non appare contraria».



Le ambizioni internazionali dell' Impero di mezzo

Quarta e penultima tappa oggi al Barion (Molo San Nicola, Bari) del ciclo organizzato quest' anno da «Le Terrazze» del Corriere sul tema «Cina, incubo o modello?». L' appuntamento è come sempre alle ore 19, non cambia il **sistema**: ingresso gratuito ma con prenotazione obbligatoria scrivendo una mail all' indirizzo leterrazze@corriere.it. Il tema specifico della serata è «Europa e Mondo nelle ambizioni cinesi: tutte le Vie della Seta», e l' idea è quella di illustrare sia le ambizioni che le politiche di espansione cinesi alla luce degli accordi di cooperazione e scambio bilaterali siglati con molti Paesi, tra cui nel marzo scorso anche l' Italia. Accordi che riguardano i settori più diversi, e tra essi in particolare cultura, turismo e istruzione, settori considerati a vario titolo strategici o comunque importanti nel quadro delle relazioni internazionali, tanto più per un Paese come la Cina che è - e si percepisce come - un' autentica superpotenza culturale. A parlare di questi temi saranno oggi quattro ospiti. L' editorialista del Corriere della Sera Franco Venturini affronterà il tema «L' Europa e la Cina, tutti in ordine sparso». A seguire, il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** barese, Ugo Patroni Griffi, spiegherà come e perché «Le Vie della Seta aggirano il Sud Italia».

Lala Hu, cinese che insegna Marketing all' Università Cattolica di Milano, spiegherà la relazione tra «L' Italia e i cinesi». E infine Massimo Bray, direttore dell' Enciclopedia Treccani, parlerà della propria esperienza aziendale: «La Treccani nei rapporti Italia-Cina». Conduce come sempre Maddalena Tulanti.

Cultura e Tempo libero

Le Terrazze del Corriere

Italia-Cina, cultura e turismo viaggiano sulla Via della Seta

Anche gli scambi nel settore dell'istruzione aumentano, ma Sud e Puglia sono in ritardo

La prosa a Taranto ha trovato la sua casa Rubino, Laurito e Preziosi nella stagione del Fusco

Oggi al Barion
Le ambizioni internazionali dell'Impero di mezzo

Quarta e penultima tappa oggi al Barion (Molo San Nicola, Bari) del ciclo organizzato quest' anno da «Le Terrazze» del Corriere sul tema «Cina, incubo o modello?». L' appuntamento è come sempre alle ore 19, non cambia il sistema: ingresso gratuito ma con prenotazione obbligatoria scrivendo una mail all' indirizzo leterrazze@corriere.it. Il tema specifico della serata è «Europa e Mondo nelle ambizioni cinesi: tutte le Vie della Seta», e l' idea è quella di illustrare sia le ambizioni che le politiche di espansione cinesi alla luce degli accordi di cooperazione e scambio bilaterali siglati con molti Paesi, tra cui nel marzo scorso anche l' Italia. Accordi che riguardano i settori più diversi, e tra essi in particolare cultura, turismo e istruzione, settori considerati a vario titolo strategici o comunque importanti nel quadro delle relazioni internazionali, tanto più per un Paese come la Cina che è - e si percepisce come - un' autentica superpotenza culturale. A parlare di questi temi saranno oggi quattro ospiti. L' editorialista del Corriere della Sera Franco Venturini affronterà il tema «L' Europa e la Cina, tutti in ordine sparso». A seguire, il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** barese, Ugo Patroni Griffi, spiegherà come e perché «Le Vie della Seta aggirano il Sud Italia».

Lala Hu, cinese che insegna Marketing all' Università Cattolica di Milano, spiegherà la relazione tra «L' Italia e i cinesi». E infine Massimo Bray, direttore dell' Enciclopedia Treccani, parlerà della propria esperienza aziendale: «La Treccani nei rapporti Italia-Cina». Conduce come sempre Maddalena Tulanti.



MOLA I CITTADINI DENUNCIANO ALLA CAPITANERIA E ALL' ARPA LA PRESENZA DEL MATERIALE NERO SUL LITORALE

Il catrame sugli scogli l' ospite indesiderato

MOLA. Il catrame, ovvero i residui di idrocarburi, torna a fare capolino sugli scogli di diversi tratti del litorale a Sud di Bari. Anche a Mola la marea nera ha lasciato tracce evidenti su alcune scogliere, facendo scattare l' Sos dei bagnanti alla Guardia costiera e all' Arpa Puglia.

In particolare, l' ingegner Antonio Tricase, ex amministratore comunale, ha presentato un esposto alla Capitaneria di porto e all' Arpa per segnalare l' emergenza e comprendere se gli sversamenti siano stati provocati da navi in transito.

«Gli scogli del litorale molese spiega - sono gravemente interessati dalla presenza di catrame che, quest' anno in particolare, sembra aver raggiunto livelli di inquinamento comparabili agli anni Settanta e Ottanta. Nonostante il fenomeno negli ultimi anni fosse quasi scomparso, con l' inizio della nuova stagione balneare sembra aver subito un incremento preoccupante».

Tricase ha formalmente invitato le **autorità** competenti a intervenire «attivando i necessari controlli in mare e tutte le azioni essenziali per tutelare l' ambiente marino».

La segnalazione segue altre analoghe e ha fatto scattare i controlli da parte dell' **autorità portuale**. Si pensa che a causare lo sversamento possa essere stato il lavaggio di cisterne di qualche nave passata al largo (il fenomeno viene segnalato anche a Torre a Mare, Polignano, Monopoli, Santo Spirito), rigorosamente vietato dalla legge, ma che qualche comandante senza scrupoli a quanto pare non disdegna, magari in acque internazionali.

Intanto, i volontari, impegnati in queste settimane nella pulizia di spiagge e fondali, hanno lanciato un appello per chiamare a raccolta quante più persone possibile. Gli ambientalisti valutano che bisognerà rimuovere qualche quintale di catrame, mentre per quello finito sugli scogli, intervento decisamente più difficile, bisognerà aspettare che secchi. [antonio galizia]

L' Agenzia Dogane e Monopoli annuncia un nuovo progetto per la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti italiani

Sarà Bari il primo porto italiano a sperimentare il nuovo progetto speciale. Oggi a Roma, nel corso di un convegno, l' Agenzia Dogane e Monopoli ha presentato un nuovo progetto volto alla completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti italiani, progetto che - ha sottolineato l' Agenzia - rappresenta vera e propria rivoluzione che promette, grazie all' uso di tecnologie avanzate, di semplificare la vita alle imprese e alla stessa amministrazione, creando così le premesse per attrarre maggiori traffici commerciali nei porti italiani. Specificando che è previsto in seguito il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria, il direttore dell' Agenzia Dogane e Monopoli, Benedetto Mineo, ha spiegato che «l' obiettivo è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare, transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò - ha sottolineato - consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Per quanto riguarda le operazioni doganali - ha aggiunto Mineo - il progetto mira ad ottimizzare la movimentazione multimodale delle merci al fine di aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico». «I grandi operatori della logistica e dei trasporti che agiscono su scala globale - ha proseguito Mineo - ci chiedono maggiore omogeneità nei processi dei diversi porti. Processi e prassi differenti comportano infatti diseconomie anche per gli operatori e gli imprenditori del settore. Con il nostro progetto vogliamo proprio arrivare ad una maggiore omogeneità dei processi doganali, reingegnerizzandoli, rendendoli più semplici e omogenei sul territorio. La soluzione messa a punto dall' Agenzia ha il vantaggio di essere aperta al dialogo con qualsiasi sistema informativo attualmente utilizzato dalle Autorità Portuali e valorizza le sinergie tra tutti gli attori coinvolti».

Sarà Bari il primo porto italiano a sperimentare il nuovo progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali, modello che verrà poi esteso su scala nazionale. Il progetto speciale a livello nazionale sarà condotto in raccordo con l' Agenzia per l' Italia Digitale nell' ambito delle strategie nazionali per la trasformazione digitale del settore pubblico e del Paese, previste nel Piano Triennale per l' informatica 2019-2021, e si articolerà in più fasi. La prima fase riguarderà la definizione del modello generalizzato di interoperabilità per lo scambio dati tra i sistemi doganali e portuali sulla base del sistema in realizzazione a Bari. Il porto di Bari, infatti, è stato assunto come esempio di best practice per via dei risultati eccellenti riscontrati dal progetto pilota sviluppato nell' ambito del Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 che, nell' ottica delle tecnologie 4.0 (Internet of things - IoT, Blockchain, Intelligenza artificiale, ecc.), prevede la completa digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco, ingresso e uscita dai nodi portuali (Gate automation), del controllo sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci e del pagamento delle tasse di ancoraggio e di quelle portuali. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha ricordato che - già nel 2018 l' ente aveva portato l' alta velocità nel porto di Bari, che consente un più approfondito monitoraggio ambientale, maggiore efficacia nel public safety, miglioramento nelle performance di attrazione turistica, nonché maggiore precisione nei controlli di security. «Inoltre - ha precisato - le già avanzate dotazioni tecnologiche, soprattutto nel campo della security, di cui dispongono i cinque porti del sistema, sono state recentemente implementate dal progetto ISMAEL (Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics). Si tratta di un software innovativo che consente di effettuare analisi predittive sul livello di emissioni globale nelle aree in esame, consentendo agli attori principali, attraverso l' utilizzo di un DSS (Decision Support System), l' Internet of Things e i big data, la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione complessiva dell' impatto ambientale rinveniente dalle attività (ad esempio carbon footprint, polveri, radiazioni, ecc). Abbiamo messo a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e di tutti i principali attori di questo



progetto - ha concluso Patroni Griffi - il nostro know-how al fine di efficientare sensibilmente il transit time delle merci nei porti e negli snodi logistici».

Il porto di Bari sar il primo porto italiano a sperimentare il nuovo progetto digitalizzazione delle procedure doganali

18/06/2019 Merci superveloci nel transit-time: parte dal **porto** di **Bari** un modello da estendere su scala nazionale una piattaforma telematica digitale che rivoluzionerà i controlli doganali nei porti. Il **porto** di **Bari** sarà il primo **porto** italiano a sperimentare il nuovo progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali, grazie all'imponente infrastrutturazione tecnologica di cui è dotato. Questa mattina nella sede nazionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è stato illustrato un progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure. Un modello da estere su scala nazionale che ridurrà grazie ai fast corridors, al preclearing, alla dematerializzazione, alla internet of the things e alla tecnologia 5 G e all'intelligenza artificiale il transit time delle merci. Il progetto è stato predisposto dall'Agenzia delle Dogane e prevede la collaborazione di tutti gli stakeholders coinvolti nel ciclo portuale. **Bari**, quindi, come assunto come esempio di best practice per via dei risultati eccellenti riscontrati dal progetto pilota sviluppato nell'ambito del Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 che, nell'ottica delle tecnologie 4.0 (Internet of things IoT, Blockchain, Intelligenza artificiale, ecc.), prevede la completa digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco, ingresso e uscita dai nodi portuali (Gate automation), del controllo sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci e del pagamento delle tasse di ancoraggio e di quelle portuali. Nel corso dell'incontro, il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'AdSP MAM, Mario Mega, ha illustrato come la tecnologia stia agevolando sensibilmente il lavoro nel **porto** di **Bari**, velocizzando gli adempimenti, ottimizzando il ciclo portuale, aumentando la sicurezza e la capacità di controllo da parte delle Forze dell'Ordine e della Dogana. Ritenendo fondamentale investire nella tecnologia - commenta il presidente dell'Ente **Ugo Patroni Griffi** - già nel 2018 avevamo portato l'alta velocità nel **porto** di **Bari**, che ci consente un più approfondito monitoraggio ambientale, maggiore efficacia nel public safety, miglioramento nelle performances di attrazione turistica, nonché maggiore precisione nei controlli di security. Inoltre, le già avanzate dotazioni tecnologiche, soprattutto nel campo della security, di cui dispongono i 5 porti del sistema, sono state recentemente implementate dal progetto ISMAEL (Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics). Si tratta di un software innovativo che consente di effettuare analisi predittive sul livello di emissioni globale nelle aree in esame, consentendo agli attori principali, attraverso l'utilizzo di un DSS (Decision Support System), l'Internet of Things e i big data, la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione complessiva dell'impatto ambientale rinveniente dalle attività (es. carbon footprint, polveri, radiazioni, ecc). abbiamo messo a disposizione dell'Agenzia delle Dogane e di tutti i principali attori di questo progetto il nostro know-how al fine di efficientare sensibilmente il transit time delle merci nei porti e negli snodi logistici. Il progetto speciale a livello nazionale sarà condotto in raccordo con l'Agenzia per l'Italia Digitale nell'ambito delle strategie nazionali per la trasformazione digitale del settore pubblico e del Paese, previste nel Piano Triennale per l'informatica 2019-2021, e si articolerà in più fasi. La prima fase riguarderà la definizione del modello generalizzato di interoperabilità per lo scambio dati tra i sistemi doganali e portuali sulla base del sistema in realizzazione a **Bari**.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie. [Ulteriori info](#)

The screenshot shows the Puglia Live website interface. At the top, there's a navigation menu with links for Home, Archivio, Appuntamenti, Rubrica, Video, Redazione, and Collaboratori. Below the menu, the article title "Il porto di Bari sarà il primo porto italiano a sperimentare il nuovo progetto digitalizzazione delle procedure doganali" is displayed. The article text is partially visible, starting with "18/06/2019 Merci superveloci nel transit-time: parte dal porto di Bari un modello da estendere su scala nazionale una piattaforma telematica digitale che rivoluzionerà i controlli doganali nei porti." The article continues to describe the project's goals and the role of the Bari port. At the bottom of the screenshot, there are logos for LOGITRAVEL, MEMORCA, and IN ARMONIA CON LA NATURA, along with contact information for the website.

NON SOLO CROCIERE Incontro tecnico lunedì in Confindustria con tutti gli enti interessati all'iniziativa

Procede il progetto per l'idrovolante «Allo studio la fattibilità di un attracco»

Si fa sempre più realistica l'idea di realizzazione dello scalo per l'atterraggio degli idrovolanti nel porto di Brindisi. I tecnici dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e quelli di Aeroporti di Puglia stanno studiando il progetto e la sua fattibilità, in ottemperanza alle norme di sicurezza di competenza Enac.

Lunedì scorso, come da calendario, si è tenuta una nuova riunione fra Autorità di sistema portuale, Capitaneria di porto, Comune, Confindustria Brindisi, Enac, Aeroporti di Puglia e Aviazione Marittima Italiana, a seguito del confronto tecnico già tenutosi nei giorni scorsi presso la sede di Confindustria.

Obiettivo: definire la fattibilità della proposta. Quello che serve è analizzare tutte le possibilità di rendere operativo lo scalo in ottemperanza alle norme di sicurezza in volo, nel cono brindisino, e di atterraggio, nell'area portuale adibita.

Il progetto, come si sa, ha preso corpo nel corso della Seconda giornata di studio sugli idroscali storici d'Italia che si è svolta nella sala convegni di Confindustria nel novembre scorso. Poi, senza troppi proclami per non infondere facili illusioni, le parti hanno tenuto una serie di incontri propedeutici alla valutazione del progetto, che ora sembra prendere forma.

Fin dal primo momento l'ipotesi del ripristino dell'idroscalo di Brindisi, proposta dal presidente dell'Aviazione Marittima Italiana, il comandante Orazio Frigino, è stata accolta con entusiasmo da tutti i soggetti partner dell'iniziativa.

«Valorizzare gli idroscali storici come elemento di appeal per la promozione turistica del territorio è il primo obiettivo di una serie di attività collaterali, ma non per questo meno importanti, che intendiamo promuovere» ha commentato il presidente di Confindustria Brindisi Patrick Marcucci.

In particolare, il riferimento è alle opportunità legate al campo della promozione turistica e culturale, della formazione, della manutenzione dei velivoli e di tutto l'indotto connesso.

«In passato Brindisi ha già avuto un idroscalo, appena fuori dal porto interno. Oggi, stiamo mettendo in campo tutte le nostre energie per far sì che il porto possa essere dotato anche di questa tipologia di traffico» ha aggiunto il presidente dell'Autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi. «Ho già dato mandato - ha annunciato poi - ai nostri tecnici, e medesima cosa farà Aeroporti di Puglia, di verificare nello studio di fattibilità già avviato per la realizzazione di un dente di attracco in ambito aeroportuale e valutare se tale infrastruttura possa essere utilizzata, anche, quale idro-superficie».

Anche il direttore generale di Aeroporti di Puglia, Marco Catamerò, si è detto pronto a collaborare con tutti gli attori deputati al controllo dell'area per garantire il rispetto delle norme di security, così come anche il comandante della Capitaneria di porto Giovanni Canu, che si è espresso con toni entusiastici, garantendo la piena disponibilità dell'ente, per quanto di sua competenza, al fine di creare un sistema continuo di security che consenta un unico circuito per il passeggero. In particolare, secondo Canu le potenzialità del porto di Brindisi equivalgono seppur in una dimensione più piccola - a quelle del porto di Genova.

Al termine dei lavori è stato definito il prossimo step che vedrà coinvolti gli stakeholder nella fase tecnico-valutativa per dare finalmente corpo al progetto che porterà alla rinascita dello storico idroscalo brindisino, alla conferma dell'importanza del porto, al riconoscimento del grande valore acquisito negli anni dal settore aeronautico e del ruolo strategico che la città di Brindisi ha da sempre rappresentato nel Mediterraneo.

C.Ves.



L' amarezza

Dalla Capitaneria ok al pontile «Un' idea molto interessante ma la burocrazia la fermerà»

Il pessimismo del comandante Canu dopo il caso briccole

CARMEN VESCO

Progetti che potrebbero impedire la recessione del porto di Brindisi, per strutture che possono aumentarne la sicurezza, e di conseguenza l'attrattività commerciale e turistica, che si arenano per mere beghe burocratiche. «Siamo in stand by per la realizzazione del pontile a briccole, necessario per la sicurezza, figurarsi per idee come quella di una passeggiata galleggiante» commenta con amarezza il comandante della Capitaneria di porto Giovanni Canu, che trova l'idea assolutamente realistica e fattibile, ma avvisa: «Ci scontreremmo contro qualcosa che rischierebbe di arenare il progetto, per mesi, anni. Cavilli burocratici».

E allora, ci vorrebbe davvero un miracolo, quello della collaborazione nel perseguire un obiettivo comune utile a tutto il territorio, per permettere di camminare sulle acque anche a Brindisi, come Christo, artista bulgaro, ha permesso sul lago d' Iseo realizzando l'imponente struttura che ha portato il mondo a parlare di un quieto e sconosciuto angolo d' Italia, richiamando l'attenzione mondiale e migliaia di visitatori.

«Non ci sono vincoli di sorta, e lo Stato maggiore della Marina militare è pienamente collaborativo, partecipativo e disponibile nel bene della città» fa sapere Canu, appresa la notizia dello sprone lanciato da Federalberghi Brindisi, nella persona del suo presidente Pierangelo Argentieri, che crede che per rilanciare, o lanciare una volta per tutte, il brand Brindisi ci voglia un'idea strabiliante.

E quella di permettere di camminare su pontili amovibili sulle acque del porto, collegando una sponda all'altra, magari incentivando la nascita di locali eno-gastronomici o botteghe d' arte su ognuna di queste, magari con il supporto di tante imprese e industrie deputate alla costruzione di mega-strutture così insistenti sul territorio, magari lanciando un bando per cercare l'artista e il progetto più innovativo, è proprio un'idea strabiliante.

Ma allora perché non a Brindisi? «Perché a Brindisi, che ha incredibili potenzialità come dico sempre, qualcosa si arena in qualche ufficio che rallenta, attraverso beghe o cavilli burocratici e normativi, anche i progetti più importanti, quelli essenziali per la sicurezza come il pontile a briccole.

Proprio in questo momento leggo le carte inviatemi dalla **Autorità** di bacino: ebbene abbiamo il nulla osta alla realizzazione del pontile. Invece di rasserenarci, oggi, purtroppo abbiamo l'amaro in bocca perché il progetto è arenato altrove, e probabilmente si rallenterà ancora e si rimanderà a chissà quale data» ha spiegato il comandante Canu, che anticipa che proprio sulla vicenda pontile a briccole si terrà una conferenza di servizi a settembre prossimo.

«Quando l'**Autorità** di sistema, su disposizione della Capitaneria di porto, si è trovata a chiedere l'autorizzazione per realizzare alcune infrastrutture di sicurezza, chi doveva dare il proprio parere si è rifugiato, trincerato, dietro articoli di legge o al silenzio, cosa che ha generato un lungo rimando. E sulla questione del pontile a briccole, dove oggi mi assumo io la responsabilità della sicurezza degli attracchi, si è rimandata la discussione a una conferenza di servizi appositi.

Ormai a settembre prossimo» dice il comandante. «Oggi - aggiunge - mi trovo a giocare a tetris nel porto di Brindisi: per assicurare ogni necessario attracco, che sia commerciale o passeggeri, adopero ogni tipo di ormeggio al bisogno. Ma continuando così il porto non crescerà mai, anzi».

Questi, sottolinea, «sono solo esempi per far comprendere ciò che succede per tutte le opere che potrebbero impedire la recessione del porto. Allora tornando al discorso di questa bellissima idea progettuale, io posso dire che



è sì fattibile: la Capitaneria di porto, l' **Autorità** di **sistema portuale** e il Comune di Brindisi viaggiano sulla stessa lunghezza d' onda e siamo ben propensi a lavorare perché lo sviluppo del porto, dal canto suo, viaggi di pari passo ai vincoli di sicurezza e security, ma non siamo soli.

Tutto si potrebbe realizzare, se si volesse e solo se ci fosse la reale disponibilità a lavorare tutti di concerto per il bene della città e di questo territorio, ma al momento purtroppo non c' è» conclude il comandante.

Brindisi Report

Brindisi

Misure di sicurezza nel porto e sulle navi: conclusa attività ispettiva

Svolta da parte del personale specializzato proveniente dal comando generale del corpo delle capitanerie di Porto

BRINDISI - Si è da poco conclusa l'attività ispettiva che personale specializzato proveniente dal Comando generale del corpo delle capitanerie di Porto (**Autorità** centrale per la Sicurezza Marittima) ha svolto presso la capitaneria di Porto di Brindisi (**Autorità** Designata) finalizzata ad effettuare una verifica dello stato di implementazione delle procedure organizzative e delle attività di controllo poste in essere a livello locale in ossequio alle direttive inerenti la Maritime Security, concernenti, cioè, le misure di sicurezza, alle quali devono rispondere gli impianti **portuali** e le navi, contro le minacce di azioni illecite intenzionali. Nella giornata di martedì 4 giugno, nella sede dell' AdSP di Brindisi, è stato organizzato un incontro con le istituzioni pubbliche (Prefettura di Brindisi, polizia di frontiera, comando provinciale dei carabinieri, comando provinciale della guardia di Finanza, comando provinciale dei vigili del fuoco, Agenzia delle dogane ed **Autorità** di **sistema portuale**), interterminalisti **portuali** (Enel Spa, Coperoil Srl e Versalis Spa, le agenzie marittime brindisine ed i servizi tecnico-nautici **portuali** (Corporazione dei Piloti del porto, Società concessionaria del servizio di rimorchio e Gruppo ormeggiatori), in quanto investiti di specifiche competenze nell'ambito della security **portuale**. Nel corso della riunione, il capitano di Fregata (Cp) Vincenzo Paolo Leone ha illustrato la struttura organizzativa di security nazionale e locale, focalizzando l'attenzione sugli obblighi a carico dello Stato italiano imposti dalle norme internazionali di riferimento. In particolare, il comandante Leone ha posto l'accento sull'importanza del raggiungimento da parte dell'Italia dei parametri e del livello di sicurezza previsti a livello internazionale, evidenziando come l'eventuale mancato conseguimento possa comportare, nei casi più gravi, anche l'apertura di una procedura di infrazione. Tale attività è stata supportata dal Team di Ispettori maritime Security della Capitaneria di Porto di Brindisi e si è articolata in una prima fase di monitoraggio dell'organizzazione interna alla predetta **Autorità** marittima, nonché della modalità esecutiva delle verifiche effettuate dal personale specializzato preposto, ed in una seconda fase, svoltasi in maniera operativa attraverso l'ispezione di alcuni impianti **portuali** ed a bordo del S/V Ievoli Cobalt all'ormeggio nel Seno di Levante. Scopo di tale seconda fase, l'effettuazione di controlli mirati alla verifica dell'esatta osservanza, attuazione ed implementazione della normativa in questione. Le conclusioni delle verifiche e dei controlli condotti hanno permesso di appurare il sostanziale rispetto delle norme in questione da parte degli impianti **portuali** di Brindisi. L'iniziativa ha incontrato un vivo interesse da parte delle amministrazioni coinvolte e del cluster marittimo, che hanno mostrato particolare sensibilità nei confronti della materia ed apprezzato l'opportunità di disporre di un confronto e di un approfondimento, che si sono rivelati proficui. Gallery.

BRINDISIREPORT Attualità

Misure di sicurezza nel porto e sulle navi: conclusa attività ispettiva

Svolta da parte del personale specializzato proveniente dal comando generale del corpo delle capitanerie di Porto

Redazione 18 giugno 2019

I più letti di oggi

- Ad di Brindisi, cinque prestazioni 100 per l'estate 2019
- La possibilità di rigetto e l'iterazione sul caso "Cotta Rossa"
- Protezione organica, incremento sbarracaggio impianto PirellaGöttsche
- Un beneficio per l'Ad: un ulteriore Conto beneficiario del viva

BRINDISI - Si è da poco conclusa l'attività ispettiva che personale specializzato proveniente dal Comando generale del corpo delle capitanerie di Porto (Autorità centrale per la Sicurezza Marittima) ha svolto presso la capitaneria di Porto di Brindisi (Autorità Designata) finalizzata ad effettuare una verifica dello stato di implementazione delle procedure organizzative e delle attività di controllo poste in essere a livello locale in ossequio alle direttive inerenti la Maritime Security, concernenti, cioè, le misure di sicurezza, alle quali devono rispondere gli impianti portuali e le navi, contro le minacce di azioni illecite intenzionali.

Nella giornata di martedì 4 giugno, nella sede dell'AdSP di Brindisi, è stato organizzato un incontro con le istituzioni pubbliche (Prefettura di Brindisi, polizia di frontiera, comando provinciale dei carabinieri, comando provinciale

unicef

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO

Porto Il Sul chiede ripresa dei lavori del piazzale

GIOIA TAURO - Il Sul ha inviato una lettera alla Direzione di MedCenter Terminal Container, e all' Autorità portuale, per chiedere la ripresa dei lavori per il rifacimento del piazzale. «Prendendo atto della volontà di investire proclamata dalla nuova compagine Aziendale di Mct creatasi a seguito della dipartita di Contship dal porto di Gioia Tauro, visto che già la vecchia gestione Mct (Contship) aveva provveduto ad appaltare, circa lo scorso anno, il rifacimento dei piazzali operativi a seguito di uno studio per la realizzazione dell' intera opera in calcestruzzo armato di idoneo spessore; visto che si era dato inizio ai lavori di rifacimento ma con realizzazione di pochi corridoi nella viabilità e successivo stop dei lavori; considerato che codesta O.S. ritiene fondamentale ed im procrastinabile chiedere al terminalista di dar seguito alla realizzazione/rifacimento dell' intera opera piazzale, che rappresenta il più urgente degli investimenti; considerato che consentirebbe di godere di una migliore viabilità operativa in condizioni di maggior sicurezza per gli operatori e di minor impatto per i mezzi, con le dovute positive ricadute per il Terminal, si chiede un incontro al fine di entrare nel merito su tempi, modi e relative priorità».

PIANA

GIOIA TAURO Il comizio pubblico del dopo urne per il neo-eletto sindaco
Alessio ringrazia e chiede tempo
«Rispetteremo tutti i progetti e i programmi elencati in campagna elettorale»



CONFERENZA La replica ai due consiglieri del Partito democratico Galimi e Burzese si autospondono
Conia tuona: «Azioni ad orologeria»

BAROPOLI Convenzione con la Moscow State Psychological and Pedagogical University
Psichiatria, russi e italiani a confronto
«Future» ospiterà una delegazione di studenti tirocinanti e docenti provenienti da Mosca



MANFRIED Dal 24 al 29 giugno...
MANFRIED Dal 24 al 29 giugno...
MANFRIED Dal 24 al 29 giugno...



Porto di Gioia Tauro, i nuovi carrelli sono pronti al debutto

Attesi, annunciati e puntualmente arrivati. I nuovi otto carrelli elettrici destinati alla movimentazione dei contenitori nel piazzale del **porto** di **Gioia Tauro** sono arrivati. La nave, partita dal **porto** di Aversa, è giunta a **Gioia Tauro** domenica pomeriggio e ieri i mezzi sono stati posti sul piazzale. Prima di poterli utilizzare saranno ulteriormente verificati anche se non ci dovrebbero essere problemi. Si tratta della prima trince di mezzi operativi destinati alle operazioni portuali promessa dalla nuova Mct, interamente controllata da TIL- società controllata dalla Msc. Entro fine anno i carrelli arriveranno a 32 e miglioreranno notevolmente le potenzialità del terminal. L' articolo completo sulla Gazzetta del Sud - edizione di Reggio Calabria in edicola. © Riproduzione riservata.



The screenshot shows the Gazzetta del Sud website interface. At the top, there's a navigation bar with the site name and location (Catania). Below it, a 'HOME PAGE' section features several news thumbnails. The main article is titled 'Porto di Gioia Tauro, i nuovi carrelli sono pronti al debutto' and is dated 18 Giugno 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there's a 'Noi Magazine' section and a 'I più letti Oggi' list with small article thumbnails. At the bottom right, there's a logo for 'GDS'.

L'Unione Sarda

Cagliari

Turismo. De Paoli: «Puntiamo sull'innovazione per offrire di più ai nostri ospiti»

Porti, un' app per esplorare il territorio

L'idea di "Marinedi": smartphone gratuiti e scooter elettrici per diportisti

Scooter elettrici per visitare il territorio e smartphone, con un' app e un software preinstallati, semplici e intuitivi, per ampliare il ventaglio di servizi destinati ai diportisti che decideranno di ormeggiare e sostare con le loro barche nei porti di Villasimius, Teulada e **Cagliari**. Sono le principali novità introdotte per la stagione estiva dal gruppo "Marinedi", illustrate ieri mattina a **Cagliari**.

Smartphone in comodato Per adesso, gli smartphone saranno messi a disposizione, in via sperimentale, con formula del comodato d'uso gratuito e per tutta la durata dell'ormeggio, solo ai viaggiatori del **porto** di Teulada, ma a breve il servizio sarà esteso anche a Villasimius e a **Cagliari**. Chi lo desidera, potrà utilizzare lo smartphone non solo per effettuare chiamate locali e internazionali illimitate e gratuite, e per navigare, sempre gratis, anche su internet, ma anche per prenotare, ad esempio, la prima colazione o farsi riservare un tavolo al Cafè del **porto**, richiedere accesso al servizio lavanderia o noleggiare dei mezzi elettrici. Il progetto sperimentale con gli smartphone è stato realizzato grazie a un accordo tra la Marina di Teulada e la società Manet mobile solutions, azienda italiana ideatrice di una soluzione tecnologica avanzata per il settore dell'ospitalità e del turismo.

Scooter elettrici Già dall'anno scorso, nel **porto** di Villasimius, i diportisti possono noleggiare degli scooter elettrici a tariffe agevolate per spostarsi in paese. Entro luglio il servizio di mobilità sostenibile elettrica sarà attivato anche a Teulada e prossimamente pure a **Cagliari**. «Abbiamo puntato sull'innovazione e offriremo ai nostri ospiti uno smartphone - ha spiegato Gerardo De Paoli, direttore marketing di "Marinedi", dove è stato caricato un software, che permetterà loro di accedere ai servizi per usufruire a 360 gradi del territorio. Abbiamo previsto anche il servizio di mobilità elettrica.

Per adesso, abbiamo 3 o 4 scooter su Teulada e altrettanti ne abbiamo a Villasimius. Appena arriveranno i permessi, a breve, partiremo anche a **Cagliari**».

Intanto, per il prossimo 28 settembre è prevista la prima edizione della "Teuladata", veleggiata che partirà dal **porto** di **Cagliari** e arriverà a quello di Teulada. L'indomani, i diportisti rientreranno nel capoluogo sardo.

Eleonora Bullegas.



L'Unione Sarda

Cagliari

M5S. Duro attacco del Gruppo consiliare al governatore

«La cassa integrazione è una sconfitta»

«Siamo convinti che la concessione degli ammortizzatori sociali equivalga a una sconfitta. È questo lo scenario che si prospetta per i lavoratori del porto di Cagliari? È questo il massimo sforzo che può fare il presidente Solinas davanti alla mobilitazione di circa 300 lavoratori che rischiano di perdere il lavoro?». Dura presa di posizione del Gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle sulla vicenda del Porto canale.

«Davanti alle azioni di protesta, ai sit-in, alle bandiere che sventolano a pochi metri dal palazzo del Consiglio regionale, cosa fa il Governatore? Incrocia le braccia e si volta dall'altra parte», scrivono in una nota i rappresentanti 5S. «Chiediamo al presidente di avere il coraggio di guardare in faccia il problema e di istituire con estrema urgenza un tavolo tecnico regionale sulla vertenza Cict. Il nostro timore è che non ci sia l'interesse a trovare una soluzione dal momento che un'iniziativa importantissima come il tavolo tecnico nazionale è stata snobbata. Il presidente Solinas non si è nemmeno presentato, delegando l'assessora Zedda. Davanti a questo menefreghismo il Gruppo M5S non resterà a guardare. Vogliamo capire sin da ora se l'obiettivo della Regione si limita alla concessione degli ammortizzatori sociali, o se c'è la volontà di attivarsi per trovare il modo di non perdere queste professionalità».

L'Unione Sarda

Cagliari

L'impugnazione

Braccio di ferro tra ministero e Authority

«Stiamo vivendo una situazione kafkiana». Il presidente dell' Autorità portuale **Massimo Deiana** ammette di vivere una situazione paradossale. La sua riedizione dei vincoli paesaggistici non è stata ancora formalmente impugnata. «Il vincolo di dieci giorni entro i quali doveva essere presentata l' opposizione è scaduto, ma non abbiamo ricevuto alcuna comunicazione da Roma». Nessun riscontro. «Solo una telefonata da parte di un funzionario del Ministero che chiedeva ulteriore documentazione». Un contatto informale che, a rigor di legge, non dovrebbe avere alcun effetto. «Oggi - aggiunge **Deiana** - potrei adottare il provvedimento perché l' atto di riedizione è andato a buon fine». Per non forzare i tempi, ingarbugliando oltremodo una vicenda già sufficientemente complicata, il presidente dell' Autorità portuale preferisce attendere. «La Presidenza del Consiglio dei ministri si deve esprimere entro 15 giorni dal momento dell' impugnazione», data che però in piazza Darsena nessuno conosce.

A causa dei vincoli sono bloccati 94 milioni di euro per la realizzazione delle infrastrutture negli avamposti a est e a ovest. (a. a.)

Cagliari mercoledì 19 giugno 2019 21

Ultimatum delle imprese sui vincoli
L'ad della Grendi: «Siamo pronti a investire ma non possiamo»

Braccio di ferro tra ministero e Authority

Il presidente dell' Autorità portuale Massimo Deiana ammette di vivere una situazione paradossale. La sua riedizione dei vincoli paesaggistici non è stata ancora formalmente impugnata. «Il vincolo di dieci giorni entro i quali doveva essere presentata l' opposizione è scaduto, ma non abbiamo ricevuto alcuna comunicazione da Roma». Nessun riscontro. «Solo una telefonata da parte di un funzionario del Ministero che chiedeva ulteriore documentazione». Un contatto informale che, a rigor di legge, non dovrebbe avere alcun effetto. «Oggi - aggiunge Deiana - potrei adottare il provvedimento perché l' atto di riedizione è andato a buon fine». Per non forzare i tempi, ingarbugliando oltremodo una vicenda già sufficientemente complicata, il presidente dell' Autorità portuale preferisce attendere. «La Presidenza del Consiglio dei ministri si deve esprimere entro 15 giorni dal momento dell' impugnazione», data che però in piazza Darsena nessuno conosce.

A causa dei vincoli sono bloccati 94 milioni di euro per la realizzazione delle infrastrutture negli avamposti a est e a ovest. (a. a.)

M5S. Dura attacco del Gruppo consiliare al governatore
«La cassa integrazione è una sconfitta»

NUOVA CASA DI CURA TAC - RMN
Dr. Paolo Aromando Dr. Asa Grazia Billi
Dr. Asa Moirisa De Agostini Dr. Asa Elena Santoru
Dr. Luca Fomiglietti SPECIALISTI IN RADIOLOGIA
Sede: Piazza Saffirio - Torresano 10 - Cagliari
Piazza Vignola - Loc. N. 1 - Desimone (CA) - Tel. 070 566090

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. I sindacati chiedono un incontro al prefetto. Domani sit-in alla Regione

Ultimatum delle imprese sui vincoli

L'ad della Grendi: «Siamo pronti a investire ma non possiamo»

Lo dice a denti stretti, quasi come fosse l'ultima decisione da prendere. «Con queste condizioni la possibilità che Grendi possa lasciare il porto canale è tutt'altro che remota». Antonio Musso è l'amministratore delegato del settore trasporti marittimi dell'impresa che garantisce i collegamenti tra la Sardegna e il resto d'Italia, coinvolta, suo malgrado, nella tempesta che sta travolgendo il Porto canale. Questa volta la crisi non c'entra niente, anzi. La società marittima si dichiara ben disposta a investire nello scalo commerciale, ma i vincoli paesaggistici le impediscono qualsiasi forma di espansione. E allora, tutte le alternative sono lecite. Con un particolare: il posto di lavoro di 100 dipendenti potrebbe essere a rischio.

Un'ulteriore mazzata per l'economia, dopo l'annuncio della Cict di procedere alla cessazione dell'attività e al licenziamento collettivo di 210 lavoratori.

I progetti sfumati Un magazzino di 10.000 metri quadri già realizzato e un altro che non può essere costruito. «Una delle spinte più importanti per lo sviluppo locale potrebbe essere data dall'abolizione del vincolo paesaggistico a salvaguardia di una spiaggia che di fatto oggi non esiste più e che circa 40 anni fa è divenuta un porto e che impedisce la realizzazione di qualsiasi opera in quest'area». Musso non si nasconde e contesta una restrizione che sino al mese scorso sembrava destinata a sparire. Tutti d'accordo per una riedizione, meno uno: il ministero dei Beni culturali.

L'atto è stato impugnato e ora è al vaglio della Presidenza del Consiglio dei ministri.

«Siamo pronti a investire, ma l'immobilismo porta decrescita e riduzione del business. Stupisce il fatto che una vicenda risolvibile a livello regionale sia stata spostata a Roma, su un tavolo ora impegnato in soluzioni più spinose». I container La Grendi, che impiega tra il capoluogo e Sassari 250 dipendenti (con l'indotto oltre 400), non è stata coinvolta nelle difficoltà, derivanti da congiunture internazionali, che hanno costretto la Cict a sospendere l'attività e licenziare i dipendenti. «Stiamo subendo quello che sta succedendo al Porto canale. Abbiamo tutto l'interesse a tenere in vita lo scalo commerciale. Dopo l'abbandono di Hapag Lloyd abbiamo trovato una soluzione temporanea per portare i contenitori a Cagliari. Le loro navi passano a Marina di Carrara dove poi trasbordiamo i container e li trasportiamo a Cagliari».

Il tavolo romano «È necessario un immediato intervento del Governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto canale, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro». Lo ha detto il presidente della Regione, Christian Solinas, apprendendo del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano.

«Dobbiamo aprire un confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, coi Ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict, perché siamo convinti che l'attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del Porto di Cagliari. Un sistema in crisi da qualche anno e che ci troviamo ad affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti».

La protesta Cgil, Cisl e Uil hanno appreso, durante un incontro con l'**Autorità portuale**, che oggi partirà il licenziamento collettivo di 210 dipendenti Cict, ai quali ieri è stato pagato lo stipendio di maggio. Nessuna notizia per le 68 buste paga della Ilerc. I rappresentanti sindacali, che hanno chiesto un vertice urgente con il prefetto, hanno in programma per domani un sit-in di fronte al Consiglio regionale, dove chiederanno di incontrare i capigruppo.

Andrea Artizzu.

Cagliari Venerdì 19 giugno 2019

Porto canale. I sindacati chiedono un incontro al prefetto. Domani sit-in alla Regione

Ultimatum delle imprese sui vincoli

L'ad della Grendi: «Siamo pronti a investire ma non possiamo»

La società di trasporti marittimi Grendi, che garantisce i collegamenti tra la Sardegna e il resto d'Italia, coinvolta, suo malgrado, nella tempesta che sta travolgendo il Porto canale. Questa volta la crisi non c'entra niente, anzi. La società marittima si dichiara ben disposta a investire nello scalo commerciale, ma i vincoli paesaggistici le impediscono qualsiasi forma di espansione. E allora, tutte le alternative sono lecite. Con un particolare: il posto di lavoro di 100 dipendenti potrebbe essere a rischio.

Un'ulteriore mazzata per l'economia, dopo l'annuncio della Cict di procedere alla cessazione dell'attività e al licenziamento collettivo di 210 lavoratori.

I progetti sfumati Un magazzino di 10.000 metri quadri già realizzato e un altro che non può essere costruito. «Una delle spinte più importanti per lo sviluppo locale potrebbe essere data dall'abolizione del vincolo paesaggistico a salvaguardia di una spiaggia che di fatto oggi non esiste più e che circa 40 anni fa è divenuta un porto e che impedisce la realizzazione di qualsiasi opera in quest'area». Musso non si nasconde e contesta una restrizione che sino al mese scorso sembrava destinata a sparire. Tutti d'accordo per una riedizione, meno uno: il ministero dei Beni culturali.

L'atto è stato impugnato e ora è al vaglio della Presidenza del Consiglio dei ministri.

«Siamo pronti a investire, ma l'immobilismo porta decrescita e riduzione del business. Stupisce il fatto che una vicenda risolvibile a livello regionale sia stata spostata a Roma, su un tavolo ora impegnato in soluzioni più spinose». I container La Grendi, che impiega tra il capoluogo e Sassari 250 dipendenti (con l'indotto oltre 400), non è stata coinvolta nelle difficoltà, derivanti da congiunture internazionali, che hanno costretto la Cict a sospendere l'attività e licenziare i dipendenti. «Stiamo subendo quello che sta succedendo al Porto canale. Abbiamo tutto l'interesse a tenere in vita lo scalo commerciale. Dopo l'abbandono di Hapag Lloyd abbiamo trovato una soluzione temporanea per portare i contenitori a Cagliari. Le loro navi passano a Marina di Carrara dove poi trasbordiamo i container e li trasportiamo a Cagliari».

Il tavolo romano «È necessario un immediato intervento del Governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto canale, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro». Lo ha detto il presidente della Regione, Christian Solinas, apprendendo del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano.

«Dobbiamo aprire un confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, coi Ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict, perché siamo convinti che l'attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del Porto di Cagliari. Un sistema in crisi da qualche anno e che ci troviamo ad affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti».

La protesta Cgil, Cisl e Uil hanno appreso, durante un incontro con l'**Autorità portuale**, che oggi partirà il licenziamento collettivo di 210 dipendenti Cict, ai quali ieri è stato pagato lo stipendio di maggio. Nessuna notizia per le 68 buste paga della Ilerc. I rappresentanti sindacali, che hanno chiesto un vertice urgente con il prefetto, hanno in programma per domani un sit-in di fronte al Consiglio regionale, dove chiederanno di incontrare i capigruppo.

Andrea Artizzu.

NUOVA CASA DI CURA TAC - RMN
Dr. Paolo Aramando Dr. Asa Grazia Billi
Dr. Asa Moisa De Agostini Dr. Asa Elena Santoru
Dr. Luca Familiotti SPECIALISTI IN RADIOLOGIA
Strada Santoru Raffaele Via Quagliari
Piazza Virgilio Lat. n. 1 - Sestu/Inmanna (CA) tel. 070 660006

L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Ichnusa. Cagliari-Port2020

Tutti i numeri del porto

Oggi, a partire dalle 09,30, nella sala convegni del Terminal del Molo Ichnusa (Porto di via Roma), è in programma il workshop conclusivo del progetto "CagliariPort2020". Nel corso della mattinata verranno illustrati i risultati delle attività svolte e le prospettive di sviluppo dell'iniziativa che, insieme all' **Adsp** del Mare di Sardegna, ha visto la partecipazione di Vitrociset, Crs4, Università degli Studi di Cagliari, Ctm, Cict, Click&Find, Flossalab, 4Cmultimedia, in qualità di soggetti attuatori, e degli attori del cluster **marittimo**.

Il progetto CagliariPort2020 intende ricercare una soluzione in grado di affrontare e risolvere in modo efficace le problematiche di interconnessione dei tre nodi di riferimento: l' Area vasta di Cagliari e i due poli logistici merci e passeggeri del porto.

Il car-sharing raggiunge quota cento
Aumentano le auto e le stazioni per il noleggio del servizio Playcar

Savona. Premiata la Quarta A di via Castiglione
Cartone animato contro il nazismo

Molo Ichnusa. Cagliari Port2020
Tutti i numeri del porto

SINDACATO E FORMAZIONE COMUNALE DI CAGLIARI
Grazie per la fiducia Ripresentati!
EDOARDO TOCCO

SARDAFORNITURE
ALLSTIMENTO ATTIVITÀ COMMERCIALI
FORNITURA RETROFABBRI E ARREDAMENTI
SCONTO 50%
su tutta la merce in esposizione in pronta consegna
FINANZIAMENTI E PROGETTAZIONI
Giuseppe Sini 349.5189885
CAGLIARI - VIALE DONAUSCHI 198/200 - Numero Verde 800 000 000
info@sardaforniture.com - www.sardaforniture.com



Porti: Contship lascia Cagliari, scalo in profonda crisi

Licenziamento per 200 lavoratori, governatore scrive a Governo

(ANSA) - CAGLIARI, 18 GIU - La Cict, gruppo Contship, dice addio al porto canale di Cagliari: è stata infatti aperta la procedura legale per il disimpegno della società che gestisce il traffico merci a Macchiareddu con la decisione che arriva direttamente dal Cda e che mette a rischio oltre 200 posti di lavoro, sui quali pende la procedura di licenziamento collettivo. Manca solo l'ufficialità, ma i sindacati hanno saputo che domani arriverà la lettera con la quale si apre l'iter per lasciare a casa i lavoratori. "per questo - dice all' ANSA William Zonca della Uiltrasporti - abbiamo già chiesto al prefetto di convocare il tavolo sulla vertenza" Nel frattempo la Regione, ora, prova a convincere i vertici Contship a fare marcia indietro: il presidente Christian Solinas chiede al governo la convocazione di un tavolo nazionale urgente "che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto Canale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro". "Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre - aggiunge Solinas - Dobbiamo aprire un confronto con la Presidenza del Consiglio, coi ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict. Un sistema in crisi da qualche anno e che, come Giunta regionale, ci troviamo ad affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti", è l'appello di Solinas che si rivolge anche alla società. "Auspichiamo che la Cict riveda le sue scelte trovando un accordo che coinvolga anche l' **Autorità portuale** della Sardegna e non prescinda da un intervento del Governo nazionale con soluzioni già prese in considerazione per altri porti italiani che hanno avuto simili difficoltà". "Siamo convinti che la concessione degli ammortizzatori sociali equivalga a una sconfitta. È questo lo scenario che si prospetta per i lavoratori del porto di Cagliari? È questo il massimo sforzo che si prospetta per i lavoratori del porto di Cagliari? È questo il massimo sforzo che può fare il presidente Solinas davanti alla mobilitazione di circa 300 lavoratori che rischiano di perdere il lavoro?". E' l'affondo del Gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle.(ANSA).



Porto canale, la richiesta di Solinas: "Necessario un intervento del governo"

Il presidente della Regione, Christian Solinas, cerca una soluzione per i problemi dei lavoratori del Porto canale di Cagliari. Il governatore, dopo aver appreso del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano, è convinto sia necessario "un immediato intervento del governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente". L'obiettivo è "trovare una soluzione ai problemi, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro".

LEGGI ANCHE: Porto canale, aperto tavolo al ministero: si cercano soluzioni per i lavoratori. Il nuovo governo regionale, pur non avendo responsabilità sulla passata gestione della vertenza, ha assunto da subito l'impegno con gli assessori competenti per rilanciare il porto e tutelare i lavoratori. 'Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre - ha aggiunto il presidente Solinas - dobbiamo aprire un confronto con la presidenza del Consiglio dei ministri, coi ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict, perché siamo convinti che l'attività di trasbordo sia fondamentale per lo sviluppo del porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo". Si tratta di un sistema in crisi da qualche anno, secondo il presidente della Regione che sottolinea come la Giunta sia impegnata ad "affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti. Auspichiamo che la Cict riveda le sue scelte, trovando un accordo che coinvolga anche l' **Autorità portuale** della Sardegna e non prescinda da un intervento del governo nazionale con soluzioni già prese in considerazione per altri porti italiani che hanno avuto simili difficoltà".

LEGGI ANCHE: Società Cict lascia il porto di Cagliari. Licenziamento per 200 lavoratori.

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and search options. The main headline reads "Porto canale, la richiesta di Solinas: 'Necessario un intervento del governo'", dated 18 giugno 2019. Below the headline, there is a sub-headline: "Il presidente della Regione, Christian Solinas, cerca una soluzione per i problemi dei lavoratori del Porto canale di Cagliari. Il governatore, dopo aver appreso del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano, è convinto sia necessario 'un immediato intervento del governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente'. L'obiettivo è 'trovare una soluzione ai problemi, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro'".

The article text is partially visible, starting with "Il presidente della Regione, Christian Solinas, cerca una soluzione per i problemi dei lavoratori del Porto canale di Cagliari. Il governatore, dopo aver appreso del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano, è convinto sia necessario 'un immediato intervento del governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente'. L'obiettivo è 'trovare una soluzione ai problemi, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro'".

Below the article, there is a section titled "LEGGI ANCHE: Porto canale, aperto tavolo al ministero: si cercano soluzioni per i lavoratori." followed by a short summary: "Il nuovo governo regionale, pur non avendo responsabilità sulla passata gestione della vertenza, ha assunto da subito l'impegno con gli assessori competenti per rilanciare il porto e tutelare i lavoratori. 'Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre - ha aggiunto il presidente Solinas - dobbiamo aprire un confronto con la presidenza del Consiglio dei ministri, coi ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict, perché siamo convinti che l'attività di trasbordo sia fondamentale per lo sviluppo del porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo'".

At the bottom of the article, it says: "Si tratta di un sistema in crisi da qualche anno, secondo il presidente della Regione che sottolinea come la Giunta sia impegnata ad 'affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti. Auspichiamo che la Cict riveda le sue".

The right sidebar contains several promotional banners for local services and organizations, including "niveo", "La lavanderia industriale e il noleggio di biancheria", "Inter mezzo", "ASSOCIAZIONE CULTURALE", "Park Bus Bike", "Muoviamoci con intelligenza", and "mezzo".

Società Cict lascia il porto di Cagliari. Licenziamento per 200 lavoratori

La società Cict del gruppo Contship dice addio al **porto** canale di **Cagliari**: è stata infatti aperta la procedura legale per il disimpegno della società che gestisce il traffico merci a Macchiareddu con una decisione che arriva direttamente dal Consiglio di amministrazione e che mette a rischio oltre 200 posti di lavoro, sui quali ora pende la procedura di licenziamento collettivo. Manca solo l'ufficialità, ma i sindacati hanno saputo che domani arriverà la lettera con la quale si apre l'iter per lasciare a casa i lavoratori. "per questo - spiega William Zonca della Uiltrasporti - abbiamo già chiesto al prefetto di convocare il tavolo sulla vertenza". Nel frattempo la Regione, ora, prova a convincere i vertici Contship a fare marcia indietro: il presidente Christian Solinas chiede al Governo la convocazione di un tavolo nazionale urgente "che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del **Porto** Canale di **Cagliari**, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro. Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre". Critico il Gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle: "Siamo convinti che la concessione degli ammortizzatori sociali equivalga a una sconfitta. È questo lo scenario che si prospetta per i lavoratori del **porto** di **Cagliari**? È questo il massimo sforzo che può fare il presidente Solinas davanti alla mobilitazione di circa 300 lavoratori che rischiano di perdere il lavoro?". **LEGGI ANCHE: Porto** canale, la richiesta di Solinas: "Necessario un intervento del governo"

CHI SIAMO PRIVACY COOKIE Cerca

Muoviamoci con Intelligenza

sardiniapost
le notizie di oggi per la Sardegna di domani www.sardiniapost.it

Società Cict lascia il porto di Cagliari. Licenziamento per 200 lavoratori

18 giugno 2019 Economia. In evidenza 06

CON MOBILI E FREDDA OGNI TRAGGO È SUPER

La società Cict del gruppo Contship dice addio al porto canale di Cagliari: è stata infatti aperta la procedura legale per il disimpegno della società che gestisce il traffico merci a Macchiareddu con una decisione che arriva direttamente dal Consiglio di amministrazione e che mette a rischio oltre 200 posti di lavoro, sui quali ora pende la procedura di licenziamento collettivo.

Manca solo l'ufficialità, ma i sindacati hanno saputo che domani arriverà la lettera con la quale si apre l'iter per lasciare a casa i lavoratori. "per questo - spiega William Zonca della Uiltrasporti - abbiamo già chiesto al prefetto di convocare il tavolo sulla vertenza". Nel frattempo la Regione, ora, prova a convincere i vertici Contship a fare marcia indietro: il presidente Christian Solinas chiede al Governo la convocazione di un tavolo nazionale urgente "che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto Canale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro. Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre".

Critico il Gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle: "Siamo convinti che la concessione degli ammortizzatori sociali equivalga a una sconfitta. È questo lo scenario che si prospetta per i lavoratori del porto di Cagliari? È questo il massimo sforzo che può fare il presidente Solinas davanti alla mobilitazione di circa 300 lavoratori che rischiano di perdere il lavoro?".

Gvoni
L'Isola delle Storie
Festival Letterario della Sardegna

DEMI.
LA COMPLESSITÀ DEL NOSTRO

Park bus bike

Muoviamoci con Intelligenza

Porto canale di Cagliari, licenziamento collettivo per 210 portuali

"Il Governo tende a trascurare l' esigenza e l' opportunità, attraverso un dialogo costruttivo con le organizzazioni sindacali, di valorizzare il lavoro come patrimonio collettivo di un asset, così importante per lo sviluppo del Paese, come quello portuale", avevano sostenuto unitariamente lo scorso 11 aprile Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, che avevano evidenziato le loro preoccupazioni "per come si sta affrontando un settore di vitale importanza per l' Italia nello scacchiere internazionale della movimentazione delle merci". Preoccupazioni fondate: 210 lavoratori che hanno lavorato per la Cagliari International Container Terminal (Cict) nel Porto Canale del capoluogo sono stati licenziati. L' assemblea dei soci Era nell' aria. L' assemblea ha ratificato il 17 giugno '19 la delibera del consiglio di amministrazione della società che gestisce le banchine. La proposta era stata fatta lo scorso 7 giugno dall' assemblea dei soci della Cict, controllata dall' azionista di maggioranza di Contship e dal Cacip. Contship ha motivato la decisione con un "ulteriore" calo di traffico, determinando perdite per 1.950 mila euro e non ci sarebbero prospettive di recupero. Il sindaco di Sarroch, presidente del Consorzio, all' Unione Sarda ha detto di aver "respinto la proposta di licenziamento collettivo e l' avvio delle procedure di licenziamento, chiedendo misure alternative come cassa integrazione e contratti di solidarietà, ma hanno riposto di non avere risorse". Un dramma che poteva essere evitato. Le altre opportunità Il Gruppo Grendi, per esempio, si era detto pronto a dare una mano in soccorso del porto Canale. Il gruppo, che ha già investito in un magazzino a Porto Canale di 10.000 mq che è divenuto un hub per il deposito e la distribuzione anche dei prodotti Barilla in Sardegna, avrebbe voluto raddoppiare l' impegno a Cagliari e costruire un secondo magazzino che avrebbe avuto importanti ricadute occupazionali. Purtroppo, la crisi del porto industriale ha fatto dirigere verso altre direzioni parte dei traffici commerciali legati al porto di Cagliari. "Auspichiamo vivamente che le istituzioni possano sbloccare nel più breve tempo possibile una situazione che rischia di soffocare l' economia locale - spiega Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti Marittimi - L' auspicio è che si realizzino soluzioni che ancorino a questo porto anche i volumi legati al transhipment, visto che questo tipo di movimentazione delle merci a Cagliari sta vivendo una profonda crisi". Il vincolo paesaggistico Secondo Musso, "una delle spinte più importanti per lo sviluppo locale potrebbe essere data dall' abolizione del vincolo paesaggistico a salvaguardia di una spiaggia che di fatto oggi non esiste più e che circa 40 anni fa è divenuta un porto e che impedisce la realizzazione di qualsiasi opera in quest' area". Oggi il gruppo Grendi impiega nell' isola, tra diretti e indotto, 250 persone fra le sedi di Cagliari e Sassari: la realizzazione di un secondo magazzino potrebbe far crescere questo numero di 100 unità". Situazione del porto La situazione del porto di Cagliari registra una crescita nel traffico passeggeri, dovuto a un forte incremento di turismo crocieristico. Quello industriale invece segna il passo, eppure negli scorsi anni aveva occupato il terzo posto nella classifica nazionale del traffico merci, con un oltre 700 lavoratori. Il costo elevato delle tasse d' ancoraggio, la carenza delle impianti, l' assenza di un nesso ferroviario, sono solo alcune criticità che limita fortemente la capacità di attrazione di nuovi traffici.

The screenshot shows a news article on the Tiscali website. The main headline is "Porto canale di Cagliari, licenziamento collettivo per 210 portuali". Below the headline is a sub-headline: "L'assemblea ha ratificato la delibera del consiglio di amministrazione della società che gestisce le banchine. La proposta era stata fatta lo scorso 7 giugno dall'assemblea dei soci della Cict, controllata da Contship e Cacip". There is a large image of the port area. To the right of the main article, there are several smaller news snippets: "Taglia le bollette", "Turismo: spesa stranieri +6,3% nel 2018", and "Intercettazioni: in rinvio il lavoro riformato". At the bottom of the screenshot, there is a small text block: "L'assemblea dei soci Era nell'aria. L'assemblea ha ratificato il 17 giugno '19 la delibera del consiglio di amministrazione della società che gestisce le banchine. La proposta era stata fatta lo scorso 7 giugno dall'assemblea dei soci della Cict, controllata da Contship e Cacip".

La Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

RIPOSTO, il comandante della direzione marittima incontra il sindaco

Porto turistico, messa in sicurezza in arrivo

È stato in visita istituzionale ieri mattina, in Municipio, a Riposto, il comandante in seconda della Direzione Marittima di Catania, capitano di vascello Alfio Di Stefano. L'ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera - che era accompagnato dal comandante dell'Ufficio Circondariale marittimo di Riposto, tenente di vascello Anthea Campanella - è stato accolto a Palazzo di Città dal sindaco Enzo Caragliano, presente l'assessore ai Lavori pubblici Rosario Caltabiano. Durante l'incontro, si è discusso dell'avvio ormai prossimo dei lavori di messa in sicurezza del primo bacino del porto turistico pubblico e delle straordinarie potenzialità turistico ricettive della città del porto dell'Etna. Nei prossimi giorni, infatti, è prevista l'apertura del cantiere dei lavori, finanziati dalla Regione per un milione di euro con fondi Fsc 2014-2020, riguardanti la costruzione di una scogliera antiriflettente a ridosso della banchina di riva, che metteranno a riparo dalla forza dei marosi la darsena comunale. Lo scopo dei lavori è di mitigare - secondo i progettisti dell'opera - il grave fenomeno del moto ondoso persistente nella struttura portuale. Sa. Se.

36. catania provincia jonica

CALTABIANO, INCIDENTE SULLA SS 114 NELLA FRAZIONE PASTERIA
Auto piomba sui fedeli davanti la chiesa: tre feriti

in breve

TRIBUNA STADIO, PARTE L'ITER PER L'AGIBILITÀ
«Contiamo di accelerare i tempi per realizzare al più presto il progetto dell'intervento»

Riposto: scoperti lavoratori in nero

CALTABIANO, L'OMICIDIO IL 3 OTTOBRE 2015
Uccise anziana, al processo d'appello chiesto l'ergastolo per Paolo Cartelli

GIARRE, SEI VERTICI ALLA REGIONE

Teatro, tre collaudatori per sbloccare i lavori

RIPOSTO, IL COMANDANTE DELLA DIREZIONE MARITTIMA INCONTRA IL SINDACO
Porto turistico, messa in sicurezza in arrivo

Il porto che fa già sognare Obiettivo giugno del 2020

Entusiasmo dopo la presentazione della variante

Mario Romeo Sant'agata militello Un sogno accarezzato da quasi mezzo secolo sta per diventare realtà. Parliamo del porto di Sant' Agata Militello, per la cui realizzazione nel 1981 fu posta la prima pietra in località Piana e fra non molto si concretizzerà. I lavori viaggiano spediti, come è stato detto nel corso della presentazione della variante progettuale, promossa e sostenuta dall' amministrazione comunale retta dal sindaco Bruno Mancuso, tenuta nell' affollata sala convegni del castello Gallego. Ad illustrare i dettagli della variante, come abbiamo avuto modo di riferire nell' ampio servizio pubblicato dalla Gazzetta del Sud di ieri, martedì, oltre all' architetto Sebastiano Provenzano, redattore della variante, c' erano quindi il Rup, ing. Basilio Ridolfo, l' ing. Concetto Bosco dell' impresa "Amec", l' ing. Tuccio D' Urso, direttore dei lavori. Presenti i rappresentanti delle forze dell' ordine, con il Tenente di vascello Donato Pio Bonfitto, comandante dell' Ufficio circondariale marittimo. assessori e consiglieri comunali, operatori del settore nautico e diportistico ed esponenti della marineria santagatense. Il progettista della variante architetto Sebastiano Provenzano, ha guidato una "visita virtuale" al porto che verrà, con la proiezione di rendering e di un' animazione. Una prima importante tappa, come ha dichiarato il direttore dei lavori ing. Tuccio D' Urso, sarà conclusa entro la fine dell' estate, con il completamento della posa dei massi sia nella diga foranea che lungo il molo di sottoflutto. Il completamento e la consegna dei lavori, è ipotizzabile per il mese di giugno del 2020. A far "sognare" quanti hanno seguito, appassionandosi, la presentazione della variante, curata dall' architetto Provenzano, l' illustrazione della parte relativa all' edilizia portuale e le opere a terra. Un porto che vive e che respira, grazie ai suoi ampi spazi aperti alla libera fruizione ed alle zone verde, con una disposizione ed un' idea di costruzione degli edifici, da quelli commerciali alle attività di ristorazione fino ai locali dedicati al Club nautico, Nello specifico saranno realizzati 648 posti auto, 4 parcheggi pullman, 1094 posti barca. Bar, terminal per aliscafi, ristoranti, 730 mq per negozi e 340 per un supermarket; una ludoteca di 70 mq, 800 mq per club house, 200 metri q per circolo pescatori, 140 per amanti del mare, campi da basket. 6 blocchi servizi igienici e docce, ed altrettante isole ecologiche, ormeggio aliscafi e attracco traghetti e piccole navi da crociera. , stazione carburante. Un' altra area è destinata al cantiere nautico con office, uffici portuali e comunali, presidio antincendio, cabina elettrica. Sarà altresì chiesta a Rfi, l' istituzione di una fermata dei treni all' altezza della guardia costiera per consentire ai turisti di scendere dal treno e imbarcarsi per le Eolie, a poche centinaia di metri di distanza. Tutta la struttura con i servizi portuali sarà affidata alla gestione privata.

38
Nebrodi

Il porto che fa già sognare Obiettivo giugno del 2020
Entusiasmo dopo la presentazione della variante



Stato, dalla società Mare Green, Decreto ingiuntivo notificato al Comune

Al via "Spaggiari senza cliche"

Weekend tra musica e natura
Centenario degli Alpini italiani Eventi a Tindari e Montalbano

Amministrati, la conferma
Il fischio del treno in transito ricordando Filadelfio e Biagio

Nel deposito di Cannoli Tondarò di una dilata di Tondarò Tentano di rubare benzina, arrestati

Stato, dalla società Mare Green, Decreto ingiuntivo notificato al Comune

Al via "Spaggiari senza cliche"

Weekend tra musica e natura
Centenario degli Alpini italiani Eventi a Tindari e Montalbano

Amministrati, la conferma
Il fischio del treno in transito ricordando Filadelfio e Biagio

Nel deposito di Cannoli Tondarò di una dilata di Tondarò Tentano di rubare benzina, arrestati

Balarm

Messina, Milazzo, Tremestieri

Belle le navi da crociera: Palermo e Messina sono tra i porti più inquinati d'Europa

Uno studio pubblicato ha analizzato i dati di inquinamento prodotto dalle navi da crociera, Palermo e Messina figurano tra i 50 porti più inquinati d'Europa

Secondo i dati appena pubblicati dall'organizzazione non governativa Transport & Environment nel report "One corporation to pollute them all. Luxury cruise air emissions in Europe", che ha analizzato i dati di inquinamento prodotto dalle navi da crociera del gruppo Carnival Corporation & PLC, Palermo e Messina figurano tra i 50 porti più inquinati d'Europa. Nel 2017 hanno fatto tappa nel capoluogo siciliano 33 navi da crociera del gruppo per 1.493 ore complessive di sosta. In questo arco di tempo le navi hanno emesso 5.981 kg di ossidi di zolfo (SO_x), una quantità superiore a quella emessa in un anno dai 388.986 veicoli registrati in città (circa 4.300 kg). Diversi i dati per quanto riguarda le polveri sottili, le 33 navi hanno emesso 2.393 kg di PM contro i 173.159 kg emessi dai veicoli palermitani sempre nell'arco di un anno. Sulla base di questi valori, Palermo si colloca al 35esimo posto tra i porti più inquinati del Vecchio Continente. Va un po' meglio, giusto per essere ottimisti, per quanto riguarda i pericolosi NO_x: 130.054 kg emessi dalle 33 crociere contro 1.519.144 kg prodotti dagli autoveicoli cittadini. Nella triste classifica dei porti più inquinati da ossidi di azoto, Palermo si colloca al 38esimo posto. Presente anche il porto di Messina dove, nel 2017, si sono fermate 45 navi della Carnival, per una sosta complessiva di 1.610 ore. Durante questo periodo sono state prodotte 5.736 kg di SO_x (contro i 1.762 kg annui dei 144.546 veicoli registrati in città), 2.296 kg di polveri sottili (64.346 i kg prodotti dalle automobili) e 130.777 kg di NO_x (564.509 kg prodotti dalle auto). Con questi numeri Messina si colloca tra il 36esimo ed il 37esimo posto della graduatoria (battendo Palermo in quanto ad inquinamento da NO_x).

Non va meglio nel resto d'Italia, come confermano i piazzamenti di Venezia, Civitavecchia, Napoli e Genova sempre entro le prime quindici posizioni. A più ampia scala, i risultati dello studio mostrano come soltanto le navi del gruppo analizzato emettano in atmosfera quantità di ossidi di zolfo 10 volte maggiori a quelle prodotte dagli oltre 260 milioni di veicoli circolanti in Europa. Spagna, Italia, Grecia, Francia e Norvegia sono i paesi più esposti a questa tipologia di inquinamento, con Barcellona, Palma di Maiorca e la nostra Venezia maglia nera a livello europeo. Lo studio, oltre a proporre standard restrittivi di ormeggi ad emissioni zero, rivela inoltre come anche nelle zone sottoposte a controllo delle emissioni di zolfo (Sulfur Emission Control Areas, SECA), tra cui ad esempio il Mare del Nord ed il Mar Baltico, l'inquinamento atmosferico generato dal traffico navale rimanga un problema estremamente serio. È evidente che, pur registrando un certo rispetto delle norme da parte delle compagnie marittime, come sostenuto anche dalla Commissione Europea nella relazione del 16/4/2018 sulla conformità alla direttiva 2016/802/UE sulla riduzione di zolfo nei combustibili liquidi, le navi continuano ad inquinare enormemente sia al largo che dentro le nostre città costiere. Del resto, a livello mondiale, il settore navale produce il 3% delle emissioni di gas climalteranti e l'8% di ossidi di zolfo, per cui è necessario trovare soluzioni alternative e decisamente più sostenibili. Il settore delle crociere sembra puntare al gas naturale liquido (GNL): il 25% degli ordini totali di nuove navi è infatti dedicato a questo tipo di alimentazione. Soluzione questa decisamente più eco-friendly, resta però il problema della mancanza di depositi costieri da cui approvvigionare le navi, soprattutto in Italia. Ancora in ritardo invece lo sviluppo tecnologico di motori elettrici che possano alimentare queste città galleggianti, se piccole navi, imbarcazioni e chiatte elettriche sono già realtà, ancora non esiste un sistema totalmente elettrico che possa alimentare le grandi navi.

The screenshot shows the Balarm website interface. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'MAGAZINE', 'BLOG', 'FORMAZIONE', and 'INFORMAGIOVANI'. Below that, a search bar and social media icons are visible. The main content area features a large article titled 'Belle le navi da crociera: Palermo e Messina sono tra i porti più inquinati d'Europa' by Andrea Di Piazza, dated 28 giugno 2019. The article includes a large image of a cruise ship. To the right, there are several smaller promotional banners, including one for a Kia Sportage and another for a course at the University of Palermo.

Economia Sicilia

Augusta

Augusta rischia la qualifica di porto "Core"

"Unionports condivide le preoccupazione espresse , in occasione di un incontro con il presidente della Autorità portuale Andrea Annunciata , dal presidente di Confindustria Diego Bivona e dal responsabile della sezione Logistica ed Economia del Mare della stessa Confindustria Mimmo Tringali, circa le sorti del porto di Augusta se non si accelera il processo di infrastrutturazione , a partire dal deposito di GNL." E' quanto dichiara Davide Fazio, presidente di Unionports, l' associazione imprenditoriale fra operatori del porto di Augusta. "E se entro il 2025 il porto di Augusta non si doterà delle infrastrutture per continuare ad essere definito Porto Core - dice sempre Fazio - esso potrebbe uscire dai grandi circuiti di navigazione nel Mediterraneo , mare su cui transita il 20 per cento del traffico marittimo mondiale e oltre 400 miliardi di euro di export italiano. Una di queste infrastrutture individuate dalle direttive europee per mantenere la qualifica di "Core" è l' esistenza , entro il 2025 di un deposito GNL (Gas Naturale Liquefatto) per l' approvvigionamento energetico delle navi nel Mediterraneo, dato che il GNL è stato individuato dalla tecnologia e dal mercato dei trasporti come il combustibile del futuro, anche per le sue caratteristiche di ecosostenibilità". "Come organizzazione di addetti ai lavori confidiamo sulla operatività della Autorità Portuale di Augusta per il raggiungimento dell' obbiettivo GNL . E ci dichiariamo fin da adesso disponibili a collaborare con tale Autorità magari istituendo un tavolo operativo per la realizzazione del progetto per il quale lanciamo un grido di allarme circa il silenzio e le ostilità che si stanno creando attorno a questa grande opportunità. Senza GNL niente porto Core e senza porto Core grandi saranno le difficoltà per il porto di Augusta e delle aziende e dei servizi che si avvalgono del porto stesso, a partire dalle grandi industrie." "La mancata infrastrutturazione del Porto di Augusta, con il GNL ma anche con altre opere, può significare il declino del più importante porto siciliano da cui parte la maggioranza dell' export dell' isola. Lanciamo un appello alle istituzioni come anche alle rappresentanze degli operatori della logistica integrata , poiché senza sviluppo del porto va in crisi tutto il sistema del trasporto mercantile. Facciamo in fretta. Creiamo un tavolo permanente di attenzione al tema. Il 2025 arriva fra sei anni! "

Agenzia dogane Il direttore Mineo: ecco come modernizziamo lo sbarco delle merci

Digitale nei porti. Le frontiere diventano intelligenti

Il digitale entra nei porti italiani con in progetto ad hoc sviluppato dall' Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) presentato ieri a Roma. L' obiettivo è quello di velocizzare e razionalizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco negli approdi italiani, grazie alla semplificazione e lo snellimento degli adempimenti amministrativi, come il pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, la standardizzazione delle modalità di controllo per ridurre i tempi e costi dell' intero processo di sdoganamento, aumentando la sicurezza. Un progetto strategico, che promette di portare in pochi anni il nostro **sistema doganale e portuale** in una nuova era, quella degli «smart borders», le «frontiere intelligenti per un commercio, un viaggio e un trasporto senza ostacoli» che è la missione promossa dall' Organizzazione mondiale delle dogane. Presenti al convegno i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, del Comando generale della Guardia di Finanza e delle Capitanerie di Porto, di tutte le **Autorità di sistema portuale**, di agenzia per l' Italia Digitale e Sogei. L' idea di base è quella di una collaborazione ancora più stretta tra tutti gli attori pubblici coinvolti, per implementare progressivamente nei porti e nei nodi logistici italiani soluzioni che realizzino una completa digitalizzazione delle procedure e un **sistema** integrato di monitoraggio dei flussi merci. Un raccordo istituzionale propedeutico al successivo pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria.

«L' obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore di Adm, Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare transitino direttamente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Intendiamo, quindi, contribuire ad una maggiore efficienza nella movimentazione multimodale delle merci, così da aumentare la competitività del **sistema portuale** nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico».

Competitività ed efficienza economica richiedono procedure amministrative semplici, rapide e condivise, che sfruttino le moderne tecnologie digitali - come le block chain, l' intelligenza artificiale e il cloud computing - per eliminare le diseconomie, sia per gli operatori economici che per gli enti pubblici coinvolti. Maggiore omogeneità chiedono per esempio i grandi operatori della logistica e dei trasporti. Già oggi, grazie al preclearing, operativo in 17 porti, circa 5 mila hanno potuto utilizzare la procedura di sdoganamento in mare, con una consistente riduzione dei tempi di permanenza dei container in porto e quindi dei costi. Se secondo le stime fornite dal direttore Mineo digitalizzare può far recuperare ben 20 mila ore di lavoro/anno, 3 mila ad esempio nel solo porto di Trieste. «Tempo prezioso che potrà essere più utilmente reimpiegato per azioni a vantaggio del commercio e a tutela della sicurezza e della legalità». Per comprendere il valore strategico dell' iniziativa per l' economia italiana, basta pensare che i porti rappresentano il principale nodo logistico di movimentazione delle merci in entrata e in uscita del nostro Paese, con oltre il 95% dei flussi commerciali extra Ue.

Secondo stime di Adm nel solo 2018 le merci extra Ue in import ed export transitate nei porti hanno raggiunto un volume di oltre 200 milioni di tonnellate per un valore di oltre 220 miliardi di euro. raddoppio del trasporto attraverso il Canale di Suez, i grandi investimenti nei porti e nelle nuove tecnologie, la nuova centralità del Mediterraneo sono solo alcuni degli indicatori di un commercio globale in rapido cambiamento. Indispensabile raccogliere la sfida del digitale per restare al passo.

Leo. Ven.



Dogane e digitale, nei porti inizia nuova era

Velocizzare e razionalizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco, ingresso e uscita, presso i nostri porti, a beneficio degli operatori economici; semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi, come il pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le modalità di controllo e riducendo così tempi e costi dell'intero processo di sdoganamento, aumentare la sicurezza. Questi gli obiettivi del "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti" che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm) ha presentato oggi, a Roma, agli interlocutori istituzionali protagonisti del ciclo portuale. Un progetto strategico, che promette di portare in pochi anni il nostro sistema doganale e portuale in una nuova era, quella degli "smart borders", le "frontiere intelligenti per un commercio, un viaggio e un trasporto senza ostacoli", obiettivo promosso dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane. Presenti al convegno i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Comando Generale della Guardia di Finanza, del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, di tutte le Autorità di Sistema Portuale, di Agenzia per l'Italia Digitale e Sogei. Il progetto infatti prevede una collaborazione ancora più stretta tra tutti gli attori pubblici coinvolti, al fine di implementare progressivamente nei porti e nei nodi logistici italiani soluzioni che realizzino una completa digitalizzazione delle procedure e un sistema integrato di monitoraggio dei flussi merci. In seguito, ovviamente, è previsto il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria. "L'obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Intendiamo, quindi, contribuire ad una maggiore efficienza nella movimentazione multimodale delle merci, così da aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico". Competitività ed efficienza economica richiedono procedure amministrative semplici, rapide e condivise, che sfruttino le moderne tecnologie digitali - come la blockchain, l'intelligenza artificiale e il cloud computing - per eliminare le diseconomie, sia per gli operatori economici che per gli enti pubblici coinvolti. Maggiore omogeneità chiedono per esempio i grandi operatori della logistica e dei trasporti. Già oggi, grazie al preclearing, operativo in 17 porti, circa 5.000 navi hanno potuto utilizzare la procedura di sdoganamento in mare, con una consistente riduzione dei tempi di permanenza dei container in porto e quindi dei costi. Secondo le stime fornite dal direttore Mineo durante il convegno, digitalizzare e semplificare significherebbe poter recuperare ben 20.000 ore di lavoro/anno, 3.000 ad esempio nel solo porto di Trieste. "Tempo prezioso che potrà essere molto più utilmente re-impiegato per azioni a vantaggio del commercio e a tutela della sicurezza e della legalità". Per comprendere l'alto valore strategico di questa iniziativa per l'economia italiana, basti pensare che i porti rappresentano il principale nodo logistico di movimentazione delle merci in entrata e in uscita del nostro Paese, con oltre il 95 per cento dei flussi commerciali extra Ue. Secondo stime di Adm nel solo 2018 le sole merci extra Ue in import ed export transitate nei porti hanno raggiunto un volume di oltre 200 milioni di tonnellate per un valore di oltre 220 miliardi di euro. Il raddoppio del trasporto attraverso il Canale di Suez, i grandi investimenti nei porti e nelle nuove tecnologie, la nuova centralità del Mediterraneo sono solo alcuni degli indicatori di un commercio globale in rapido cambiamento. Indispensabile quindi raccogliere la sfida del digitale per restare al passo, puntando sulla qualità delle infrastrutture materiali e immateriali e dei servizi offerti dai sistemi portuali e logistici per sfruttare al meglio la collocazione geografica dell'Italia, principale porta d'accesso ai mercati dell'Europa.



Porti: Mineo (Dogane), digitalizzare per ridurre i tempi

Progetto dell' Agenzia per aumentare la competitività

(ANSA) - ROMA, 18 GIU - L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha messo a punto un progetto volto alla completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti italiani che questa mattina, a Roma, nel corso di un convegno ha condiviso con i rappresentanti di tutti i principali enti istituzionali in ambito portuale. E' una vera e propria rivoluzione - scrive l' Agenzia in una nota - che promette, grazie all' uso di tecnologie avanzate, di semplificare la vita alle imprese e alla stessa amministrazione, creando così le premesse per attrarre maggiori traffici commerciali nei porti italiani. In seguito, ovviamente, è previsto il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria. "L' obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore dell' Agenzia Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare, transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Per quanto riguarda le operazioni doganali, il progetto mira ad ottimizzare la movimentazione multimodale delle merci al fine di aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico". (ANSA).



porta d' accesso ai mercati dell' Europa. @RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dogane e digitale, nei porti inizia nuova era

Roma, 18 giu. - (AdnKronos) - Velocizzare e razionalizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco, ingresso e uscita, presso i nostri porti, a beneficio degli operatori economici; semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi, come il pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le modalità di controllo e riducendo così tempi e costi dell'intero processo di sdoganamento, aumentare la sicurezza (). Questi gli obiettivi del "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti" che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm) ha presentato, a Roma, agli interlocutori istituzionali protagonisti del ciclo portuale. Un progetto strategico, che promette di portare in pochi anni il nostro sistema doganale e portuale in una nuova era, quella degli "smart borders", le "frontiere intelligenti per un commercio, un viaggio e un trasporto senza ostacoli", obiettivo promosso dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane. Presenti al convegno i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Comando Generale della Guardia di Finanza, del Comando Generale delle Capitanerie di **Porto**, di tutte le Autorità di Sistema Portuale, di Agenzia per l'Italia Digitale e Sogei. Il progetto infatti prevede una collaborazione ancora più stretta tra tutti gli attori pubblici coinvolti, al fine di implementare progressivamente nei porti e nei nodi logistici italiani soluzioni che realizzino una completa digitalizzazione delle procedure e un sistema integrato di monitoraggio dei flussi merci. In seguito, ovviamente, è previsto il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria. "L'obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare transitino celermente nel **porto** grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Intendiamo, quindi, contribuire ad una maggiore efficienza nella movimentazione multimodale delle merci, così da aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico". Competitività ed efficienza economica richiedono procedure amministrative semplici, rapide e condivise, che sfruttino le moderne tecnologie digitali - come la blockchain, l'intelligenza artificiale e il cloud computing - per eliminare le diseconomie, sia per gli operatori economici che per gli enti pubblici coinvolti. Maggiore omogeneità chiedono per esempio i grandi operatori della logistica e dei trasporti. Già oggi, grazie al preclearing, operativo in 17 porti, circa 5.000 navi hanno potuto utilizzare la procedura di sdoganamento in mare, con una consistente riduzione dei tempi di permanenza dei container in **porto** e quindi dei costi. Secondo le stime fornite dal direttore Mineo durante il convegno, digitalizzare e semplificare significherebbe poter recuperare ben 20.000 ore di lavoro/anno, 3.000 ad esempio nel solo **porto** di **Trieste**. "Tempo prezioso che potrà essere molto più utilmente re-impiegato per azioni a vantaggio del commercio e a tutela della sicurezza e della legalità". Per comprendere l'alto valore strategico di questa iniziativa per l'economia italiana, basti pensare che i porti rappresentano il principale nodo logistico di movimentazione delle merci in entrata e in uscita del nostro Paese, con oltre il 95 per cento dei flussi commerciali extra Ue. Secondo stime di Adm nel solo 2018 le sole merci extra Ue in import ed export transitate nei porti hanno raggiunto un volume di oltre 200 milioni di tonnellate per un valore di oltre 220 miliardi di euro. Il raddoppio del trasporto attraverso il Canale di Suez, i grandi investimenti nei porti e nelle nuove tecnologie, la nuova centralità del Mediterraneo sono solo alcuni degli indicatori di un commercio globale in rapido cambiamento. Indispensabile quindi raccogliere la sfida del digitale per restare al passo, puntando sulla qualità delle infrastrutture materiali e immateriali e dei servizi offerti dai sistemi portuali e logistici per sfruttare al meglio la collocazione geografica dell'Italia, principale porta d'accesso ai mercati dell'Europa.

The screenshot shows the Ildenaro.it website interface. At the top, there's a navigation bar with 'il denaro.it' logo and 'bankor' logo. Below it, there are menu items like 'IMPRESSE & MERCATI', 'CARRIERE', 'CULTURE', 'INCENTIVI', 'FUTURA', 'CRONACHE', and 'RUBRICHE'. The main headline reads 'Dogane e digitale, nei porti inizia nuova era' with a sub-headline 'Guarda la newsletter di oggi'. There are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and Google+. Below the headline is a photo of a port facility. The article text is partially visible, starting with 'Roma, 18 giu. - (AdnKronos) - Velocizzare e razionalizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco...'. To the right, there are promotional banners for 'INCENTIVI', 'CONINDUSTRIA NEWS', and 'ED LUPT SPECIALE 2019'.

Così le dogane nei porti si digitalizzano sfruttando blockchain e intelligenza artificiale

Si ricorrerà anche a blockchain, intelligenza artificiale e cloud computing per digitalizzare e dunque velocizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco, ingresso e uscita, presso i nostri porti. Proprio nel momento in cui il Mediterraneo si appresta a tornare strategico come punto di approdo della via della seta cinese l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli presenta il suo progetto strategico, che promette di portare in pochi anni il nostro sistema doganale e portuale in una nuova era, quella degli "smart borders", le frontiere intelligenti. Uirnet: Genova laboratorio per la digitalizzazione logistica - GUARDA IL VIDEO L' economia del mare 11 giugno 2019 Navi giganti per trasportare container e turisti ma porti inadatti ad accoglierle L' obiettivo dell' Agenzia è anche quello di semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi, come il pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le modalità di controllo e riducendo così tempi e costi dell' intero processo di sdoganamento, aumentando allo stesso tempo la sicurezza. Alla presentazione del progetto a Roma erano presenti i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, il comando generale della Guardia di Finanza e delle Capitanerie di **porto**, le Autorità di sistema portuale, di Agid e Sogei. Il progetto infatti prevede una collaborazione ancora più stretta tra tutti gli attori pubblici coinvolti, al fine di implementare progressivamente nei porti e nei nodi logistici italiani soluzioni che realizzino una completa digitalizzazione delle procedure e un sistema integrato di monitoraggio dei flussi merci. mediterraneo strategico 12 marzo 2019 Così i colossi cinesi corteggiano i porti di Genova e **Trieste** «L' obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore dell' Agenzia Dogane e Monopoli Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare transitino celermente nel **porto** grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor». «Ciò - continua Mineo - consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate». Digitalizzare e semplificare significherebbe poter recuperare ben 20mila ore di lavoro all' anno (3mila solo in un **porto** come **Trieste**). Le procedure amministrative sfrutteranno le moderne tecnologie digitali - come le blockchain, l' intelligenza artificiale e il cloud computing - per eliminare le diseconomie. Già oggi, grazie al preclearing , operativo in 17 porti, circa 5mila navi hanno potuto utilizzare la procedura di sdoganamento in mare , con una consistente riduzione dei tempi di permanenza dei container in **porto** e quindi dei costi.

Utilizziamo i cookie per personalizzare contenuti e annunci, per fornire funzionalità dei social media e per analizzare il nostro traffico. Per averne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [Clicca qui](#). Chiudendo questo banner, accetti questa pagina e il tuo browser salverà le tue preferenze. **ACCETTO**

ATTUALITÀ | PARLAMENTO | POLITICA | POLITICA ECONOMICA | BOSSINI | BORG

Esce la 13ª rivista di **Finanza**, con una **memoria globale** | **Leonardo** arriva a Pisa **la produzione** | **Maturità**, rette prima degli esami: la **nuova** **un'idea** | **L'Abbraccio** **internazionale** | **Prato**

IL PROGETTO DIGITALIZZAZIONE DOGANE

Così le dogane nei porti si digitalizzano sfruttando blockchain e intelligenza artificiale

11 giugno 2019

FONDAZIONE EDMUND MACH

Avviso di selezione

Direttore Generale

San Michele all'Adige (Trento)

Si ricorrerà anche a blockchain, intelligenza artificiale e cloud computing per digitalizzare e dunque velocizzare le procedure doganali di imbarco e sbarco, ingresso e uscita, presso i nostri porti. Proprio nel momento in cui il Mediterraneo si appresta a tornare strategico come punto di approdo della via della seta cinese l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli presenta il suo progetto strategico, che promette di portare in pochi anni il nostro sistema doganale e portuale in una nuova era, quella degli "smart borders", le frontiere intelligenti.

Uirnet: Genova laboratorio per la digitalizzazione logistica - GUARDA IL VIDEO

L'obiettivo dell'Agenzia è anche quello di semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi, come il pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le

VIDEO

11 giugno 2019
Dal 21 al 30 giugno il Milano Pride ricordando mesi di Stonewall

I PIÙ LETTI DI ITALIA

1. **SECRETI D'EREDITÀ** - 17 giugno 2019
"Scandali estremi", manda multa per 8 mesi, 20 compensi salta Roma e salva Cantare

Cascetta (Ram), confronto su relazioni Italia-Cina

'Per la Via della seta serve politica infrastrutturale ed industriale

Giulia Sarti

ROMA Si aprono le giornate di studio' organizzate da Rete autostrade mediterranee (Ram), società in house del Mit, con un confronto sulla Via della seta, un progetto che rappresenta un'opportunità per il Paese ma che al tempo stesso solleva interrogativi e che richiede un approccio onnicomprensivo. La Cina, infatti, pur rappresentando un importante partner commerciale nazionale, sul quale peraltro l'Italia soffre un cronico deficit della bilancia commerciale attestatosi a circa 11 miliardi di euro nel 2018, non è tuttavia il mercato di riferimento per il Belpaese (circa il 5,7% del totale dell'import/export italiano in valore ed il 2,1%) con quote decisamente inferiori rispetto ai principali partner Ue e dell'area mediterranea. Degli attuali traffici Italia-Cina, la quasi totalità dei volumi viaggia via mare, mentre una quota significativa del valore dell'interscambio merci, oltre il 22% delle importazioni e circa il 50% delle esportazioni, è trasportata via cargo aereo. L'analisi svolta da Rete autostrade mediterranee sull'offerta di servizi marittimi container di linea tra Europa e Far East ha evidenziato, tra l'altro, che il 60% della capacità offerta è relativo a compagnie armatoriali europee e che la capacità container allocata nel periodo 2018/2010 è cresciuta solo del +4%, rispetto al +10% del collegamento Far East-Nord Atlantico ed al +16% di quello intra Far East. Elementi ai quali si aggiungono i dati presentati dall'amministratore unico di Ram Ennio Cascetta che hanno mostrato come le meganavi portacontainer (da 15.000 teu in su) sulle rotte Far East-Europa siano prevalentemente impiegate verso il Northern Range, mentre il Mediterraneo è scalato per il 94% da servizi con navi di taglia massima entro i 15.000 teu. Tali analisi hanno costituito la base degli interrogativi e delle osservazioni emerse durante la giornata di lavoro. Innanzitutto la questione del fabbisogno di grandi progetti portuali di accessibilità marittima, in aggiunta a quelli attualmente in corso e/o programmati. Cascetta ed altri partecipanti hanno infatti sottolineato che non appare urgente programmare nuovi grandi progetti portuali infrastrutturali dedicati al traffico container bensì il focus dovrebbe concentrarsi per lo più sulla conquista di quote di mercato transitanti attualmente sulla trade lane Far East-Northern Range, incrementando l'accessibilità terrestre dei nostri scali e promuovendone la piena integrazione intermodale ai corridoi Transeuropei che corrono verso i mercati centro-settentrionali del vecchio continente. Il secondo punto di discussione è stato incentrato sulla necessità di massimizzare il valore aggiunto che l'eventuale aumento dei traffici da/per la Cina potrebbe generare per l'ecosistema economico e sociale nazionale. In tal senso, nel caso in cui tali traffici siano di natura di mero attraversamento, e considerata l'ormai prossima saturazione di alcune direttrici fondamentali dell'import-export nazionale, in primis i valichi alpini, è emersa l'opportunità di orientare gli eventuali investimenti cinesi, e quindi le conseguenti movimentazioni di traffici, in attività che richiedano lavorazioni industriali, logistiche e manipolazioni da effettuare in Italia permettendo ricadute territoriali, anche in termini occupazionali, sul territorio nazionale. Nonostante i tanti interrogativi ancora aperti, è indubbio che la Cina rappresenti un'opportunità per il nostro paese: è il principale partner commerciale dell'Italia con il Far East (31,6% in volume e 47,5% in valore), ha ancora buone prospettive di crescita, ed il crescente flusso di investimenti produttivi cinesi in Africa, in particolare nei paesi nord-africani, potrebbe far sì che tali paesi diventino nuovi esportatori di beni favorendo la nascita di nuove relazioni marittime di corto raggio tra Nord Africa ed Europa via Italia. Per queste ragioni, l'orientamento italiano sulla questione cinese, che include ma non si esaurisce nella risposta alla Via della seta, sembrerebbe doversi concentrare da un lato nel completamento della strategia infrastrutturale in atto, vale a dire nell'integrazione ai corridoi europei, e dall'altro lato in un approfondito ragionamento sulle modalità di effettiva massimizzazione delle ricadute economiche e sociali di tali traffici, estendendo quindi il focus da una mera risposta di adeguamento infrastrutturale a parte integrante di una più ampia policy industriale del Paese.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza del Legnano, 21 - 00133 - Livorno (LI)
Tel. 0586 200111 - Email: info@mm.it

Messaggero Marittimo.it Login Registrati

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

ECONOMIA

Cascetta (Ram), confronto su relazioni Italia-Cina

"Per la Via della seta serve politica infrastrutturale ed industriale"

18 giugno 2019, 10:00
di Giulia Sarti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Nome e cognome

Indirizzo email
Indirizzo email

Registra

ULTIME POPOLARI VIDEO

18 giugno 2019, 10:00
Bus a lunga percorrenza 'in salute'

18 giugno 2019, 10:00
Cascetta (Ram), confronto su relazioni Italia-Cina

18 giugno 2019, 10:00
Corisca Sardinia Ferries con Milano Bicocca e Ippa

18 giugno 2019, 10:00
Porto di Ancona: concessione demaniale Bontà delle Marche

18 giugno 2019, 10:00
Sistema aeroportuale campano, passo decisivo

ROMA - Si aprono le 'giornate di studio' organizzate da Rete autostrade mediterranee (Ram), società in house del Mit, con un confronto sulla Via della seta, un progetto che rappresenta un'opportunità per il Paese ma che al tempo stesso solleva interrogativi e che richiede un approccio onnicomprensivo. La Cina, infatti, pur rappresentando un importante partner commerciale nazionale, sul quale peraltro l'Italia soffre un cronico deficit della bilancia commerciale attestatosi a circa 11 miliardi di euro nel 2018, non è tuttavia il mercato di riferimento per il Belpaese (circa il 5,7% del totale dell'import/export italiano in valore ed il 2,1%) con quote decisamente inferiori rispetto ai principali partner Ue e dell'area mediterranea. Degli attuali traffici Italia-Cina, la quasi totalità dei volumi viaggia via mare, mentre una quota significativa del valore dell'interscambio merci, oltre il 22% delle importazioni e circa il 50% delle esportazioni, è trasportata via cargo aereo. L'analisi svolta da Rete autostrade mediterranee sull'offerta di servizi marittimi container di linea tra Europa e Far East ha evidenziato, tra l'altro, che il 60% della capacità offerta è relativo a compagnie armatoriali europee e che la capacità container allocata nel periodo 2018/2010 è cresciuta solo del +4%, rispetto al +10% del collegamento Far East-Nord Atlantico ed al +16% di quello intra Far East. Elementi ai quali si aggiungono i dati presentati dall'amministratore unico di Ram Ennio Cascetta che hanno mostrato come le meganavi portacontainer (da 15.000 teu in su) sulle rotte Far East-Europa siano prevalentemente impiegate verso il Northern Range, mentre il Mediterraneo è scalato per il 94% da servizi con navi di taglia massima entro i 15.000 teu. Tali analisi hanno costituito la base degli interrogativi e delle osservazioni emerse durante la giornata di lavoro. Innanzitutto la questione del fabbisogno di grandi progetti portuali di accessibilità marittima, in aggiunta a quelli attualmente in corso e/o programmati. Cascetta ed altri partecipanti hanno infatti sottolineato che non appare urgente programmare nuovi grandi progetti portuali infrastrutturali dedicati al traffico container bensì il focus dovrebbe concentrarsi per lo più sulla conquista di quote di mercato transitanti attualmente sulla trade lane Far East-Northern Range, incrementando l'accessibilità terrestre dei nostri scali e promuovendone la piena integrazione intermodale ai corridoi Transeuropei che corrono verso i mercati centro-settentrionali del vecchio continente. Il secondo punto di discussione è stato incentrato sulla necessità di massimizzare il valore aggiunto che l'eventuale aumento dei traffici da/per la Cina potrebbe generare per l'ecosistema economico e sociale nazionale. In tal senso, nel caso in cui tali traffici siano di natura di mero attraversamento, e considerata l'ormai prossima saturazione di alcune direttrici fondamentali dell'import-export nazionale, in primis i valichi alpini, è emersa l'opportunità di orientare gli eventuali investimenti cinesi, e quindi le conseguenti movimentazioni di traffici, in attività che richiedano lavorazioni industriali, logistiche e manipolazioni da effettuare in Italia permettendo ricadute territoriali, anche in termini occupazionali, sul territorio nazionale. Nonostante i tanti interrogativi ancora aperti, è indubbio che la Cina rappresenti un'opportunità per il nostro paese: è il principale partner commerciale dell'Italia con il Far East (31,6% in volume e 47,5% in valore), ha ancora buone prospettive di crescita, ed il crescente flusso di investimenti produttivi cinesi in Africa, in particolare nei paesi nord-africani, potrebbe far sì che tali paesi diventino nuovi esportatori di beni favorendo la nascita di nuove relazioni marittime di corto raggio tra Nord Africa ed Europa via Italia. Per queste ragioni, l'orientamento italiano sulla questione cinese, che include ma non si esaurisce nella risposta alla Via della seta, sembrerebbe doversi concentrare da un lato nel completamento della strategia infrastrutturale in atto, vale a dire nell'integrazione ai corridoi europei, e dall'altro lato in un approfondito ragionamento sulle modalità di effettiva massimizzazione delle ricadute economiche e sociali di tali traffici, estendendo quindi il focus da una mera risposta di adeguamento infrastrutturale a parte integrante di una più ampia policy industriale del Paese.

La dogana annuncia "una rivoluzione digitale"

GIORGIO CAROZZI

Roma - L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm) ha messo a punto un progetto volto alla completa digitalizzazione delle procedure doganali nei **porti** italiani che questa mattina, a Roma, nel corso di un convegno ha condiviso con i rappresentanti di tutti i principali enti istituzionali in ambito portuale. È una vera e propria rivoluzione - scrive l' Agenzia in una nota - che promette, grazie all' uso di tecnologie avanzate, di semplificare la vita alle imprese e alla stessa amministrazione, creando così le premesse per attrarre maggiori traffici commerciali nei **porti** italiani. In seguito, ovviamente, è previsto il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria: «L' obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore dell' Agenzia Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare, transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Per quanto riguarda le operazioni doganali, il progetto mira ad ottimizzare la movimentazione multimodale delle merci al fine di aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico». Al convegno hanno partecipato tutti i principali soggetti istituzionali del settore portuale: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Comando generale della Guardia di finanza, il Comando generale delle Capitanerie di porto, le Autorità di sistema portuale, Agenzia per l' Italia digitale e Sogei: «I grandi operatori della logistica e dei trasporti che agiscono su scala globale - ha detto Mineo - ci chiedono maggiore omogeneità nei processi dei diversi **porti**. Processi e prassi differenti comportano infatti diseconomie anche per gli operatori e gli imprenditori del settore. Con il nostro progetto vogliamo proprio arrivare ad una maggiore standardizzazione dei processi doganali, reingegnerizzandoli, rendendoli più semplici e omogenei sul territorio. La soluzione messa a punto dall' Agenzia ha il vantaggio di essere aperta al dialogo con qualsiasi sistema informativo attualmente utilizzato dalle Autorità portuali e valorizza le sinergie tra tutti gli attori coinvolti». Il progetto è in linea con gli obiettivi dell' Organizzazione Mondiale delle Dogane, che promuove lo sviluppo degli smart borders, «frontiere intelligenti per un commercio, un viaggio e un trasporto senza ostacoli»

The screenshot shows the website interface for 'The Medi Telegraph'. At the top, there's a navigation bar with categories like HOME, SHIPPING, TRANSPORT, MARKETS, INTERVIEWS, NEW ROUTES, and GREENTECH. Below this, the main article is displayed with the headline 'La dogana annuncia una rivoluzione digitale'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right of the article, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', and 'PILOTINA BLOG'. At the bottom right, there's a 'SHIPPING MOVEMENTS' section with icons for 'PROBLEMI PORTUALI', 'SERVIZI LOGISTICI', and 'PORTALI DI CATEGORIA'.