



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 29 giugno 2019**



Prime Pagine

29/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 29/06/2019	8
29/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/06/2019	9
29/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 29/06/2019	10
29/06/2019	Il Giornale Prima pagina del 29/06/2019	11
29/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 29/06/2019	12
29/06/2019	Il Manifesto Prima pagina del 29/06/2019	13
29/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 29/06/2019	14
29/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 29/06/2019	15
29/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/06/2019	16
29/06/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/06/2019	17
29/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 29/06/2019	18
29/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 29/06/2019	19
29/06/2019	Italia Oggi Prima pagina del 29/06/2019	20
29/06/2019	La Nazione Prima pagina del 29/06/2019	21
29/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 29/06/2019	22
29/06/2019	La Stampa Prima pagina del 29/06/2019	23
29/06/2019	Milano Finanza Prima pagina del 29/06/2019	24

Trieste

29/06/2019	Il Piccolo Pagina 28 Parco Ospio a misura di Fido di nuovo a pieno regime "aspettando" il molo Balota	25
28/06/2019	Transportonline Porti: D'Agostino, visione europea influenzata da paesi Nord	26

Venezia

29/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 27 Zes, Zaia contro il ministro Lezzi «Parla del Veneto? Prima si informi»	27
------------	--	----

29/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 9	A. Zo. 28
	VGate, i dubbi della Via su Romea e paesaggio	
29/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 32	29
	VGate, primo semaforo verde per il maxiterminal d' altura	
29/06/2019	La Gazzetta Marittima	30
	Accordo nel porto di Venezia con i lavoratori della nuova CLP	

Savona, Vado

29/06/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 28	31
	I bagni del porto ancora chiusi, proteste	

Genova, Voltri

29/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 12	32
	Corridoi europei l' ultima sfida dei porti	
29/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13	33
	RUMORE NEI PORTI: un progetto europeo studia come coniugare qualità di vita dei cittadini e necessità di crescita	
29/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 19	35
	Confetra-armatori scontro sulle regole Ue	
29/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 21	36
	Gas naturale e navi da crociera patto tra il Rina e i colossi cinesi	
29/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 37	37
	Lo shipping si dà appuntamento a tavola In 3000 festeggiano al Dinner di Assagenti	
29/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 11	38
	'Dinner', 3mila nel cantiere immaginario	
28/06/2019	Affari Italiani	39
	Mattioli (Confitarma) a Port&ShippingTech: "Dare una voce unica al mare"	
28/06/2019	Ansa	40
	Porti: emissioni zolfo, Rimorchiatori già sotto tetto 2020	
28/06/2019	Ansa	41
	Confitarma: Mattioli, norme vecchie, occorre sburocratizzare	
28/06/2019	Ansa	42
	Assagenti:dinner in cantiere immaginario	
28/06/2019	BizJournal Liguria	43
	Genoa Shipping Week: gnl, logistica e infrastrutture al primo posto per il settore marittimo	
28/06/2019	Corriere Marittimo	LUCIA NAPPI 45
	Port&Shipping Tech, "Fattori competitivi 2.0" - Integrazione verticale	
28/06/2019	FerPress	47
	A Levante e a Ponente, sono molti gli interventi approvati dal comitato di gestione per i porti di Genova e Savona	
28/06/2019	FerPress	49
	Genoa Shipping Week: quasi 3000 ospiti per a XV edizione del Dinner di Assagenti	
28/06/2019	FerPress	50
	Port&ShippingTech: Confitarma, approccio non sistemico alla logistica farà perdere competitività alla nostra industria	
28/06/2019	FerPress	51
	Port&ShippingTech: nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto	
28/06/2019	Il Nautilus	53
	P&ST 2019: Le nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto	
28/06/2019	Il Nautilus	55
	MATTIOLI: SBUROCRATIZZAZIONE E AGGREGAZIONI PER AFFRONTARE IL FUTURO DELLE IMPRESE MARITTIME	

28/06/2019	Informazioni Marittime		56
Mattioli: "Dare una voce unica al cluster marittimo"			
28/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	57
Vettosi: 'Infrastruttura portuale una delle più complesse			
28/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	58
'In Italia troppa burocrazia frena gli investimenti'			
28/06/2019	Sea Reporter		59
L' APPROCCIO NON SISTEMICO ALLA LOGISTICA FARÀ PERDERE COMPETITIVITÀ ALLA NOSTRA INDUSTRIA			
28/06/2019	Sea Reporter		60
MATTIOLI: SBUROCRATIZZAZIONE E AGGREGAZIONI PER AFFRONTARE IL FUTURO DELLE IMPRESE MARITTIME			
28/06/2019	The Medi Telegraph		61
Confitarma: "Un approccio sistemico per la logistica"			
28/06/2019	The Medi Telegraph		62
A Genova il Dinner degli agenti marittimi / GALLERY			
29/06/2019	La Gazzetta Marittima		63
Security marittima: dalle navi alla formazione dei tecnici			

La Spezia

28/06/2019	The Medi Telegraph	<i>ALBERTO QUARATI</i>	64
Porti e armatori: "Il governo torni a occuparsi di noi"			

Ravenna

28/06/2019	RavennaNotizie.it		65
Porto di Ravenna. Il traffico merci in leggera crescita nei primi 4 mesi dell' anno: + 2,6%			

Livorno

29/06/2019	Corriere Fiorentino Pagina 9		66
Livorno Porto, sciopero di 3 giorni per i lavoratori interinali			
29/06/2019	Il Tirreno Pagina 17		67
Contratti solo per un giorno, in sciopero lavoratori del porto			
28/06/2019	The Medi Telegraph		68
Lavoro interinale, sciopero nel porto di Livorno			
29/06/2019	Il Tirreno Pagina 15		69
L' economia del mare si mette a galoppare ma redditi e occupati restano quasi al palo			
29/06/2019	Il Tirreno Pagina 21		71
Berti (M5s): «Sto lavorando per avere carburanti migliori»			
29/06/2019	Il Tirreno Pagina 39		72
Tre milioni e mezzo di utili per l' Interporto e 12 di investimenti			
28/06/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	73
Interporto Livorno: bilancio positivo			
29/06/2019	La Gazzetta Marittima	<i>Antonio Fulvi</i>	74
Ex Trinseo e le aree alle erbacce			
29/06/2019	La Gazzetta Marittima		75
OK dal comitato di gestione a Livorno ai container nel terminal Lorenzini-MS			
29/06/2019	La Gazzetta Marittima		77
Savi (Uniport): perché si multi-purpose			

Piombino, Isola d' Elba

29/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16	79
<hr/>		
29/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 45	80
<hr/>		
28/06/2019	Ansa	81
<hr/>		
28/06/2019	Il Nautilus	82
<hr/>		
28/06/2019	Informare	83
<hr/>		
28/06/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	84
<hr/>		
28/06/2019	The Medi Telegraph	85
<hr/>		
28/06/2019	Toscana24 Sole24Ore	87
<hr/>		
29/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16	88
<hr/>		
29/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16	89
<hr/>		
29/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 45	90
<hr/>		
29/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 45	91
<hr/>		
29/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 24	92
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/06/2019	Il Nautilus	93
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/06/2019	La Repubblica Pagina 7	94
<hr/>		
29/06/2019	La Repubblica Pagina 7	96
<hr/>		
29/06/2019	La Repubblica Pagina 6	97
<hr/>		
29/06/2019	Il Messaggero (ed. Viterbo) Pagina 35	99
<hr/>		
28/06/2019	tusciaweb.eu	100
<hr/>		

28/06/2019	ifaroonline.it		101
<hr/> Blu Economy, Borghi Marinari di Roma: Un'opportunità di sviluppo			
28/06/2019	La Provincia di Civitavecchia		102
<hr/> "The shopping port" dà appuntamento oggi da via XVI Settembre a viale Garibaldi			
28/06/2019	Abruzzo Web	<i>FILIPPO TRONCA</i>	103
<hr/> TRASPORTI: D' ALFONSO, "MIA CURA DEL FERRO, IN CORRIDOIO ADRIATICO IL FUTURO D' ABRUZZO"			

Napoli

29/06/2019	Il Roma	Pagina 26	106
<hr/> Frutta, la protesta dei produttori arriva nel porto			
29/06/2019	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 32	<i>Gianluca Agata</i> 107
<hr/> Giochi, ecco le navi hotel tra teatro e Spa di lusso			
29/06/2019	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 2	108
<hr/> I primi atleti "Bello alloggiare sulle navi al porto ma quanti controlli"			
28/06/2019	Ansa		109
<hr/> Basile, ecco navi, cominciamo davvero			
28/06/2019	ilmattino.it		110
<hr/> Universiadi a Napoli, ecco le navi-villaggio: a bordo grandi show e cucina italiana			

Bari

29/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 32	111
<hr/> Nuovo porto: avanti tutta			

Brindisi

28/06/2019	Il Nautilus		112
<hr/> STAGE FORMATIVO SCUOLA-LAVORO: LA CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI ACCOGLIE GLI STUDENTI DELLA EUROPEAN HIGH SCHOOL			

Taranto

29/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 14	<i>PAOLA CASELLA</i> 113
<hr/> Zes, aree perimetrare Tutto pronto per partire			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

29/06/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 26	114
<hr/> IdV: ora unire le forze per salvare l' autoporto			

Messina, Milazzo, Tremestieri

28/06/2019	Il Dispaccio		<i>ANTONIO MORABITO</i> 115
<hr/> Reggio, Idv: "A sinistra è il momento di unire le forze e non essere autoreferenziali"			

Focus

28/06/2019	Informazioni Marittime		116
<hr/> Dov' è finita la Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale?			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



L'esclusione concordata Milan fuori dalla Coppa Il Toro in Europa League

di **Arianna Ravelli**
e **Giampiero Timossi** alle pagine 50 e 51



La storia

Rosanna, la donna
che non può ridere, piangere
e neanche innamorarsi

di **Teresa Ciabatti**
nel settimanale



UNDICI MESI DOPO ALLE 9.37 DI IERI LE ESPLOSIONI CON LA DINAMITE. COMPLETATA LA DEMOLIZIONE DEL MORANDI CHE CROLLÒ LO SCORSO AGOSTO PROVOCANDO LA MORTE DI 43 PERSONE



Le «fontane» di polvere: così Genova ha detto addio al suo ponte

di **Marco Inmarisio**

Sono le 9.37, il sole brucia già. La sirena suona cupa per tre volte, gli idranti sparano acqua, poi lo scoppio, una fontana di polvere, e quel che resta del ponte Morandi, crollato a metà dell'agosto di un anno fa, si sbriciola sotto le cariche esplosive piazzate dai tecnici. Le pile 10 e 11 si dissolvono, portandosi addosso la tragedia dei 43 morti. Genova non è più la stessa. Ad assistere alle operazioni, oltre al sindaco, i vicepremier Di Maio e Salvini. Inizia la corsa alla ricostruzione, ecco che cosa accadrà ora.

da pagina 2 a pagina 5 **Castaldo**

Tre colpi di sirena, poi un forte boato e una nuvola di polvere che disegna una fontana. Ecco il momento in cui la dinamite in sei secondi ieri alle 9.37 ha sbriciolato quel che restava del ponte Morandi. La Genova

Le liti Lega-M5S e l'economia NELLA TENAGLIA DEI DUELLANTI

di **Dario Di Vico**

L'immagine che viene in mente è quella di una tenaglia. Il simul stabunt di Matteo Salvini e Luigi Di Maio e le loro continue piroette tra comunicazione e politica stanno bloccando come due ganasce il processo decisionale di un governo, che pure godrebbe di largo consenso popolare. La paralisi si estende in automatico al Paese che viene tempestato di messaggi contraddittori e di proposte estemporanee. Un giorno le case chiuse e il giorno dopo magari le cassette di sicurezza. L'importante è influenzare l'agenda politica, monopolizzare i tg, togliere fiato all'opposizione. La somma algebrica di tanta esuberanza equivale però a una sovrapproduzione di incertezza: gli investitori esteri si tengono alla larga, le imprese italiane rinviano qualsiasi progetto, le crisi aziendali restano irrisolte, il risparmio rimane parcheggiato nei conti correnti.

continua a pagina 8

Oggi al G20 il premier vede Juncker: decidano sulla procedura, non accettiamo di restare appesi nell'incertezza Conte mette fretta all'Europa

Piano di Merkel: Timmermans alla Commissione, Weber al Parlamento, Bce ai francesi

SETTEGIORNI
di **Francesco Verderami**

I dubbi crescono (ma le elezioni si allontano)

Dopo la visita di Salvini, gli Stati Uniti si aspettano che in Italia «a breve accada qualcosa». L'Europa invece non vuole dare appigli a chi in Italia potrebbe decidere di fare quel «qualcosa». Tutti aspettano di capire se in Italia il governo andrà avanti o si andrà alle urne.

continua a pagina 13

GIANNELLI

INDAGATA LA COMANDANTE DELLA SEA-WATCH PER FAVOREGGIAMENTO

DI SALVINI?

Sulla possibile procedura d'infrazione, l'Italia non vuole rimanere nel limbo dell'incertezza. Il premier Giuseppe Conte lancerà questo messaggio, oggi al G20 di Osaka, al presidente della Commissione Jean-Claude Juncker. E spunta il piano Merkel per le nomine europee.

da pagina 6 a pagina 13

MIGRANTI ANCORA A BORDO SÌ DA CINQUE PAESI Sea Watch, le accuse alla capitana Carola

di **Fiorenza Sarzanini**

Tutte le accuse alla capitana della Sea Watch, indagata dai pm di Agrigento anche per avere ignorato due blocchi navali. La Guardia di Finanza ha sequestrato i libri di bordo, le mail e i filmati della navigazione. Lei, Carola Racke, si difende: «Ho salvato donne e bambini». Migranti ancora a bordo. I Paesi pronti ad accogliere.

a pagina 11 **Piccolillo**
commento di **Goffredo Buccini** a pagina 28

IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

Istigazione al furto

Un restauratore torinese in vacanza ad Alghero scende dall'auto dimenticando i finestrini abbassati. Al ritorno, racconta la Nuova Sardegna, trova sul lunotto una multa di 41 euro per istigazione al furto. Pensa a un'allucinazione, a una goliardata o a un colpo di sole del vigile. Invece l'articolo 158 del codice stradale non gli lascia scampo: il reprobato non ha adottato «tutte le opportune cautele atte a impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso». Bisogna riconoscere che l'efficienza dei controlli pubblici nel nostro Paese è distribuita in modo abbastanza irregolare. Ultimamente andiamo forte nella chiusura-porti e nell'apertura-finestrini, un po' meno nel fare le bucce a evasori e a corruttori. Ma si sa, l'importante è incominciare.

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie **ENERGY LOADING**

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.

90529
0771120-458108
90529





Beccetti, patron di Agon Channel, vince arbitrato con l'Albania. Che gli deve 140 milioni e rischia il default. Senza neppure organizzare una Olimpiade



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Sabato 29 giugno 2019 - Anno 11 - n° 177
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 10,00 con il libro "Pulcenero scemto"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/4/2009

AUTOSTRADE Demolito il Ponte, Conte e Di Maio insistono: revocare la concessione

Cacciare Atlantia ora si può

Pronta la relazione degli esperti del governo sulle colpe del gruppo Benetton

■ Nel giorno in cui vengono fatti saltare i tronconi del Morandi, continua lo scontro M5S-Lega. Di Maio: "Fare giustizia". Salvini: "Non cambio idea"

DI FOGGIA E MINIOLE
A PAG. 6-7

SE LA SEA WATCH FOSSE QUOTATA, SALVINI TACEREBBE



BEPPE GRILLO A PAG. 4



L'esplosione di Genova. La demolizione dei piloni 10 e 11 del Ponte Morandi. Ansa

SEA WATCH Vince la mediazione

Nave perquisita, Carola indagata: i migranti andranno in 5 Paesi Ue

CAIA A PAG. 2



INTERVISTA A MINNITI

"La faccia feroce è inutile, servono canali di legalità"



■ L'ex ministro: "Emergenza non vera, era meglio l'accordo con le Ong". Al Pd: "Umanità e sicurezza se vogliamo consenso"

CANNAVÒ
A PAG. 3

CAROLA È COME ANTIGONE, MATTEO UN SEMI-CREONTE

MASSIMO FINI A PAG. 13

ORFINI&C, GLI SMEMORATI STATISTI ALLA MARINARA

DANIELA RANIERI A PAG. 2

UNIVERSITÀ Tra i sospesi il Rettore e 6 capi dipartimento, coinvolti altri 20 atenei

Catania: "I prof come i mafiosi"

27 concorsi truccati, 66 inquisiti

ANGELI E DEMONI

Quando a Reggio il Pd beatificava i ladri di bambini



BUONO A PAG. 17

APP SENZA DIRITTI

L'Emilia propone una legge sui rider (contro il Jobs Act)



ROTUNNO A PAG. 15

■ Diceva uno dei docenti indagati: "Vediamo chi sono questi stronzi che dobbiamo schiacciare...". Accertamenti su altre 97 procedure

DE LUCA
A PAG. 10

I BENI CULTURALI SOTTO ATTACCO E GLI INTERESSI DEL DUO LEGA-PD

TOMASO MONTANARI
E SALVATORE SETTIS A PAG. 13

PIÙ DI UNA GUIDA I romanzi "turistici" preferiti

LEGGO DUNQUE VIAGGIO

CAMILLA TAGLIABUE

Lo spazzolino da denti, d'accordo: non va dimenticato. Lo spray antizanzare: indispensabile, col caldo che fa. La guida turistica? Sempre meglio avercela, in valigia, a meno di non voler ricorrere a un ciccone locale o immaginario: un libro - squisito ro-



manzo o fiction camuffata - che racconti la meta del viaggio in modo insolito, fasullo e artefatto eppur più vero del vero, come i girasoli di van Gogh, "dipinti e nient'altro, ma adesso per capire un girasole in natura bisogna prima rivedere van Gogh" (© Artaud).

SEGLIE A PAGINA 22

IL NUOVO LIBRO DI
GIAMPAOLO PANSA
IL DITTATORE
«Siamo appena all'inizio di una storciaccia che durerà anni.»
GIAMPAOLO PANSA
Rizzoli

La cattereria

Il Pd vuole il salario minimo per sindaci e presidenti delle Province. Le tangenti non sono più quelle di una volta
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

ELEZIONI USA 2020

O'Rourke da 4,5 Harris da 8: i voti ai candidati dem

GRAMAGLIA A PAG. 20

La Sacra Famiglia

MARCO TRAVAGLIO

niente, in questa valle di lacrime non si fa che piangere a dirotto. Avevamo appena finito di commuoverci per i caldi abbracci e teneri petting dei vincitori olimpici a Losanna, sublimati in liriche corali da Francesco Merlo, il Pindaro di Repubblica. E, quando i cigli erano ormai asciutti, ci siamo ricascati. È stato per gli straziati gridi di dolore sul proditorio attacco di Luigi Di Maio, "a mercati aperti", contro la concessionaria autostradale Atlantia della Sacra Famiglia Benetton (sempre sia lodata). Proprio alla vigilia della demolizione di quel che restava del Ponte Morandi, orgoglio e vanto della nazione tutta, purtroppo crollato il 14 agosto per una tragica fatalità causata dal destino cinico e baro, fors'anche dalle avverse condizioni meteorologiche (pioveva). L'idea che il crollo di un viadotto autostradale, col contorno di 43 morti e decine di feriti, fosse imputabile alla mancata manutenzione e all'insosservanza dei più elementari obblighi e norme di sicurezza da parte della società che lucrosissimamente lo gestiva dal 1999, fu subito scartata e bollata dai principali organi di stampa (foraggiati dai Benetton con pubblicità e altri aiuti) come sintomo di gravissime patologie. Nell'ordine: populismo, giustizialismo, moralismo, giustizia sommaria, punizione cieca, voglia di ghigliottina e di Piazzale Loreto, sciaccallaggio, speculazione, ansia vendicativa, barbarie umana e giuridica, cultura anti-impresa che dice No a tutto, deriva autoritaria, ossessione del capro espiatorio, esplosione emotiva, punizione cieca, barbarie, avventurismo, collettivismo, socialismo reale, decrescita, oscurantismo (citazioni testuali da Repubblica, Corriere, Stampa e Giornale).

Provvede poi Merlo, il Vate del Laterizio, a risarcire i poveri Benetton con un'imperitura intervista a Luciano, di cui per brevità citiamo soltanto l'incipit: "È vero che il crollo del ponte Morandi con i suoi 43 morti ha ferito lei e ucciso suo fratello?". Mancava solo una richiesta di danni ai defunti. Ora Di Maio smentisce a Porta a Porta (programma che va in onda a mercati chiusi, ma anticipa le risposte registrate a mercati aperti) le voci su Atlantia nella nuova Alitalia. E ricorda l'impegno del governo tutto (Salvini incluso) ai funerali di Genova sulla revoca della concessione ad Atlantia che, se perdesse l'autorizzazione, sarebbe "decocta". La società lo accusa di "perturbare l'andamento del titolo Atlantia in Borsa" (infatti ieri ha chiuso a +1%) con "gravi danni reputazionali per la società, che si riserva ogni iniziativa legale a tutela dei propri interessi". Come se la revoca della concessione, annunciata 10 mesi fa, fosse un fulmine a ciel sereno.

SEGLIE A PAGINA 24



ANNO XXIV NUMERO 152 EDIZIONE WEEKEND

Redazione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 5890011

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 100 MILANO

SABATO 29 E DOMENICA 30 GIUGNO 2019 - € 2,50 + 4,50 € con il libro IL BUON LEVIATANO I

Putin dice che il liberalismo è obsoleto? Bene, ecco che cosa è di obsoleto nel putinismo e nei suoi sostenitori

Il liberalismo è diventato "obsoleto" ha detto Vladimir Putin nell'intervista da leggere e studiare rilasciata al Financial Times...

Certo, è diverso da quel che avete visto in Gran Bretagna, noi siamo un paese democratico... e ride. Il presidente russo è abile e sfrontato...

solito superficiale disprezzo questa ossessione. Era seduto con Putin davanti ai giornalisti, una voce si alza nella confusione di flash e microfoni...

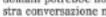
destra - non dite lupo solitario: c'è una lista di obiettivi da colpire, politici liberali - perché era a favore della politica di accoglienza ai migranti...

"Il governo blocca l'Italia: è ora di reagire"

"L'esecutivo ha generato sfiducia, indebolito il paese, peggiorato il lavoro e crea emergenze false per nascondere emergenze vere. La Tav? Facciamola. La patrimoniale? Sì, per equità"

Il lavoro e il governo. La sinistra e la fiducia. La Tav e le Olimpiadi. Lo scoppio e le pensioni. La delusione e la ribellione...

visione sul futuro". Dietro al caso Iva, ha detto ieri al Foglio Marco Bentivogli, c'è la patologia di un governo nemico della patria...



MAURIZIO LANDINI

I concorsi di bellezza morale e, grazie

Carola Rackete rischia assurde conseguenze di fatto e penali per aver scelto di fare la cosa giusta, ma idolatrarla con toni di sfida propagandistica è un cattivo servizio alla verità politica e unitaria di quanto è accaduto

La buona battaglia va santificata, ma trasformarla in un concorso di bellezza morale, in un festival della virtù, non è una buona idea.

di GIULIANO PERRERA

gli scali, visto che ha mostrato al Truce una bella faccia disubbidiente su una questione di pura giustizia e di puro senso comune...

scenro di immagine che fa tutt'uno con il senso di umanità, ma sanno come accoppiarlo che se è indubitabile la bontà dello scoppio...

È ORA LE IMMAGINI IN DIRETTA DA GENOVA DELL'ABBATTIMENTO DEL PONTE MORANDI DEL RIFRESO COLORE CHE COSTA STAVIOVA...



Non è vero che la capitana sia un simbolo prezioso, al contrario. Carola Rackete rischia assurde conseguenze di fatto e penali...

#Kamala, pazzamente #Kamala

Che piglio la Harris, candidata dei dem che s'è presa il palco del dibattito

Roma. Fino a ieri la candidata democratica Kamala Harris era considerata troppo cauta ed era finita inasabbiata nel gruppetto dei democratici che nei son-

procureur generale, è stato il pensiero di tutti. E qui viene fuori il secondo lato del dibattito: quando racconta sa farsi ascoltare. Aggiunge immagini. L'altra

Una botta di orgoglio a Genova

La demolizione del viadotto Morandi è un piano eseguito alla perfezione

Ci può essere orgoglio anche in una demolizione perfetta. Quando il viadotto Morandi era venuto giù, l'agosto era stato un trauma, se anche le infrastrutture che da decenni fanno parte del paesaggio della città possono andarsene di colpo e uccidere 43 persone in cosa c'è da credere?...

al servizio di Genova (élite: bella questa parola no?). Far crollare il ponte sulla sua base e non sui palazzi che stanno su cantanti? Iati era un'impresa che necessitava di calcoli complicati, hanno pensato a una danza di cariche esplosive che dovevano esplodere in una sequenza che doveva essere provata prima, dal punto di vista ingegneristico far affiorare in verticale e senza danni i quaranta metri del ponte che passa sopra un sottile uolo e dei gabbiani afferra. Ora a Genova abbiamo tutti nel telefonino almeno dieci foto dei resti del Morandi in un giorno di pioggia. Salire su a Coronata per guardare le due metà del ponte che non combaciano più era diventato un momento di introspezione da cui usciva malinconia. Invece c'era un'emozione senza nemmeno una sbavatura ed è stata una di quelle mattine che risolvevano una città. C'era un esperto di esplosivi, Danilo Coppe, che aveva un piano formidabile per contenere le polveri: un grande muro d'acqua che sarebbe esploso verso l'alto mentre altre cariche esplosive facevano implosire il cemento armato del viadotto. C'erano gli incuranti del Col Mosechin, un reparto d'élite che si addestra a fare questo tipo di demolizioni nel cuore del territorio nemico e che in questo caso ha messo le sue competenze



Questo numero è stato abbinato in redazione alle 20.30



il Giornale



SABATO 29 GIUGNO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 152 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028.1324971 | Guida Inf. notte@ilgiornale.it

DALL'ILVA AD AUTOSTRADE IL GOVERNO CHE DEVASTA L'INDUSTRIA

di Nicola Porro

Si tratta della peggiore settimana economica del governo gialloverde. Eppure siamo riusciti a piazzare i nostri titoli di Stato al prezzo più basso da un anno a questa parte. Come si concilia l'industria che non va con la finanza che sembra girare? Andiamo per ordine e guardiamo ai fatti.

In un paio di giorni il ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, ha fatto fuori un paio di punti di Pil. Almeno stando a una miscela di dichiarazioni e atti concreti. Con il cosiddetto decreto Crescita ha tolto lo scudo penale ai nuovi acquirenti dell'Ilva, gli indiani di Arcelor-Mittal. Lo scudo penale è del tutto ragionevole. Non solo perché era nei patti informali del contratto di vendita. Ma soprattutto perché chi si avvicina all'Ilva rischia l'arresto, vista la tendenza alle manette facili dei nostri magistrati e le assurde leggi che si sono susseguite.

Forse sfugge ai più che l'Ilva è stata espropriata alla legittima famiglia proprietaria, i Riva, senza che ci sia ancora stata una condanna di primo grado. I Riva esattamente nell'estate di sette anni fa furono arrestati, nel colpevole silenzio della Confindustria e dei benpensanti, e ancora non hanno subito una condanna che sia una, nel processo tarantino. In un Paese che espropria ai legittimi proprietari un'acciaieria che produceva fior di utili, sbattendoli in galera con accuse micidiali ancora prima di una condanna, ebbene in quel Paese uno scudo penale sugli eventi del passato è il minimo che un investitore possa chiedere. Ci rendiamo conto che sia difficile spiegare questa banale considerazione a chi pensa di sostituire gli altiforni con la coltivazione delle cozze. Ma gli indiani si fanno i loro conti, senza contare che, visto il mercato, possono essere alla ricerca di un fallo in aerea per mollare tutto.

Lo scudo che Di Maio nega è stato invece previsto per quei funzionari pubblici che, su input della politica, firmeranno la revoca delle concessioni alla società Autostrade. Roba da pazzi. Ma è tutto vero: il governo ha previsto uno scudo legale per i suoi dipendenti. E Di Maio non contento ha sostenuto non solo di volere togliere la concessione a un'azienda che ha un contratto in essere, ma - cosa altrettanto grave -, ha detto al mercato che dopo il suo intervento quell'azienda (...)

segue a pagina 6

SINISTRA DA REALITY IL GRANDE MIGRANTE VIP

*I parlamentari Pd si fanno i selfie sulla Sea Watch
Indagata la capitana, lite con l'Olanda*

Paolo Bracalini

È l'Isola dei famosi del Pd, il «Grande Migrante» versione vip. Nel loro weekend a Lampedusa trascorso dormendo sulla Sea Watch, i parlamentari dem Orfini, Delrio, Farone e il sinistrorso Frattoni sono tornati ragazzi. E

come i naufraghi dell'Isola, anche loro danno aggiornano gli spettatori del reality con un diario di bordo via social che ha indignato chi li accusa di sfruttare mediaticamente la tragedia dei migranti.

a pagina 3
servizi alle pagine 2-3

LO SCONTRO SULLE CONCESSIONI

Abbattuto il Ponte Morandi Quello nuovo è già in ritardo

di Andrea Cuomo

con Galli a pagina 8



BRIDGE ZERO Le fasi del crollo del ponte Morandi a Genova

CHI STA CON I FUORILEGGE

DERIVA PERICOLOSA

La cattiva retorica di chi spaccia i reati per «disobbedienza»

di Alessandro Gnocchi

A sinistra, tra politici ed editorialisti, è di gran moda l'espressione «disobbedienza civile» buttata lì con una leggerezza che lascia sgomenti. L'elemosiniere del Papa riattacca la luce al condominio occupato illegalmente? Disobbedienza civile. La nave Ong Sea Watch, che trasporta una cinquantina (...)

segue a pagina 4

DUE PESI E DUE MISURE

Libertà di obiezione sull'immigrazione (ma non sull'aborto)

di Felice Manti

Ci sono persone che provano a salvare vite nuotando controcorrente. A cui certe leggi dell'uomo fanno ribrezzo perché fanno a pugni con la propria coscienza. Sono medici, uomini di scienza che pensano che ogni vita meriti di essere vissuta, non importano le circostanze, né il colore della pelle. Che sanno (...)

segue a pagina 4

INTERVISTA A MARIASTELLA GELMINI

«Basta proclami e ultimatum Toti resti e accetti le regole»

Fabrizio Boschi

Mariastella Gelmini, dopo la decisione di candidarsi al congresso di Forza Italia, replica all'ultimatum di Giovanni Toti, pronto a lasciare, se entro il 6 luglio non dovessero cambiare le cose: «Non è tempo di proclami e ultimatum, ma di lavorare per il partito. Le regole esistono e vanno rispettate. Giovanni resti e insieme ricostruiamo la casa dei moderati».

a pagina 11

«NIENTE RINVIO SULLA PROCEDURA UE»

Deficit, Salvini attacca Conte

di Adalberto Signore

a pagina 7

VAGHEGGIATO DA TUTTI

Grande Centro, un miraggio senza identità

di Vittorio Macioce

Il centro in politica, come il centravanti nel Barcellona di Guardiola, è uno spazio vuoto. Lo attraversi per andare in rete, ma non ti ci fermi. È un miraggio. Molti lo hanno sognato, tanti si sono (...)

segue a pagina 10

gjessegi
QUALITÀ E RISPARMIO
HABITARE TRATTATO CASA

IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIFICI INVALI IN USCITA - 02.300000000) IN COPERTURA PER TUTTI I TERRITORI

www.gjessegi.it
Numero Verde 800-00-0020

L'ESTATE DEL GIORNALE

«Quando papà Bettino danzava ad Hammamet»

di Massimiliano Scafi

Dopo Aldo Moro, nella seconda puntata di «In viaggio con papà» sono Bobo e Stefania Craxi a raccontare le vacanze con il padre Bettino ad Hammamet. Dove il leader socialista dipingeva, ballava la danza del ventre e cantava Piazza Grande di Lucio Dalla. Tra un asino vero in regalo e la pastasciutta per Arafat e le sue 40 guardie del corpo.

a pagina 18

DOPO IL NOSTRO SCOOP

Blitz degli 007
E il jihadista
torna in Italia

Fausto Biloslavo

a pagina 13

A 38 ANNI DALLO SCONTRO

E Saronni dice
«Colpa mia
se vinse Moser»

di Pier Augusto Stagi

a pagina 37

Anche il tuo sogno
saprà trasformare
in realtà.

Parolo di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream@comunicare.it
www.immobildream.it

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY



IN EDICOLA A € 9,90

Fondato nel 1956

IL GIORNO

SABATO 29 giugno 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 153 | **QN** Anno 20 - Numero 177 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



NEL MILANESE, UN ALTRO È GRAVE Tragedia sul Naviglio Annega un disabile

PELLEGATTA ■ A pagina 8



Nicola Fazzi aveva 34 anni

LA NOSTRA INCHIESTA Sette sataniche torna l'emergenza Milano capitale: tre i gruppi attivi

G.MORONI ■ A pagina 17



GLI ORRORI DI REGGIO

LE FAMIGLIE CALPESTATE

di BRUNO VESPA

L LETTORE farà fatica a crederlo, ma in 24 stagioni di "Porta a porta", l'unica, forte, ripetuta pressione per non fare una trasmissione l'ho subita nell'inverno 2002. La trasmissione andò in onda il 12 marzo e si riferiva agli abusi sui minori compiuti nella comunità toscana del Forteto di Barberino del Mugello. Un tempo fiore all'occhiello della sinistra, poi demolita da quindici anni di processi e da pesantissime sentenze definitive. I capi d'accusa prevalenti riguardavano abusi sessuali su minori, ma l'elemento comune con l'inchiesta sconcertante di questi giorni su quanto accade nel Reggiano è nel 'martellante e sistematico lavaggio del cervello' dei bambini, certificato da una sentenza del 2015 in uno dei tanti processi al Forteto. Lo Stato fu allora condannato dalla Corte europea dei diritti dell'uomo per l'illegittimo operato del Tribunale dei minori di Firenze, accusato di aver ostacolato l'avvicinamento dei bambini ospiti del Forteto con la madre e la nonna. Il Forteto aveva una formidabile copertura politica (di qui le pressioni) che ci auguriamo manchi nell'inchiesta di Bibbiano.

[Segue a pagina 6]

Caso migranti, indagata la capitana

Si tratta con cinque Stati. Il Viminale: no dell'Olanda, è disgustoso | G. ROSSI e RONDONI ■ A pagina 5



SALTA TUTTO?

SALVINI E DI MAIO LITIGANO
ANCHE SOTTO IL PONTE MORANDI
E QUASI ESPLODE PURE IL GOVERNO

Genova, ore 9,37 di ieri: i monconi del Ponte Morandi vengono abbattuti con la dinamite

POLIDORI, BARTOLOMEI e commento di MARMO ■ Alle p. 2 e 3

FLAT TAX IN PERICOLO

La tela di Conte
Slitta a ottobre
la procedura Ue

MARIN ■ A pagina 4

FINO AL 15 SETTEMBRE

Autostrade apre
Pedaggi soft,
rinviati i rincari

Servizio ■ A pagina 2

AFFARI SPORCHI

Racket dei bimbi
«Era la zarina
a pilotare gli affidi»

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

IL PM: MERITO AZZERATO

«Concorsi truccati
da rettori e prof
di 14 università»

SPANO e DAMIANI ■ A pagina 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



ESTATE DI MUGHINI

«Gli italiani in spiaggia? Tutti bolliti»



PONCHIA ■ A pagina 13

ALLA SCALA

L'accordo c'è Pereira resta fino al 2021



PALMA ■ A pagina 27

**SCOPRI LE
SERATE
GASTRONOMICHE
DI PALAZZO
DI VARIGNANA**
PALAZZODIVARIGNANA.COM
T. 051 9918100
guestrelations@palazzodivarignana.com



iorompo.it
17.205 mattoni in meno, mica pochi

1 **Esplora**
 Vai su **iorompo.it** e troverai tutte le informazioni su questa campagna.

2 **Gioca**
 Decidi con quali armi vuoi abbattere il muro e per quanti giorni vuoi abbonarti.

3 **Condividi**
 Pubblica il tuo nome, scrivici qual è il muro che vuoi abbattere, diffondi la campagna.

C'è chi i muri li fa, e chi li rompe. Noi rompiamo.

Ci sono muri in mare, da attraversare. E muri in edicola, da rompere. Su **iorompo.it** la campagna abbonamenti più im-

portante della storia del manifesto. Si può rompere giocando sul sito (ma anche con bonifico e alla posta). Perché più rompi, più sai.

oggi con **ALIAS**

quotidiano comunista

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO ZAR

SABATO 29 GIUGNO 2019 - ANNO XLVIII - N° 156 www.ilmanifesto.it euro 2,50



PONTE MORANDI, DI MAIO: VIA LA CONCESSIONE AD AUTOSTRADE

«Revoca entro il 14 agosto»

Alle 9,37 di ieri, quando le pile 10 e 11 del ponte Morandi di Genova sono saltate (nella foto) si è sollevata una grande nuvola bianca che ha avvolto i palazzi sui quali sveltava il gigantesco viadotto crollato il 14 agosto scorso, provocando 43 vittime. L'esplosione, e l'abbattimento, sono durati solo sei secondi. Per completa-

re l'operazione, lungamente preparata, sono state sfollate 3.400 persone dalla zona: la più grande evacuazione della storia della città. Nel giorno più forte simbolicamente per Genova, il vicepremier Di Maio ha sostenuto che se il 14 agosto il governo vuole andare a commemorare le vittime del ponte Morandi, ci deve

andare con la procedura di revoca delle concessioni per le autostrade almeno avviata. È una volontà politica del Movimento Cinque Stelle e lo deve essere del governo». Il premier Conte da Osaka: «Deciderà una commissione di esperti, poi il governo ne assumerà la responsabilità»

CICCARELLA PAGINA 4

all'interno

5 Stelle
La senatrice Paola Nuges espulsa
Ma Fico la difende

L'M5S espelle la senatrice Paola Nuges. E dopo aver detto al «manifesto» di voler lasciare il gruppo al senato, secondo i pentastellati dovrebbe dibattere il posto.

ADRIANA POLICE
PAGINA 5



Dove ti porto

Contrordine, il ministro degli esteri Moavero ribalta la propaganda di Salvini e annuncia che «la Libia non è un porto sicuro». Da ieri la capitana di Sea Watch è indagata dalla procura di Agrigento, mentre a bordo sale la tensione tra i migranti stremati **pagine 2, 3**



G20 in Giappone
Il sovranista Putin fa il tifo per Trump e cerca Bolsonaro

A Osaka l'atteso faccia a faccia tra i due leader, con l'Ucraina al centro. Poi parte l'attacco a gay, migranti e multiculturalismo dalle pagine del Financial Times.

YURI COLOMBO
PAGINA 7

Italia
Un milione di multa a Facebook per il caso Cambridge Analytica

Il garante della privacy Soru ha accertato che 57 utenti italiani avevano scaricato l'app «This is your digital life», ma «non saranno solo le sanzioni a cambiare la rete».

MARIO PIERRO
PAGINA 4

biani



Il manifesto
Il nostro striscione su Salvini e il conformismo di via Bargoni

Ha sventolato tranquillo dal nostro terrazzo per una settimana poi, ieri, la OcS immobiliare di via Bargoni 8 ci ha chiesto di «rimuovere lo striscione affisso sulla facciata del palazzo perché non è autorizzato dalla proprietà, ha dimensioni troppo vistose, viola l'estetica del palazzo e denota un messaggio offensivo». Su telo bianco avevamo dipinto con vernice nera un faccione barbuto simil salviniano, con due righe cubitali: «lui rompe», «iorompo.it», e naturalmente la testata il manifesto come firma.

Effettivamente lo striscione si faceva vedere anche da lontano, come è vero che era un segno disturbante che violava la morte civile della triste skyline del palazzozone tutto uffici. Non che l'opera piacesse proprio a tutti, ma si sa, *de gustibus non disputandum*. Ma sul «messaggio offensivo» non siamo d'accordo, come non lo eravamo quando vigili del fuoco e polizia hanno cominciato a togliere gli striscioni dai balconi degli italiani. Nel nostro caso poi siamo anzi convinti che nemmeno Salvini si sentirebbe offeso dal nostro, perché scrivere «lui rompe» in un certo senso è rendergli merito (a Cesare quel che è di Cesare). Così come «io rompo» è un vanto per noi, perché è nella nostra natura da 50anni. Tanto che oggi **iorompo.it** è diventato lo slogan della campagna per raccogliere fondi contro i tagli del governo gialloverde, 5Stelle in testa, all'editoria. Lo striscione è finito piegato in un cassetto, il palazzo è tornato al più assoluto anonimato. Ma voi, care lettrici e cari lettori, ora avete un piccolo motivo in più per aiutarci a rompere il muro del conformismo.

(nr)

Appello internazionale
Fuorilegge è l'Italia, non la Sea Watch
 700 firmatari **PAGINA 15**

La crisi Usa-Iran
Non sottovalutiamo i rischi della realpolitik
 Gian Giacomo Migone **PAGINA 15**

Medio Oriente
La nuova Russia avanza ma ha i piedi d'argilla
 Eugenio Dacrema **PAGINA 7**

Periodico Italiano Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.P. n° 2321/03
 90629
 9 774225 213517





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCMM-N° 177
ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 29 Giugno 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

Cultura
Morra Greco apre il palazzo dell'arte contemporanea
Pacelli a pag. 17



Il cantiere azzurro
Zapata e Castagne il Napoli punta ai gioielli Atalanta
Taormina a pag. 22



Il concerto
De Simone porta Mozart nel bosco di Capodimonte
Longobardi a pag. 16



Imprese in crisi, il caso Di Maio

► Attacchi all'industria e assenze dai tavoli delle trattative, il peso del ministero sempre più debole. Dall'Ilva alla Mercatone, alla Jabil: aperte 158 vertenze. In bilico 242mila posti, 90mila solo al Sud

L'analisi
TRA REDDITO E POVERTÀ QUALCOSA NON TORNA

Luca Ricolfi

Nei giorni scorsi sono stati resi noti gli ultimi dati sul reddito di cittadinanza: al 31 maggio il numero totale di domande presentate era di 1 milione e 252mila, di cui 674mila accolte, 277mila respinte e il resto (301mila) sospese o ancora da elaborare. Complessivamente le domande accolte sono circa il 71% di quelle analizzate.

Il ritmo delle domande è in netto calo: sono state 820mila il primo mese (marzo), poi 243mila (aprile), infine 198mila (maggio). Il governo prevede che, alla fine, le domande accolte saranno circa 1 milione, ovvero parecchie meno di quel che si attendeva.

Poiché il numero di famiglie in condizioni di povertà assoluta, secondo l'Istat (indagine 2018), si aggira intorno al milione e 800mila, parrebbe che i conti non tornino. Le domande già accolte (674mila) sono poco più di 1/3 del numero di famiglie povere. Aggiungendo quelle già presentate ma non ancora valutate si arriverà intorno a 884mila domande accolte, meno della metà (48,5%) del dato Istat. Infine, dando per buona la previsione del governo si dovrebbe arrivare a 1 milione entro fine anno, poco più della metà (54,9%) del dato Istat.

Continua a pag. 55

Francesco Pacifico

Imprese in crisi, il ministro Di Maio sotto accusa dei sindacati: la cultura antimpresa dei Cinquestelle e l'assenza dai tavoli delle trattative sta soltanto avendo l'effetto di accelerare la desertificazione industriale del Mezzogiorno. A parlare sono i numeri. Le grandi vertenze industriali - dall'Ilva alla Mercatone, alla Jabil - sono salite a 158, i lavoratori coinvolti sono 242mila, che salgono a 310mila considerando anche l'indotto e riguardando almeno 90mila addetti nelle fabbriche del Sud. A pag. 2

Le nomine

Commissione europea
l'Italia resta ai margini

Antonio Pollio Salimbeni

Il governo giallo-verde tagliato fuori dagli incarichi che contano. E non solo a livello di governo, ma anche di Parlamento: non ci sono nomi espressi dalla maggioranza per le presidenze di Commissione (che a Strasburgo contano molto). Gli unici due candidati sono infatti il popolare Tajani e il pse Gualtieri. A pag. 7

Il caso della nave

Cinque Paesi Ue aprono ai migranti della Sea Watch

Michela Allegri

Per le 40 persone da più di due settimane a bordo della Sea Watch l'odissea potrebbe essere vicina alla fine: dopo l'ennesima giornata di trattative tra Roma e Bruxelles, uno spiraglio si è aperto con la disponibilità di 5 Paesi ad accogliere i migranti. A pag. 8

Le idee

Perché in tv ci appassiona la prevalenza del male

Edoardo Boncinelli*
Maurizio Bifulco

Accendere il televisore e seguire le notizie di un Tg, non importa quale, significa automaticamente essere subissati di cattive notizie, talvolta tragiche o orripilanti. Su questo non c'è alcun dubbio, ma perché? Il primo elemento riguarda il fatto che dal punto di vista mediatico gli eventi negativi fanno molto più notizia di quelli positivi perché catturano l'attenzione molto più di quelle buone, sottraendo loro spazio. Continua a pag. 55

Traffico, debutta il piano speciale. Chilometri di code, bloccate anche le ambulanze



La Riviera di Chiavari trasformata in un mare di lamiere bollenti. ANTONIO BALASSO/NEWFOTOSUD

Universiadi, Napoli prigioniera per 15 giorni

Gennaro Di Biase e Valerio Esca in Cronaca

Punto di Vespa

L'affidamento dei bambini e i danni dell'ideologia

Bruno Vespa

Il lettore farà fatica a crederlo, ma in 24 stagioni di Porta a Porta, l'unica, forte, ripetuta pressione per non fare una trasmissione l'ho subita nel tardo inverno del 2002. La trasmissione andò regolarmente in onda il 12 marzo e si riferiva agli abusi sui minori compiuti nella comunità toscana del Forteto di Barberino del Mugello. Un tempo fiore all'occhiello della sinistra, poi demolita da quindici anni di processi e da pesantissime sentenze definitive. Continua a pag. 55

La rivincita dei giochi senza tempo

L'ultimo mattoncino Lego «Compriamo Gardaland»

Lego, il colosso dei mattoncini, si allea con Blackstone e il fondo pensione canadese Cppib e presenta un'offerta dal valore di 6 miliardi di dollari per Merlin Entertainments che, oltre ai musei delle statue di cera Madame Tussauds, ha in portafoglio i parchi giochi Legoland e anche altre attrazioni, quali il London Eye, fino al nostro Gardaland. Per Lego si tratta di un'acquisizione importante, visto che i parchi Legoland sono i secondi al

mondo dopo Disneyland. Ma anche per Merlin l'operazione apre un nuovo capitolo della sua lunga storia. Un colosso valutato quasi 6 miliardi di dollari con i suoi 67 milioni di visitatori e 28.000 dipendenti, ma con alle spalle un'avventura non troppo fortunata in Borsa. Ma ieri i titoli Merlin hanno festeggiato l'annuncio dell'acquisizione schizzando del 13,7% a 449 pence. Servizio a pag. 13



neafit
dimagrire si può

DETOX
CINQUE-CINQUE-CINQUE

5
GIORNI
ORE
FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI | 800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli

neafit.it



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 177 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 29 Giugno 2019 • SS. Pietro e Paolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

informativa le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mind the gap
Il giudice Daria de Pretis: «Parità di genere atto di giustizia»
Giansoldati a pag. 21



Milan, no Europa
Affari Roma-Juve: arriva Spinazzola via Luca Pellegrini Lazio, ecco Lazzari
Nello Sport



Quarti Mondiali
Alle 15 l'Italia tifa le azzurre contro l'Olanda e l'afa francese
Nello Sport



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

I controlli sul "nero"
La scoperta del Reddito: ci sono meno poveri

Luca Ricolfi

Nei giorni scorsi sono stati resi noti gli ultimi dati sul reddito di cittadinanza: al 31 maggio il numero totale di domande presentate era di 1 milione e 252 mila, di cui 674 mila accolte, 277 mila respinte e il resto (301 mila) sospese o ancora da elaborare. Complessivamente le domande accolte sono circa il 71% di quelle analizzate.

Il ritmo delle domande è in netto calo: sono state 820 mila il primo mese (marzo), poi 243 mila (aprile), infine 188 mila (maggio). Il governo prevede che, alla fine, le domande accolte saranno circa 1 milione, ovvero parecchie meno di quel che si attendeva.

Poiché il numero di famiglie in condizioni di povertà assoluta, secondo l'Istat (indagine 2018), si aggira intorno al milione e 800 mila, parrebbe che i conti non tornino. Le domande già accolte (674 mila) sono poco più di 1/3 del numero di famiglie povere. Aggiungendo quelle già presentate ma non ancora valutate si arriverà intorno a 884 mila domande accolte, meno della metà (48,5%) del dato Istat. Infine, dando per buona la previsione del governo si dovrebbe arrivare a 1 milione entro fine anno, poco più della metà (54,9%) del dato Istat.

Qualcosa sembrerebbe non tornare. Possibile che a tre mesi dal varo della legge, pur includendo nel calcolo le numerose domande già presentate ma non ancora accolte, si sia sotto il 50%? Quali possono essere le ragioni di una discrepanza così macroscopica?

Continua a pag. 18

Il governo a Raggi: pulire Roma

► **Il documento.** Il dicastero dell'Ambiente: «Preoccupazione per la salute pubblica»
Avviso al Campidoglio: «Intervenire subito». Roghi tossici: il Lazio supera la Campania

Il ponte Morandi giù in 6 secondi. Le lacrime degli sfollati: «Era il nostro Brooklyn»



Autostrade, il ministero frena sulla revoca

I tecnici: serve una sentenza. Guerra M5S alle imprese: 70mila posti a rischio

BENOVIA Nel giorno della demolizione dei resti del ponte Morandi Luigi Di Maio attacca ancora Atlantia: «Autostrade gratis, via la concessione». Ma il ministero manifesta dubbi.

Canettieri, Di Branco
Fransese, Guasco
e Mancini alle pag. 4, 5 e 6



Consensi per Giorgetti
Nomine, Timmermans verso la presidenza Ue
L'Italia resta ai margini

Sale il socialista Frans Timmermans, scende il popolare Manfred Weber, più probabile ora all'Europarlamento. Ore calde per la Commissione Ue. E per l'Italia un ruolo marginale, Pollio Salimbeni a pag. 7

Le sette piaghe della città

ROMA Virginia Raggi fino a dieci giorni fa negava tutto: nessuna emergenza rifiuti. Ora è il governo a riconoscere che «non paiono ingiustificate preoccupazioni per lo stato della salute umana e dell'ambiente» nella Capitale. Tanto che il governo chiede alla giunta Raggi di comunicare con estrema urgenza «le azioni che intende intraprendere per garantire ai cittadini l'ordinario servizio di raccolta dei rifiuti».

De Cicco, Evangelisti
e Mozzetti alle pag. 2 e 3

Capitana indagata
Cinque paesi Ue: «Si ai migranti della Sea Watch»

Michela Allegrì

Prosegono le trattative per consentire lo sbarco ai 40 migranti della Sea Watch 3. Cinque Paesi sono disponibili ad accogliere i profughi, ma il ministro dell'Interno Matteo Salvini tiene il punto: la distribuzione deve essere concordata prima dello sbarco e i migranti non devono essere identificati in Italia. E l'accordo è ancora lontano.

A pag. 8
Conti a pag. 9

Il poliziotto è grave
Lite con la moglie e coltellate all'agente Far West a Torbella

Raffaella Troili

Una donna che non lo voleva più, un agente intervenuto in suo soccorso, accoltellato. Pietro Maruca, pluripregiudicato, dopo l'ennesima lite davanti alla tabaccheria che da dicembre gestiva la moglie in via dei Cochi a Tor Bella Monaca, ha dato fuoco al negozio. E in preda all'alcol ha speronato l'auto e accoltellato al torace un agente, intervenuto per sedare la lite.

A pag. 13

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

NUOVE IDEE PER IL CAPRICORNO

Buonigiorno, Capricorno! Roma festeggia i Santi protettori, voi vivete la Luna più bella di giugno, la prima veramente estiva.

Transita in Toro, settore dell'amore e anche della fortuna imprenditoriale. E' dunque necessario far partire subito le nuove iniziative, con la certezza che la vostra attività può diventare molto più fruttuosa rispetto al passato. Marte vi ispira molta sensualità, Giove prevede nascite in famiglia. Auguri.

L'oroscopo a pag. 33

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,20. Nel Molise, il Messaggero • Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,50.



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY



IN EDICOLA A € 9,90

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

SABATO 29 giugno 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 153 | Anno 20 - Numero 177 | www.ilrestodelcarlino.it

BOLOGNA-IMOLA



BOLOGNA, IN 16 PATTEGGIANO 34 ANNI Racket dei funerali Arriva la stangata

ORLANDI ■ In Cronaca



GLI ORRORI DI REGGIO LE FAMIGLIE CALPESTATE

di BRUNO VESPA

L LETTORE farà fatica a crederlo, ma in 24 stagioni di "Porta a porta", l'unica, forte, ripetuta pressione per non fare una trasmissione l'ho subita nell'inverno 2002. La trasmissione andò in onda il 12 marzo e si riferiva agli abusi sui minori compiuti nella comunità toscana del Forteto di Barberino del Mugello. Un tempo fiore all'occhiello della sinistra, poi demolita da quindici anni di processi e da pesantissime sentenze definitive. I capi d'accusa prevalenti riguardavano abusi sessuali su minori, ma l'elemento comune con l'inchiesta sconcertante di questi giorni su quanto accade nel Reggiano è nel martellante e sistematico lavaggio del cervello dei bambini, certificato da una sentenza del 2015 in uno dei tanti processi al Forteto. Lo Stato fu allora condannato dalla Corte europea dei diritti dell'uomo per l'illegittimo operato del Tribunale dei minori di Firenze, accusato di aver ostacolato l'avvicinamento dei bambini ospiti del Forteto con la madre e la nonna. Il Forteto aveva una formidabile copertura politica (di qui le pressioni) che ci auguriamo manchi nell'inchiesta di Bibbiano.

[Segue a pagina 6]

Caso migranti, indagata la capitana

Si tratta con cinque Stati. Il Viminale: no dell'Olanda, è disgustoso | G. ROSSI e RONDONI ■ A pagina 5



POLIDORI, BARTOLOMEI e commento di MARMO ■ Alle p. 2 e 3

Genova, ore 9,37 di ieri: i monconi del Ponte Morandi vengono abbattuti con la dinamite

FLAT TAX IN PERICOLO

La tela di Conte Slitta a ottobre la procedura Ue

MARIN ■ A pagina 4

FINO AL 15 SETTEMBRE

Autostrade apre Pedaggi soft, rinviati i rincari

Servizio ■ A pagina 2

AFFARI SPORCHI

Racket dei bimbi «Era la zarina a pilotare gli affidi»

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

IL PM: MERITO AZZERATO

«Concorsi truccati da rettori e prof di 14 università»

SPANO e DAMIANI ■ A pagina 11

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



ESTATE DI MUGHINI

«Gli italiani in spiaggia? Tutti bolliti»



PONCHIA ■ A pagina 13

DA ALI A SARKÒ

Bolt e gli altri Se tornare è un rischio



TURRINI ■ A pagina 12

SCOPRI LE SERATE GASTRONOMICHE DI PALAZZO DI VARGINANA

PALAZZODIVARGINANA.COM

T. 051 9938300
gestirelations@palazzodivarginana.com



GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 29 GIUGNO 2019
IL SECOLO XIX

GECAR

OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXIII - NUMERO 153, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50

GNN

Alle 9.37 di ieri l'esplosione ha cancellato i monconi di levante del ponte. Ora la ricostruzione può accelerare



FORNETTI

I cinquecento chili di esplosivo sistemati nei monconi di levante del ponte Morandi esplodono: crollano le pile 10 e 11 del viadotto sul torrente Polcevera

IL RACCONTO DI MARCO MENENI / PAGINA 2

Oltre il Morandi

Il messaggio di Genova al Paese

L'unico finale buono per la città

LUCA UBALDESCHI

MAURIZIO MAGGIANI

Ci sono sentimenti diversi nelle lacrime che tanti genovesi - bambini, giovani adulti, anziani - non sono riusciti a trattenere alle 9,37, quando la dinamite e il plastico hanno fatto crollare i monconi di levante del ponte Morandi. C'è la commozione, comprensibile anzi doverosa, nel veder scomparire un simbolo della città, qualcosa che appartiene all'identità di chi abita in questa parte d'Italia perché a tutti evoca un ricordo personale. Un simbolo diventato da quasi 11 mesi anche testimonianza di dolore e morte: ma se il Morandi è uscito ieri dall'orizzonte fisico del ge-

novesi, non uscirà dalla mente e dal cuore dove è scolpita la consapevolezza di aver sofferto una tragedia inaccettabile.

Poi c'è l'orgoglio, l'orgoglio di saper fare le cose e saperle fare bene. La potenza delle immagini, di quell'esplosione che lancia in aria colonne d'acqua e piega l'architettura disegnata da Riccardo Morandi negli Anni Sessanta, non deve distrarci dal considerare che abbattere un ponte in un contesto urbano come quello della Valpolcevera appartiene dal punto di vista tecnico alla categoria dell'eccezionale.

SEGUE / PAGINA 2

Eva bene, l'hanno tirato giù. Non è stato un gran spettacolo, con tutti i ministri lì attorno ci si sarebbe aspettato qualcosa di più, in fatto di finali esplosivi si è visto molto di meglio. Invece è stata solo una cosa ben fatta, veloce, pulita, efficace, con solo una piccola concessione alla spettacolarità nell'audio, un gran tuono di tempesta, vivido e lontano. Ma perché mai avrebbe dovuto essere diversamente? Forse che doveva essere un'esecuzione di pena capitale in pompa magna? Questo volevamo? Le esecuzioni capitali ci sono state, sono state commi-

nate a quarantatré cittadini in un mattino di vigilia senza la presenza di autorità e media, pioveva troppo forte. E il Ponte è stato la mannaia, non il boia. E il boia aveva la sua maschera, da allora non se l'è più tolta. Forse avevamo bisogno di un gran gesto di vendetta? Ma il Ponte non ha occhi per riscattare quelli strappati via quel mattino piovoso. C'era solo che da liberarcene, e nient'altro. Liberarci di una vecchia promessa che si è fatta maceria. Liberarci di un fallimento, il fallimento di un'impresa, di una politica, di un amore.

SEGUE / PAGINA 3



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

DA LUNEDÌ 1° LUGLIO
Liti fiscali,
il rito telematico
diventa
obbligatorio

Ambrosi e Iorio
— a pagina 17

Nell'e-fattura
immediata
va indicata la data
dell'operazione

De Stefanis
— a pagina 18



PIMCO
pimco.it

FTSE MIB 21234,79 +0,59% | SPREAD BUND 10Y 242,80 -1,80 | €/€ 1,1380 +0,09% | ORO FIXING 1409,00 +0,46% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

Imprese e sindacati contro Di Maio: danni all'economia

INDUSTRIA E POLITICA

Boccia: misurare le parole, dietro le imprese ci sono lavoratori e famiglie

I sindacati su Atlantia: il ministro dello Sviluppo rovina un'azienda solida

Anie e imprese bresciane denunciano: gli ordini, i bonus slano strutturali

Confindustria: produzione -0,7% nel secondo trimestre. Le attese estive peggiorano

«Vorremmo evitare di alimentare polemiche, ma in merito a società quotate e non solo servirebbe una valutazione più a freddo del linguaggio da usare» ha detto il presidente di Confindustria Boccia, riferendosi alle parole di Di Maio su Atlantia. «Ricordo che dietro queste imprese ci sono lavoratori e famiglie». Il Paese «non può essere governato solo da emergenze», ha aggiunto Boccia, «dobbiamo sbloccarlo e non cavalcare ansie, recuperando fiducia e spingendo sulle infrastrutture a partire dalla Tavi». Anche i sindacati contro il ministro: «Su Atlantia parole senza senso, danneggiano un'azienda solida».

Dalle assemblee dell'Anie e dell'Industria bresciana arriva intanto l'ennesima richiesta al governo di stabilizzare i sostegni alle imprese: dopo un 2018 molto positivo, lo stop and go sta frenando gli investimenti, le commesse calano vistosamente, anche dall'estero. Il Centro studi della Confindustria certifica la frenata generale: la produzione industriale è -0,7% nel secondo trimestre, l'apporto al Pil sarà negativo. È il calo di fiducia in giugno preannuncia un andamento fiacco dell'economia anche nei mesi estivi».

TARIFFE

Aspi rinvia i rincari dei pedaggi a dopo l'estate

Laura Scrafini
— a pagina 2

I CONTI DEL GRUPPO

Ecco perché Autostrade è cruciale per i Benetton

Antonella Olivieri
— a pagina 2

IL FUTURO DOPO LA BCE



Dopo la Bce. Mario Draghi esclude un impegno a guida della Commissione Ue

PANORAMA

MIGRANTI

Sea Watch ancora bloccata, indagata capitana della nave

L'odissea dei migranti ancora a bordo della Sea Watch potrebbe essere vicina alla conclusione dopo la disponibilità di Francia, Germania, Lussemburgo, Finlandia e Portogallo ad accogliere le 44 persone. Intanto la capitana Carola Rackette è indagata.

GENOVA

Demolito il moncone Est del Ponte Morandi

Ieri alle 9,37 stupratissime esplosioni istantanee hanno sgretolato in un momento colossale del ponte sul Polcevera, a Genova. La demolizione consente di avviare la costruzione di un nuovo viadotto dell'autostrada.

RIASSETTI

Enel, al via il rischio delle attività in Romania

Carlo Festa
— a pagina 9

Il vicepremier va ancora all'attacco. Dossier economici, stallo nel governo

RISCHIO PARALISI

Al Gao Conte e Trià sbloccano il tavolo dell'intesa con la Ue

Il vicepremier Di Maio attacca ancora Autostrade e il gruppo Atlantia sulla concessione e torna a respingere il «ricatto» di Arcelor su Iva. Ma i dossier economici nel governo sono fermi. Passi avanti di Conte e Trià nella trattativa con la Ue sul conti.



Salvataggi Alitalia, spunta un nuovo pretendente: il sudamericano Efromovich

Gianni Dragoni
— a pag. 3

NOMINE EUROPEE

Il presidente della Bce, che è alla scadenza del mandato, smentisce la candidatura

«Par sentendosi onorato» il presidente della Bce, Mario Draghi, «non è disponibile». Lo hanno chiarito fonti di Francoforte, dopo le indiscrezioni sulla candidatura alla guida della Commissione Ue. L'anticipazione è stata pubblicata su ilsole24ore.com.

Isabella Bufacchi
— a pag. 14



Commercio Ue e Mercosur firmano l'intesa dopo un negoziato ventennale

Di Donfrancesco
— a pag. 14

Nasce un mercato di 780 milioni di persone e secondo la commissaria al Commercio Cecilia Malmström (in foto) farà risparmiare 4 miliardi di euro l'anno

RIASSETTI

Edizione entra con il 2,9% nel capitale di Prysmian

Edizione, la holding che fa capo alla famiglia Benetton, entra in Prysmian con il 2,9% del capitale e si prepara a modificare, per la seconda volta in 12 mesi, l'assetto azionario di Connect, il veicolo a cui fa capo il 29,9% della spagnola Cellnex.

LEGO-BLACKSTONE

Rilevati London Eye e musei Madame Tussauds

Il big danese del giocattolo Lego e i fondi Blackstone e Cppib hanno rilevato per 5,9 miliardi di sterline il gruppo Merlin Entertainments, che detiene il museo Madame Tussauds e la grande ruota panoramica di Londra.

FALCHI & COLOMBE

TEORIA MONETARIA E SOCIAL

di Donato Masciandaro

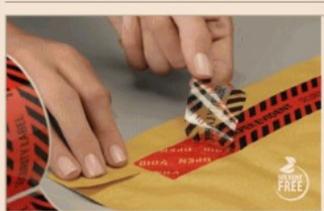
La Moderna Teoria Monetaria (MMT) è un fenomeno interessante: mostra come il mix tra tre elementi possa fare tendenza.

IL MERCATO

LIBRA, IL NUOVO CHE SPAVENTA

di Alessandro Penati

Libra, la criptovaluta di Facebook è stata accolta da critiche, scetticismo e paure.



SPEDIZIONI SICURE
FABO Ship - Etichette antieffrazione. Applica, sigilla, spedisci.

FABO Ship sono etichette antieffrazione per spedire in totale sicurezza che funzionano come chiusure: se l'etichetta viene rimossa lascia un segno indelebile del tentativo di apertura. Ideali per imballi di valore e posta confidenziale, aggiungono alla chiusura tradizionale un sigillo di sicurezza.

Acquista subito su www.viking.it digitando il codice 1013371

È facile, è FABO!



Scopri gli utilizzi su fabosolutions.com



Pagamenti al 30 settembre per minimi e forfettari

DICHIARAZIONI

Le istruzioni delle Entrate Alla cassa entro lunedì 4,5 milioni di contribuenti

La proroga dei versamenti al 30 settembre allarga il perimetro. Alla vigilia della pubblicazione in «Gazzetta Ufficiale» della conversione del decreto crescita (legge 58/2019) attesa per oggi, arriva un chiarimento che consente anche a minimi e forfettari di riman-

dare l'appuntamento alla cassa con i versamenti delle imposte sui redditi che altrimenti sarebbe scaduto lunedì 9 luglio. Un'interpretazione estensiva - quella della risoluzione 64/E/2019 - che consente non solo a ditte, professionisti e società soggette alle nuove pagelle fiscali (gli Iva, Indici di affidabilità fiscale) di arrivare fino al prossimo 30 settembre per versare con il modello F24 il saldo 2018 e il primo acconto per il 2019. Alla cassa entro lunedì 1° luglio 4,5 milioni di contribuenti.

Morina e Parente
— a pag. 5

GLI STRESS TEST DELLA FED

Deutsche ok ma prepara 20mila tagli

Credit Suisse rimandato, pesa il trading

Marco Valsania
— a pag. 11

.marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE



Pack, orologi, latine e jeans: l'era dei brand arcobaleno

La differenza crevalore. È l'inclusione diventa matrice nella gestione dell'impresa e anche tratto distintivo del campagne di marketing. È l'una via a un modello di marketing, quella che crea valore dentro e fuori l'organizzazione che in questa settimana dedica agli eventi del Pride la sua massima realizzazione. **Giampaolo Colletti**



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 29 giugno 2019 | € 1,20

Ss. Pietro e Paolo
Anno LXXV - Numero 177

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50
a Terni e prov. e nella Riviera Adriatica (da Milano Marittima a S. Benedetto del Tronto): Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

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

Roma è un rogo e il governo dorme

Rifiuti Mezza città è al collasso, l'Ama non passa più nemmeno a svuotare i cassonetti
Si moltiplicano gli incendi nei quartieri. I ministri litigano e non si curano della capitale

IL TEMPO di Oshø



Accoltellato dal marito durante la colluttazione a Tor Bella Monaca: è grave

Cerca di dividere due coniugi, poliziotto in fin di vita

I pm: non può essere leggerezza

**Giardinieri «furbetti»
ora tremano i vertici**

Ossino → a pagina 18

■ Era intervenuto per una lite fra marito e moglie in una tabaccheria a Tor Bella Monaca. Ma, quando lui e l'autista della «Volante 48» sono giunti sul posto, l'uomo è fuggito e ha urtato la vettura della polizia. Quindi ha accoltellato il capopattuglia di 32 anni, che ora è ricoverato in gravi condizioni.

Gallo → a pagina 17

Tragedia familiare a Civitavecchia

**Uccide la madre e siede
ad aspettare la polizia**

Laghi → a pagina 10

di Franco Bechis

Il caos rifiuti di Roma è ancora senza soluzione. Negli ultimi tre giorni l'Ama non è nemmeno passata a ritirare la spazzatura dai cassonetti in molti quartieri della città e terrorizzata dalla emergenza sanitaria molti cittadini danno fuoco a sacchi e bidoni della monnezza. Assistono muti Virginia Raggi e Nicola Zingaretti, ma anche Giuseppe Conte se la dorme. segue → a pagina 2

Sui migranti lite con l'Ue

La capitana della Sea Watch è indagata



Frasca → a pagina 4

Non c'è pace tra i Dem

Caos Pd, De Luca attacca i parlamentari in barca

Carta → a pagina 6

Buona TV a tutti

**SuperQuark
stupisce ancora**

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

MOTO E'
Vendita e assistenza tecnica moto e scooter

Via Corchiano, 60
Civita Castellana
Tel. 0761.971906
388.3074057 - 328.6464979

L'ex capitano giallorosso a un passo dall'addio al calcio

De Rossi dice «no» ai viola. Smette?

■ De Rossi stava per firmare un contratto annuale con la Fiorentina, poi il ripensamento in extremis. «No» al contratto con la società degli amici Pradè e Montella perché ormai nella sua testa è convinto: vuole smettere e dire basta con il calcio. Almeno questa sembra essere l'intenzione dell'ex capitano della Roma dopo il brutto addio alla maglia giallorossa e lo strappo con la società americana. Difficile vederlo con una maglia diversa da quella della «sua» Roma, soprattutto dopo le grandi dimostrazioni d'amore del popolo giallorosso.

Schilo → a pagina 27



IL GIUSTO SUSTENIUM
PER LA TUA ESTATE

EDIZIONE ESTATE

FABRICATI
DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA
I TUOI SALI MINERALI

Chiedi un consiglio nelle farmacie **ENERGY** (L. 2012)

Sabato 29 Giugno 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 152 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,90

Uk € 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00*
Francia € 2,50



*A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30

AGENZIA DELLE ENTRATE

Versamenti entro il 30 settembre per i contribuenti minimi e a forfait

Poggiani a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Versamenti fiscali - La risoluzione dell'Agenzia delle entrate sulla proroga per i forfetari

Decreto Crescita - Il testo convertito in legge



Accertamenti fiscali - L'ordinanza della Cassazione

China Media Group e Class Editori firmano un Memorandum per rafforzare la collaborazione a pag. 19

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Uno scudo sul Made in Italy

Nasce un registro speciale per i marchi di eccellenza con almeno mezzo secolo di attività. Un fondo aiuterà le pmi a valorizzare i loro brand storici

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Il presidente cinese Xi Jinping non si ferma nella materializzazione del concetto di Nuova Era che ha inserito nella Costituzione. Ora è la volta della riforma, autoriforma, del PCC, il Partito Comunista Cinese, di cui è segretario generale. Lo ha ribadito nella sessione del gruppo di studio appunto per l'autoriforma del partito nel Comitato centrale di lunedì 24 giugno. Il partito, ha detto, deve avere il coraggio di farlo senza venir meno ai principi fondamentali del socialismo con le caratteristiche cinesi, frase che sottolinea la differenza con qualsiasi altro socialismo, così come lo aveva definito il fondatore della Nuova Cina Deng Xiaoping: un socialismo che usa tutti gli strumenti più efficienti del capitalismo. In effetti tutta la Cina, da Pechino a Shenzhen, a Hangzhou, a Canton, a Xian, appare come un cantiere aperto e non certo per gli infiniti lavori in corso, continua a pag. 2

Nasce un registro speciale per i marchi di eccellenza con almeno mezzo secolo di attività. Un nuovo fondo aiuterà le pmi a valorizzare i loro brand storici. Arriva anche un marchio per i prodotti fatti nello Stivale: lo stollone della Repubblica, con tanto di contrassegno anti-falso. A prevedere il tutto è la legge di conversione del decreto Crescita, che sarà pubblicata stasera in Gazzetta Ufficiale. Dani a pag. 32

Ottanta clandestini al giorno entrano in Friuli-Venezia Giulia
Valentini a pag. 5



AL MINIMO FRA I G7
L'aspettativa di vita diminuisce negli Usa
Scorane a pag. 14

DIRITTO & ROVESCIO
Era già capitato a Berlino il 18 giugno scorso, ricevendo il neopresidente ucraino Volodymyr Zelenskij e si è ripetuto il 27 giugno, nella cerimonia per l'insediamento della nuova ministra della giustizia tedesca. A un certo punto, mentre era sotto l'occhio di un nugolo di telecamere implacabili, Angela Merkel ha cominciato a tremare. Si vedeva che, da donna di ferro com'è, era rimasta sorpresa da se stessa. Ha cercato di comandare i suoi muscoli che però non le obbedivano. Ma non ha mai perso il controllo della situazione. Il volto era fermo e un po' aragno, quasi volesse rimproverare quel corpo che finiva il discorso. La donna più forte d'Europa e forse del mondo si è trovata improvvisamente debole. Eppure ha portato fino alla fine il suo cerimoniale. Prima il discorso, sembrava dire quel viso diventato umano. La cancellierata di un pezzo, nel suo turbamento, ha guadagnato in umanità. Nel dolore è salita fuori, sommersamente impaurita, la donna che ha dato tanto. Soprattutto al suo paese.

Advertisement for confidistema! featuring a network graphic and the text: LA TUA IDEA DI IMPRESA. IL NOSTRO CONTRIBUTO PER FARLA CRESCERE IN EQUILIBRIO.

Advertisement for confidistema.com with text: Consulenza e soluzioni per un credito su misura innovativo e accessibile. Includes social media icons and contact info.

Con guida «Come pagare meno tasse nei nostri investimenti» € 5,50 in più. Con guida «Modello TIR» € 6,00 in più.



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY

IN EDICOLA A € 9,90

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

SABATO 29 GIUGNO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbonamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 177 | Anno 20 - Numero 177 | www.lanazione.it



BENEDETTA, 8 ANNI, EVITA LA TRAGEDIA A TIRRENIA

Salva l'amica in mare 'Grazie al babbo bagnino'

BIANCHI ■ A pagina 9



GLI ORRORI DI REGGIO

LE FAMIGLIE
CALPESTATE

di BRUNO VESPA

L LETTORE farà fatica a crederlo, ma in 24 stagioni di 'Porta a porta', l'unica, forte, ripetuta pressione per non fare una trasmissione l'ho subita nell'inverno 2002. La trasmissione andò in onda il 12 marzo e si riferiva agli abusi sui minori compiuti nella comunità toscana del Forteto di Barberino del Mugello. Un tempo fiore all'occhiello della sinistra, poi demolita da quindici anni di processi e da pesantissime sentenze definitive. I capi d'accusa prevalenti riguardavano abusi sessuali su minori, ma l'elemento comune con l'inchiesta sconcertante di questi giorni su quanto accade nel Reggiano è nel 'martellante e sistematico lavaggio del cervello' dei bambini, certificato da una sentenza del 2015 in uno dei tanti processi al Forteto. Lo Stato fu allora condannato dalla Corte europea dei diritti dell'uomo per l'illegittimo operato del Tribunale dei minori di Firenze, accusato di aver ostacolato l'avvicinamento dei bambini ospiti del Forteto con la madre e la nonna. Il Forteto aveva una formidabile copertura politica (di qui le pressioni) che ci auguriamo manchi nell'inchiesta di Bibbiano.

[Segue a pagina 6]

Caso migranti, indagata la capitana

Si tratta con cinque Stati. Il Viminale: no dell'Olanda, è disgustoso | G. ROSSI e RONDONI ■ A pagina 5

SALTA TUTTO?

SALVINI E DI MAIO LITIGANO
ANCHE SOTTO IL PONTE MORANDI
E QUASI ESPLODE PURE IL GOVERNO

Genova, ore 9,37 di ieri: i monconi del Ponte Morandi vengono abbattuti con la dinamite

POLIDORI, BARTOLOMEI e commento di MARMO ■ Alle p. 2 e 3

FLAT TAX IN PERICOLO

La tela di Conte
Slitta a ottobre
la procedura Ue

MARIN ■ A pagina 4

FINO AL 15 SETTEMBRE

Autostrade apre
Pedaggi soft,
rinviati i rincari

Servizio ■ A pagina 2

AFFARI SPORCHI

Racket dei bimbi
«Era la zarina
a pilotare gli affidi»

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

IL PM: MERITO AZZERATO

«Concorsi truccati
da rettori e prof
di 14 università»

SPANO e DAMIANI ■ A pagina 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

ESTATE DI MUGHINI

«Gli italiani
in spiaggia?
Tutti bolliti»

PONCHIA ■ A pagina 13

DA ALI A SARKÒ

Bolt e gli altri
Se tornare
è un rischio

TURRINI ■ A pagina 12

SCOPRI LE
SERATE
GASTRONOMICHE
DI PALAZZO
DI VARIGNANA

PALAZZODIVARIGNANA.COM

T. 051 9913100
gestirelations@palazzodivarignana.com

Oggi a € 2,50



Sabato
29 giugno 2019
Anno 44 - N°153

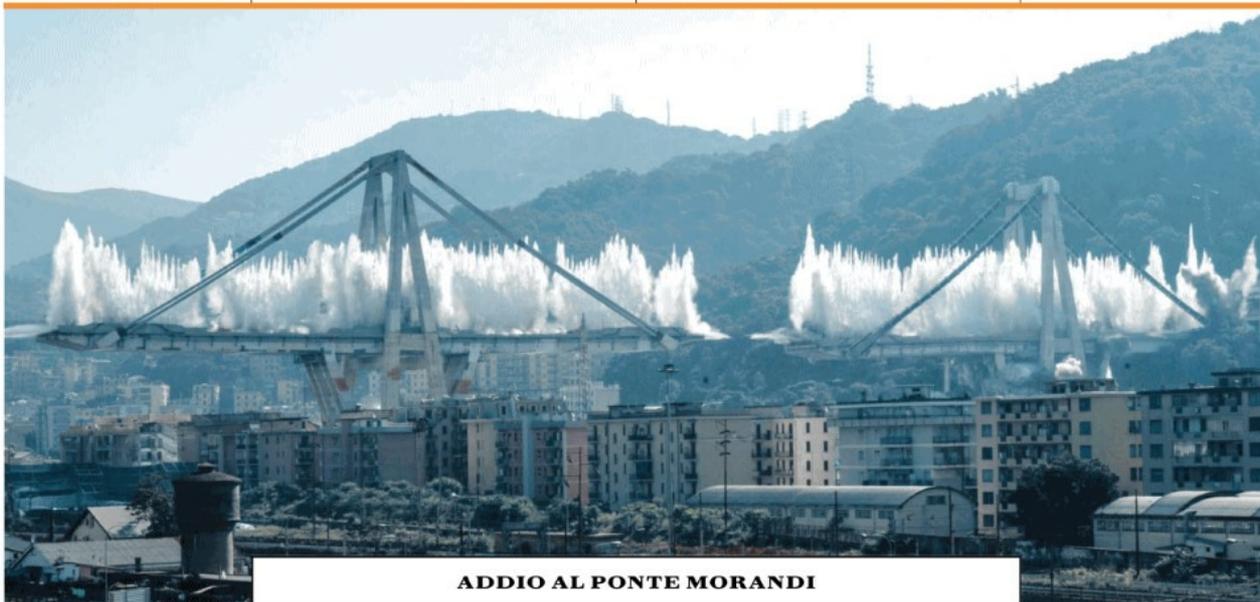
la Repubblica

Posteitaliane

cdp

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



ADDIO AL PONTE MORANDI

INTERVISTA

Putin "L'idea liberale è superata"

di Lionel Barber
e Henry Foy • pagine 6 e 7



Vladimir Putin, 66 anni

“
Migranti, gay:
perdiamo
i nostri valori
nel nome
dei diritti civili

Trump vince
perché capisce
la classe media
non per aiuti
dalla Russia

Genova, lo show e la polvere

Per la demolizione, una cerimonia con la politica in prima fila
Renzo Piano: "Sarà una festa solo quando lo ricostruiremo"

di Francesco Merlo

Di nuovo una vergogna necessaria è stata trasformata in fierezza nazionale, un funerale obbligato in un battesimo recitato, un rovinoso fallimento nel taglio di un nastro (esplosivo), e la distruzione

Salvini a Conte: la tregua con la Ue non mi piace

di Tommaso Ciriaco
• a pagina 8

delle rovine di un disgraziatissimo ponte in un nuovo Rinascimento: bum, appunto. Nell'attesa del botto, ieri è stata esibita la stessa pompa da inaugurazione di 4 anni fa.

• a pagina 2
servizi di **Ansaldo
Bompani e Patucchi**
• alle pagine 3 e 4

FORSE NON LO SAI
MA I BUONI POSTALI
SONO UNA FORMA
DI RISPARMIO SICURA
PER LA TUA FAMIGLIA.

BUONI E LIBRETTI
BUONO A SAPERSI

Il Paese incattivito

L'epidemia della violenza

di Natalia Aspesi

Per sentirsi umani, bisogna che ogni giorno si abbatta su di noi una storia disumana che ci faccia dimenticare le disumanità che nei giorni precedenti ci hanno indignato. Il caso poi sa come fare, alterna orrori e responsabilità, rendendo tutto un mondo, tutto un paese, tutti i colori politici, colpevoli: tutti noi colpevoli.

• a pagina 32
servizi di **Baldessarro e Brera**
• a pagina 17

SEA-WATCH

Indagata la Capitana Migranti ancora al largo

di Tonacci e Ziniti
• a pagina 10



Carola Rackete, 31 anni

In Carola rivedo la fierezza di Antigone

di Roberto Vecchioni

Caro direttore, è proprio vero che non c'è niente di nuovo sotto il sole. Qualsiasi storia, intreccio, episodio, qualsiasi accidente, doloroso percorso che la vita ci presenti nelle sue infinite variazioni c'era già stato, era lì da 2500 anni.

• a pagina 32
servizi di **Cuzzocrea
e D'Argenio**
• alle pagine 10 e 11

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

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

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

con Libri
L'Avventura dell'Uomo
nello Spazio € 12,40

NZ

Tuttolibri Da Brooklyn alla Basilicata: la vita da "Straniera" nel romanzo di Claudia Durastanti

NICOLA LAGIOIA - NELL'INSERTO DI 32 PAGINE



Calcio Il Milan è fuori dall'Europa League
Ripescato il Toro: "Subito in campo, senza paura"

BUCCHERI E MANASSERO - PP. 34-35



LA STAMPA



SABATO 29 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 153 II N. 176 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN



Lo spettacolo del Morandi giù in 6 secondi

MARCO MENDUNI - PP. 4 E 5

LA RIGENERAZIONE DI GENOVA
Ci liberiamo d'un fallimento

MAURIZIO MAGGIANI - P. 4

VINCENZO PINO / AFP

TUSK CERCA UNA SOLUZIONE POLITICA PER LA COMMISSIONE: TIMMERMANS IN POLE

Ue, Conte apre su Draghi Ma dalla Bce arriva un "no"

Il premier a Osaka negozia l'intesa per evitare la procedura di debito

DI MAIO E ATLANTIA

IL POPULISMO ALIMENTA L'INCERTEZZA

ALBERTO MINGARDI
Jonathan Ive, il designer della Apple, lascia il gruppo di Cupertino per mettersi in proprio. Con la sua nuova società, continuerà a lavorare per l'azienda creata da Jobs. APAG 23

Il premier Conte lancia Draghi alla guida dell'Unione europea. Ma il presidente della Bce si sfilia. A Bruxelles i leader continentali cercano un compromesso sulle caselle chiave dell'Ue. Per la Commissione il favorito è il socialista olandese Timmermans mentre avanza l'ipotesi del tedesco Weber all'Europarlamento. Il capo del governo italiano da Osaka lancia la doppia sfida contro la procedura di infrazione e il voto anticipato. BARBERA, BRESOLIN, CAPURSO, LOMBARDO, PAOLUCCI, SORGI - P. 2-3

MIGRANTI, LA COMPASSIONE NON BASTA

Cara Carola, stai sbagliando

DOMENICO QUIRICO
Dico la verità: dopo otto anni passati a raccontar i migranti, a spartir tutto con il primo di loro che piangesse lacrime nel deserto o tra le onde del mare, non provo simpatia per Carola. - P. 23

STAMPA PLUS ST+

IL VERTICE

AGLIASTRO E MASTROLILLI
**Al G20 sorrisi e ironie
Trump a Putin:
nessuna interferenza**

P. 9



REPORTAGE

LETIZIA TORTELLO

**Nell'Albania divisa
tra urne e proteste:
l'Italia è come noi**

P. 10



LE STORIE

ANDREA DI BLASIO

**Mendatica, chi si sposa
paga una tassa
ai single del paese**

P. 31

DANIELE FRATO

**Acqui Terme, la corsa
delle bighe
tirate dagli uomini**

P. 31

INTERVISTA COL PADRE DEI SOCIAL

E Zuckerberg disse: "Più regole per Facebook"

MARIO PLATERO ASPEN

È arrivato con un preavviso di un paio d'ore. Maglioncino girocollo grigio, leggero, solito taglio di capelli cortissimi, amabile, cordiale, viso pulito. Doveva essere una semplice conversazione sulle sfide digitali con Cass Sunstein, professore di legge a Harvard. Invece Mark Zuckerberg, che abbiamo incontrato ai margini del Aspen Ideas Festival ha fatto spettacolo, e notizia: «Regolatemi - ha detto il fondatore di Facebook e uno degli uomini più ricchi del mondo - che sia il Congresso a stabilire i perimetri di comportamento, ci vogliamo, li vogliamo». - P. 12

IL FONDATORE DI SPOTIFY

Ek a Torino "L'Europa torni a sognare"

NICOLA LILLO TORINO

Anche l'Europa può essere terra di innovatori, «ora bisogna osare e sognare in grande». Daniel Ek, 36 anni, svedese, co-fondatore di Spotify, di cui ora è amministratore delegato, ne è convinto. È l'uomo che ha rivoluzionato il mondo dell'industria musicale e il modo in cui ascoltare le canzoni. Non solo, ora punta anche alle news e ai podcast, come racconta nella sua visita di ieri alla Stampa. Il giovane, che ha fondato l'azienda in Svezia nel 2008, che oggi conta oltre 100 milioni di abbonati paganti su un totale di 217 milioni di utenti, è a Torino per l'ultima giornata dell'Italian Tech Week. In un dialogo alle Ogr con il presidente della Fondazione Agnelli, John Elkann, parla dell'identità dei nuovi innovatori, della forza della creazione, del coraggio che serve per emergere e della necessità di superare i fallimenti che non vanno stigmatizzati, proprio come avviene negli Stati Uniti. - P. 13

BUONGIORNO

La bancarotta dei liberali

MATTA FELTRI

È vero l'Europa si occupa solamente di quattrini e contabilità (ma ricordarsi sempre che l'Europa è una libera associazione di Stati e non la Trimurti), ed è finita che a occuparsi solamente di quattrini e contabilità sono anche i liberali, definizione peraltro vaga ed elastica. E dunque vediamo una moltitudine di liberali, bravi e meritori, armati di testi fondanti e di ascisse e coordinate a ricondurre nella giusta teoria ogni scostamento di bilancio, ogni dubbio di copertura, ogni strategia di welfare e secondo il liberalismo dirigista di Keynes o il liberalismo liberista di von Hayek. Su tutto il resto si sono distratti e, mentre battevano sulla calcolatrice, qui si sono sbriciolate le mura dello stato liberale, venute giù sotto le scorribande dignitanti di chi prende a randellate le emergenze, si è fatta macelle-

ria della presunzione d'innocenza, il diritto su cui poggiano tutti gli altri, perché è il primo a definire la libertà dell'uomo, si sono consegnate le nostre anime allo spionaggio di Stato in nome dell'onestà da riedificare, si è assistito - con la codificazione di reati sempre nuovi e pene sempre più lunghe - alla santificazione del carcere come unico regolatore della società, si è lasciato che la Giustizia diventasse rabbiosa vendetta, e tutto questo conduce dritto alla Sea Watch 3, come epicentro della politica migratoria in cui sono sacri i confini, sacra la sicurezza, sacra l'identità, sacra la sovranità ma non è più sacra la vita umana. E i liberali zitti, quasi tutti. Zitti e storditi. Non c'è giustizia senza compassione, diceva Benedetto Croce, un liberale che oggi si vergognerebbe di noi.

Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

LUCREZIA REICHLIN
L'ENIGMA INFLAZIONE **IN ALLEGATO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 5,20* Sabato 29 Giugno 2019 Anno XXXI - Numero 128 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classeditori* Spedite in A.P. art. 1 e L. 4804 DCB Milano

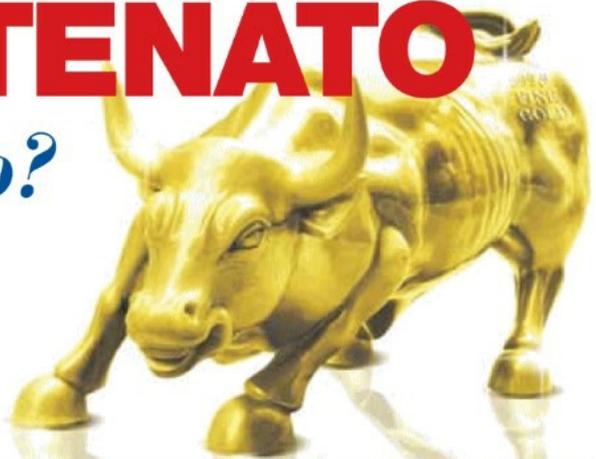
A UN ANNO DALLA NOMINA PARLA GAETANO MICCICHÈ, PRESIDENTE DELLA LEGA DI SERIE A

Il calcio italiano si risolleverà così

INVESTIMENTI *Ci sono 11 mila miliardi in bond con rendimenti negativi. Anche per questo nel mondo cresce la voglia per una vecchia alternativa, mai così in auge da sei anni*

ORO SCATENATO

Ma è rifugio vero?



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Il presidente cinese Xi Jinping non si ferma nella materializzazione del concetto di Nuova Era che ha inserito nella Costituzione. Ora è la volta della riforma, autoriforma, del PCC, il Partito Comunista Cinese, di cui è segretario generale. Lo ha ribadito nella sessione del gruppo di studio appunto per l'autoriforma del partito nel Comitato centrale di lunedì 24 giu-

gno. Il partito, ha detto, deve avere il coraggio di farlo senza venir meno ai principi fondamentali del socialismo con le caratteristiche cinesi, frase che sottolinea la differenza con qualsiasi altro socialismo, così come lo aveva definito il fondatore della Nuova Cina Deng Xiaoping: un socialismo che usa tutti gli strumenti più efficienti del capitalismo. In effetti tutta la Cina, da Pechino a Shenzhen, a Hangzhou, a Canton, a Xian, appare come un cantiere aperto e non certo per gli infiniti lavori in corso, infrastrutturali ed edili. Se vai nella **China**

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <p style="color: red; font-weight: bold;">DECRETO CRESCITA</p> <p style="color: blue; font-weight: bold;">Il piccolo Fintech ora può crescere</p> | <p style="color: blue; font-weight: bold;">NEW BANKING</p> <p style="color: red; font-weight: bold;">Nagel disegna Mediobanca 4.0</p> | <p style="color: red; font-weight: bold;">SALINI IMPREGILO</p> <p style="color: blue; font-weight: bold;">Come sarà il polo dei grandi lavori</p> | <p style="color: blue; font-weight: bold;">CHINA MEDIA GROUP</p> <p style="color: red; font-weight: bold;">Accordo con Class Editori</p> |
|---|---|---|--|

Le parti umane possono essere stampate.

Davvero?

Davvero.

Migliorare la qualità della vita costa poco. Grazie al processo di stampa 3D è possibile ottenere una protesi perfettamente funzionante con meno di cento euro. Fidelity osserva il mondo che cambia, e ti aiuta a trovare le idee di investimento di domani.

fidelity-italia.it/tecnologia



Rischio di perdita del capitale investito. Queste informazioni non devono essere riprodotte o circolate senza autorizzazione preventiva. Questa comunicazione non è diretta e non deve essere diretta a persone residenti negli Stati Uniti o ad altri soggetti residenti in paesi dove i fondi non sono autorizzati alla distribuzione. Fidelity fornisce esclusivamente informazioni sui suoi prodotti e non offre consulenza sugli investimenti basata su circostanze individuali. Fidelity International si riferisce al gruppo di società che compone l'organizzazione globale di gestione di investimenti che fornisce informazioni su prodotti e servizi in determinate giurisdizioni, ad eccezione dell'America settentrionale. Fidelity, Fidelity International, il logo di Fidelity International e il simbolo "F" sono marchi registrati da FIL Limited. Il presente materiale è pubblicato da FIL (Luxembourg) S.A., autorizzata e regolamentata dalla C3P (Commission de Surveillance du Secteur Financier). 9301910321.

Il Piccolo

Trieste

l' area pubblica a mare

Parco Ospo a misura di Fido di nuovo a pieno regime "aspettando" il molo Balota

La giunta Marzi rilancia il patto di gestione col consorzio Interland e punta ad allargare gli spazi a disposizione della collettività: progetto pronto entro fine anno

Riccardo TosquesMUGGIA. «Abbiamo deciso di proseguire la collaborazione con il consorzio Interland per la gestione di un' area libera, unica nel panorama provinciale per l' ospitalità nei confronti degli amici a quattro zampe, e presto credo che allargheremo l' offerta». Stefano Decolle, assessore alla Promozione della Città di Muggia, annuncia il ritrovato accordo annuale per la gestione del Parco pubblico del rio Ospo, che torna dunque a riprendere la propria attività a pieno ritmo. Inaugurato nel luglio del 2014 sulle ceneri dell' ex Fido Lido, il Parco è una maxi area da quasi 18 mila metri quadrati fra la foce del rio Ospo e il molo Balota, che il Comune ha in concessione dall' **Autorità portuale** con scadenza datata 31 dicembre 2022 e per la quale la stessa amministrazione cittadina si avvale, per l' appunto, per l' attività di custodia, pulizia e manutenzione ordinaria, della collaborazione di Interland - consorzio cooperativa sociale, su autorizzazione della stessa **Autorità portuale**. «Il Parco pubblico del rio Ospo non è solo l' unica struttura pubblica in provincia di Trieste con spazi espressamente dedicati ai cani, ma è stato pensato come un parco pubblico attrezzato affinché la collettività possa usufruire di diversi servizi e partecipare ad eventi, manifestazioni ed iniziative», puntualizza Decolle. In quest' ottica è stato protagonista negli anni di diverse opere di riqualificazione che hanno visto, tra l' altro, la posa a dimora di piante cosiddette "per siepe a mitigazione ambientale" e di un camminamento con piastre anti-trauma, nonché la realizzazione di due ring per la sgambatura dei cani di piccola e media-grande taglia e di box singoli per lo stazionamento di tutti i cani. Dotato anche di un' area gioco per bambini e di un campo di beach volley, nel Parco non mancano tavoli e panchine per il riposo e per pic-nic né un chiosco ristorbar. La manutenzione dell' area verde, l' asporto dei rifiuti differenziati e i servizi di pulizia del parco e della struttura adibita a bagni e spogliatoio sono a cura della cooperativa Querciamiente - società cooperativa sociale, nel contesto del programma di Cittadinanza attiva avviato dal Comune. Negli ultimi giorni il Parco è tornato pienamente operativo con un ventaglio di proposte di attività ludico-ricreative da vivere e condividere con la famiglia, gli amici e i propri amici a quattro zampe. Rinnovata appieno, quindi, per l' anno in corso, la collaborazione con il Consorzio Interland per la gestione di «un' area che in questi anni è stata restituita alla comunità come zona gratuita, facendola crescere, nel rispetto della natura, come luogo funzionale, pubblico, libero e per tutti», conclude l' assessore Decolle: «Un' area che sarà oggetto, in futuro, di una riprogettazione che tenga in considerazione anche gli spazi adiacenti». Negli anni l' amministrazione comunale ha potuto constatare l' apprezzamento da parte degli utenti nei confronti del parco, quindi la «riprogettazione» non sarà solo un mantenimento dello status quo ma prevede un'«integrazione» destinata a coinvolgere tutta la porzione del molo Balota che potrebbe essere intesa, a sua volta, come un' altra "sorta" di parco pubblico, fruibile tutto l' anno per i muggesani. Un progetto al vaglio di Decolle e del sindaco Laura Marzi, che dovrebbe essere presentato entro la fine dell' anno. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

TRIESTE PROVINCIA

Partito il cantiere alle "Tre noci" E il verde fa largo alla rotatoria

Al via l'opera di riqualificazione del cantiere alle "Tre noci" in via F.lli Rossini, a ridosso del molo Balota. Il cantiere è stato inaugurato venerdì 28 giugno. L'opera prevede la realizzazione di una rotatoria e la sistemazione dell'area verde. Il cantiere è gestito dal Consorzio Interland.

Fermata a Pese una coppia con due minori

Una coppia di genitori è stata fermata a Pese per aver lasciato i due figli soli in un'auto. I genitori sono stati denunciati per abbandono di minore.

Parco Ospo a misura di Fido di nuovo a pieno regime "aspettando" il molo Balota

Il Parco pubblico del rio Ospo è tornato pienamente operativo. Il Comune ha rinnovato l'accordo di gestione con il Consorzio Interland per la gestione dell'area.

Transportonline

Trieste

Porti: D'Agostino, visione europea influenzata da paesi Nord

GENOVA - "La visione europea dei porti è influenzata dalla mentalità del Nord Europa. E' la visione di chi ha sempre avuto il potere nell'Unione, e l'ha sempre gestito. Ma Bruxelles deve capire che esiste anche una portualità dell'Europa del Sud". Lo ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, intervenendo in occasione del convegno "#Fattori competitivi 2.0", organizzato nell'ambito del Port & Shipping Tech, a sua volta parte della Genoa Shipping Week, in corso nel capoluogo ligure. "Ci dicono che dobbiamo pagare le tasse come le imprese, ma i nostri porti sono in concorrenza con gli scali della sponda Sud del Mediterraneo, ubicati in Paesi che applicano condizioni fiscali molto più favorevoli delle nostre". Secondo D'Agostino, "leggi come quelle che finanziano le Autostrade del Mare solo tra due porti comunitari, sono evidentemente ad uso e consumo della portualità nordeuropea".

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'transportonline' and links for 'ESCLUSIVO ALLA BORSA/STAMP/REGISTRATI' and 'AREA UTENTE'. Below the navigation bar is a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a search bar and a 'Registra il tuo sito' button. The main content area features a news article titled 'Porti: D'Agostino, visione europea influenzata da paesi Nord'. The article includes a photo of Zeno D'Agostino speaking at a podium. To the right of the article, there are several vertical advertisements, including one for 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard' and another for 'THUCCOM Fino a 750.000 offerte'. The bottom of the page has a footer with the 'transportonline' logo and the text 'ULTIMO CLIKK ADORIRI REGISTRATI'.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA POLEMICA

Zes, Zaia contro il ministro Lezzi «Parla del Veneto? Prima si informi»

«Penso che il ministro Lezzi non conosca il nostro territorio. È bene che si informi prima di parlare di Veneto». Continua il botto e risposta sulla nascita della Zes (la Zona economica speciale) di Venezia e Rovigo. Stavolta a prendere parola è Luca Zaia, presidente del Veneto, che risponde alle dichiarazioni del ministro per il Sud, Lezzi, nello specifico, avrebbe detto ai parlamentari veneti che l'area metropolitana lagunare sarebbe già di per sé in una regione economicamente privilegiata. E che quindi non avrebbe necessità di entrare in una Zes. In ballo c'è il progetto, ancora da approvare, nato dagli imprenditori di Venezia e Rovigo, che nel corso dei mesi ha raccolto il sostegno di sindaci e categorie economiche. Secondo il piano industriale elaborato da Confindustria Venezia Rovigo e validato dall'advisor internazionale EY, nel solo Comune di Venezia e nei Comuni della Provincia di Rovigo sarebbero disponibili 385 ettari, ad oggi dismessi o abbandonati che, se inseriti in una Zona Economica Speciale, potrebbero attivare in tre anni 2, 4 miliardi di euro di investimenti privati e 26 mila posti di lavoro con un gettito fiscale di oltre 850 milioni di euro. Un progetto che aveva ricevuto assicurazioni, prima di un dietrofront sull'emendamento al decreto crescita che ne spianava la strada. Da qui, l'allarme di Confindustria e delle categorie economiche. Ma anche del territorio. Per la Municipalità di Marghera, infatti, istituire una Zes è sinonimo di chimica verde, sviluppo dei distretti, connessione tra grande e piccola impresa. Insomma, uno strumento "decisivo per il rilancio dell'area portuale e industriale". Ma se Zaia punta l'indice contro l'alt deciso da Roma, per il senatore dem Andrea Ferrazzi quello del governatore è "doppiogiochismo": «È la Lega al governo, basta scaricare tutto sui ministri del Movimento, il Carroccio», argomenta, «deve assumersi le sue responsabilità». Tra queste, continua il senatore veneziano, l'affossamento del suo ordine del giorno in commissione attività produttive che impegnava il governo a istituire una Zes per Venezia a partire dal primo gennaio del 2020. In questo caso, i voti contrari sono arrivati dalla maggioranza compatta. Che ha preferito, invece, una modifica annacquata, secondo la quale «il governo si impegna a valutare l'opportunità di prevedere una Zes». «L'ennesima presa in giro», spiega il senatore Ferrazzi, «è evidente che Salvini e la Lega stanno usando il carico di voti ricevuti in Veneto per espandersi al Sud». Eugenio Pendolini BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

LEGGI
MESTRE 27

Zes, Zaia contro il ministro Lezzi «Parla del Veneto? Prima si informi»

Luca Zaia, presidente del Veneto, ha risposto alle dichiarazioni del ministro per il Sud, Lezzi, nello specifico, avrebbe detto ai parlamentari veneti che l'area metropolitana lagunare sarebbe già di per sé in una regione economicamente privilegiata. E che quindi non avrebbe necessità di entrare in una Zes. In ballo c'è il progetto, ancora da approvare, nato dagli imprenditori di Venezia e Rovigo, che nel corso dei mesi ha raccolto il sostegno di sindaci e categorie economiche. Secondo il piano industriale elaborato da Confindustria Venezia Rovigo e validato dall'advisor internazionale EY, nel solo Comune di Venezia e nei Comuni della Provincia di Rovigo sarebbero disponibili 385 ettari, ad oggi dismessi o abbandonati che, se inseriti in una Zona Economica Speciale, potrebbero attivare in tre anni 2, 4 miliardi di euro di investimenti privati e 26 mila posti di lavoro con un gettito fiscale di oltre 850 milioni di euro. Un progetto che aveva ricevuto assicurazioni, prima di un dietrofront sull'emendamento al decreto crescita che ne spianava la strada. Da qui, l'allarme di Confindustria e delle categorie economiche. Ma anche del territorio. Per la Municipalità di Marghera, infatti, istituire una Zes è sinonimo di chimica verde, sviluppo dei distretti, connessione tra grande e piccola impresa. Insomma, uno strumento "decisivo per il rilancio dell'area portuale e industriale". Ma se Zaia punta l'indice contro l'alt deciso da Roma, per il senatore dem Andrea Ferrazzi quello del governatore è "doppiogiochismo": «È la Lega al governo, basta scaricare tutto sui ministri del Movimento, il Carroccio», argomenta, «deve assumersi le sue responsabilità». Tra queste, continua il senatore veneziano, l'affossamento del suo ordine del giorno in commissione attività produttive che impegnava il governo a istituire una Zes per Venezia a partire dal primo gennaio del 2020. In questo caso, i voti contrari sono arrivati dalla maggioranza compatta. Che ha preferito, invece, una modifica annacquata, secondo la quale «il governo si impegna a valutare l'opportunità di prevedere una Zes». «L'ennesima presa in giro», spiega il senatore Ferrazzi, «è evidente che Salvini e la Lega stanno usando il carico di voti ricevuti in Veneto per espandersi al Sud». Eugenio Pendolini BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Voragine in via Bissagola, strada chiusa

Un'auto in ventata ha investito il finestrino di un'auto parcheggiata in Via Bissagola, a Venezia, avvenuta esangue del lavoro, e ora è tutto da rifare



"Un'altra città possibile" Oggi il secondo incontro

Il secondo incontro di "Un'altra città possibile" si è svolto a Venezia, in un'aula della Municipalità di Marghera. L'iniziativa è stata organizzata dalla Municipalità di Marghera e dalla Provincia di Venezia. L'incontro è stato presieduto dal sindaco di Marghera, Andrea Ferrazzi, e ha visto la partecipazione di numerosi esponenti politici e cittadini. Durante l'incontro, si è discusso delle iniziative e delle attività che saranno realizzate nell'area portuale e industriale di Marghera. Ferrazzi ha sottolineato l'importanza di questo progetto per il rilancio dell'area e per la creazione di nuovi posti di lavoro. Ha anche parlato della collaborazione tra il Comune di Marghera e la Provincia di Venezia. Ferrazzi ha concluso il suo intervento invitando tutti a partecipare attivamente al progetto e a contribuire al suo successo.

Scontro fra barche Ferita lieve una donna

Un scontro tra barche in un canale di Venezia ha causato la ferita di una donna. L'incidente è avvenuto in un canale di Venezia, dove una barca ha investito una donna che stava camminando sul molo. La donna è stata ferita e trasportata in ospedale. L'incidente è stato denunciato alla polizia. Le autorità stanno indagando sulle cause dell'incidente. Si ritiene che l'incidente sia stato causato da una manovra scorretta della barca. La donna è stata ricoverata in ospedale e le sue condizioni sono stabili. L'incidente ha causato un'interruzione del traffico in quel canale per alcune ore. Le autorità stanno lavorando per ripristinare il normale traffico.



Vgate, i dubbi della Via su Romea e paesaggio

Il parere sul terminal offshore a Chioggia: «Impatti rilevanti». I promotori: soddisfatti

A. Zo.

VENEZIA C' è il problema della viabilità, con il progetto ritenuto «non sostenibile» con l' attuale situazione infrastrutturale, cioè con la Romea. C' è il «rilevante impatto paesaggistico», con quel viadotto di 2,3 chilometri sul mare e un' area di stoccaggio grande come il centro storico di Chioggia. E i possibili danni ad alcune attività cruciali per l' economia clodiense, come il turismo, la pesca, ma anche la diportistica. I promotori si dicono «soddisfatti», ma il documento di 35 pagine firmato dalla commissione Via mette in luce i problemi ben noti del piano di terminal offshore al largo di Chioggia. Un terminal particolare, perché Vgate, questo il nome del progetto, è in mare aperto, con fondali compatibili con i 16 metri di pescaggio delle mega-portacontainer da 16 mila Teu, off-limits in laguna; ma è collegato alla terraferma con un grande viadotto sia stradale che ferroviario, per caricare direttamente le merci su camion e treni, evitando la «rottura di carico» di navi più piccole. Un piano portato avanti dal presidente di Assoagenti Veneto Alessandro Santi con altri soci, pronti a investire oltre un miliardo, interamente in project financing , per uno scalo da 2 milioni di Teu, il triplo di quanto ospita ora il porto lagunare. I promotori, per evitare polemiche, hanno già presentato il progetto a Chioggia e lo hanno sottoposto allo «scoping », una sorta di pre-valutazione di impatto ambientale, il cui parere è stato pubblicato alcuni giorni fa. I membri della Via danno numerosi «consigli» in vista della Via vera e propria. Si chiede di approfondire l' inserimento del piano negli attuali strumenti urbanistici sia metropolitani che comunali, di assumere il parere della Capitaneria e di fare un protocollo d' intesa con l' **Autorità di sistema portuale**, di valutare meglio tutti gli aspetti ambientali, dall' inquinamento al rumore. Particolare l' attenzione sulla viabilità, sia ferroviaria (è necessario adeguare le attuali linee) che stradale. La Romea è carica ed è una delle strade più pericolose: la Via consiglierebbe di dare priorità alla nuova Romea commerciale, ma ammette i lavori in contemporanea in caso di «apporti dal mare» per la realizzazione dell' intervento. Si sottolinea poi l' impatto sulla linea dell' orizzonte del viadotto e la probabilità di trovare reperti archeologici sott' acqua. «Stiamo valutando il parere, ma siamo soddisfatti per l' esito dell' istruttoria - dicono da Vgate - Continueremo il confronto con tutti i soggetti pubblici e privati per approfondire i temi sollevati».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

VGate, primo semaforo verde per il maxiterminal d' altura

Le commissioni tecniche Via e Vas del Ministero dell' Ambiente hanno chiesto approfondimenti sul traffico container e gli ostacoli fisici rappresentati dal Mose

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. Primo "semaforino" verde da Roma per il progetto VGate, il maxiterminal d' altura a tre chilometri dalla costa di Sottomarina ideato dall' omonima società di Mestre. La Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale Via e Vas del Ministero dell' Ambiente ha chiuso nei giorni scorsi il primo passaggio esprimendosi sulla domanda di scoping, comprensiva di studio preliminare ambientale e progetto di prefattibilità tecnica per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale. La domanda di scoping era stata presentata dalla società VGate nel novembre 2018. Il parere del Ministero contiene la richiesta di approfondimenti e di studi ulteriori su alcuni aspetti del progetto elaborato dalla società come risposta ai limiti dei porti di Venezia e di Chioggia nel traffico container, dovuti al pescaggio ridotto e agli ostacoli fisici del Mose. Il progetto prevede un terminal plurimodale che esce parallelo alla costa di Sottomarina e Isola Verde, all' altezza della foce del Brenta, con un ponte a doppia percorrenza (gomma e ferro) lungo quasi tre chilometri. «Il parere ministeriale», spiegano i vertici di VGate, «sarà ora oggetto della nostra attenta valutazione e di quella dei nostri consulenti e progettisti, coordinati dall' architetto Cristiano Paro dello StudioP4, per analizzare nel dettaglio le indicazioni della Commissione tecnica. Da un primo esame, ci riteniamo soddisfatti per l' esito dell' istruttoria. Una parte rilevante dei temi analizzati, in questa prima fase in forma preliminare, ha avuto riscontro nel parere della Commissione». Tecnicamente non si tratta di un via libera perché alla società sono stati richiesti molti approfondimenti, ma il progetto non è stato respinto e già questo permette agli autori di poter coltivare le speranze. Le categorie turistiche di Sottomarina avevano espresso forti contrarietà al progetto, per l' impatto visivo e ambientale, mentre gli addetti del **porto** non hanno mai nascosto di vedere nel progetto una buona risposta alla crisi dello scalo di Val da Rio. Il Consiglio comunale, a gennaio, si è espresso con un "ni" limitandosi a inviare al Ministero dell' Ambiente una nota in cui faceva sintesi delle posizioni a favore e contro e chiedendo precise garanzie sulla realizzazione di nuove infrastrutture (statale Romea e ferrovia) e di opere di compensazione in caso di via libera al progetto. «Continueremo», assicurano i vertici di VGate in un comunicato, «con ulteriore stimolo le attività di confronto partecipato con tutti i soggetti interessati e potenzialmente coinvolti, pubblici e privati, per approfondire le tematiche poste in evidenza dalla Commissione tecnica, sia per quanto riguarda gli aspetti progettuali veri e propri che quelli socioeconomici e ambientali. VGate rappresenta la prima soluzione di terminal container per navi di nuova generazione al di fuori della laguna veneta, a servizio della portualità e del territorio del Veneto e con effetti positivi anche per altre regioni. Un progetto che, grazie al collegamento stradale e ferroviario, permette di risolvere le diseconomie della cosiddetta "rottura di carico" tipiche di ogni soluzione offshore». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Accordo nel porto di Venezia con i lavoratori della nuova CLP

VENEZIA Nella sede dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale, è stato sottoscritto il verbale di conciliazione tra i dipendenti della Nuova Compagnia Lavoratori **Portuali**, rappresentati dalle organizzazioni sindacali FILT-CGIL e UIL-Trasporti, i vertici della NCLP e l'**Autorità di Sistema Portuale** rappresentata dal segretario generale Martino Conticelli. Ad inizio giugno, i dipendenti della NCLP avevano proclamato lo stato di agitazione che aveva portato notevoli disservizi all'attività **portuale**. Grazie all'opera di mediazione svolta dall'**Autorità di Sistema Portuale** si è giunti alla sottoscrizione del citato accordo che ha scongiurato il riaccendersi dello stato di agitazione e il blocco delle attività **portuali**. L'accordo prevede l'implementazione sperimentale per i prossimi due mesi di una nuova organizzazione dell'orario di lavoro basato su sei giorni alla settimana con vari accorgimenti relativi alla turnazione e all'assegnazione del lavoro per renderlo più compatibile con le necessità socio-familiari dei dipendenti. La Nuova Compagnia Lavoratori **Portuali** è infatti l'impresa selezionata per operare a supporto dei terminal **portuali** nella massima flessibilità di professionalità e orari di lavoro. L'accordo tende a rendere più compatibile l'esigenza di massima flessibilità con la vita quotidiana dei lavoratori, oltre che a valutare la stabilizzazione di alcuni lavoratori interinali che operano da tempo in porto. L'AdSP si pone come soggetto garante del rispetto dei termini dell'accordo nell'ambito dei propri compiti di ente regolatore del lavoro in porto.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

I bagni del porto ancora chiusi, proteste

«I nuovi servizi igienici, nonostante siano terminati i lavori, sono ancora chiusi e continuiamo a utilizzare un unico bagno di cantiere. Anche il distributore di benzina è chiuso e il dragaggio non è stato più fatto». Gli utenti del **porto** di Finale Ligure tornano sulle barricate e lamentano i disservizi. «Ci avevano assicurato che, dal 25 giugno, i nuovi bagni sarebbero stati aperti - aggiungono - è il 28 e continuano a essere chiusi». Alcuni diportisti del Comitato degli utenti hanno scelto di non versare la prima rata della quota annuale di ormeggio e versarla su un conto bancario apposito fino a quando non saranno attivati i servizi e fatti gli interventi programmati. «I lavori nei nuovi bagni sono pronti - dice Antonio Da Corte del CdA di Finale Ambiente - e saranno operativi da questo fine settimana. Il distributore dovrebbe aprire entro metà luglio. Stiamo valutando se fare il dragaggio nei prossimi 15 giorni o rinviarlo a dopo l'estate». -

L'estate parte al rallentatore

Varigotti, chiatta e ruspe sgomberata la spiaggia

I bagni del porto ancora chiusi, proteste

Spotorno, tappeti sopra i tombini per ridurre i miasmi nelle vie

I convegni

Corridoi europei l'ultima sfida dei porti

Moretto, Fedespedit: "Infrastrutture abbinare alla logistica". Rixi: "Non si può bloccare la portualità italiana, il governo metta al centro la blue economy"

Dal rilancio dei corridoi Ten-T europei al ruolo centrale che la blue economy deve assumere. Proseguono i convegni di Port& ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All'Acquario, per Smart Ports and Logistics si è parlato del rilancio dei corridoi Ten-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespedit, le nuove infrastrutture vanno abbinare alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti. Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il conjection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei **porti**. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di Pwc. « I **porti** situati lungo il corridoio Med stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno- Alpi sono collocati 8 **porti** strategici, ben l' 87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 metri. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi Ten-T ai Balcani occidentali, ma la rete Ten-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 milioni di teu nel 2040». Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Pra' da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. « Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics». Nel pomeriggio, terzo appuntamento di Green Shipping Summit e, in parallelo, Shipping & Finance, aperta da Edoardo Rixi responsabile logistica Lega. « Se il Governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell'economia del mare. La demolizione del ponte Morandi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei **porti**. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in l'Italia l'economia del mare deve trovare una vocazione unitaria».

12 Genova Shipping Week

Corridoi europei l'ultima sfida dei porti

Moretto, Fedespedit: "Infrastrutture abbinare alla logistica". Rixi: "Non si può bloccare la portualità italiana, il governo metta al centro la blue economy"

Notizie da lavoro, settore confermato nel 2020

immobiliarestagno srl
VENDITA

16121 genova italy - via ceccardi 4/10 - tel. 010.564.285 - 010.55.21.959 - fax. +3472658829
e-mail: info@immobiliarestagno.it - www.immobiliarestagno.it

RUMORE NEI PORTI: un progetto europeo studia come coniugare qualità di vita dei cittadini e necessità di crescita

Il rapporto tra il porto e la comunità è da sempre motivo di prestigio e lavoro, ma può essere causa di disagi. D'altronde i porti italiani sono nati insieme alle città, formando un unico amalgama, divenendo parte integrante l'uno dell'altra. Ciò comporta, però, anche dei disagi per gli abitanti che, se secoli addietro vivevano il baccano dei marinai mentre caricavano la merce, legavano le gomene e urlavano in cima alla sartia, oggi sentono le sirene delle grandi navi, le gru per lo scarico dei container, dei motori e delle riparazioni. Fenomeni rumorosi, che i cittadini ritengono possano influire negativamente sulla propria condizione fisica. Ma allora si può coniugare lavoro e salute in una città come Genova? Sì, si può ed è l'obiettivo del progetto RUMBLE. Il progetto RUMBLE vuole migliorare la sostenibilità dei porti commerciali contribuendo alla riduzione delle emissioni sonore nello spazio di cooperazione italo-francese Interreg Marittimo. Il progetto, a cui partecipano le regioni Liguria, Toscana, Sardegna, Corsica e PACA, si propone di monitorare le fonti sonore causa dell'inquinamento acustico e mettere in campo piccole infrastrutture per ridurre le principali fonti di disturbo per la popolazione che risiede nelle aree urbane limitrofe, come gli attracchi dei natanti, il traffico su strada dei mezzi pesanti e la lavorazione sulle banchine. Soggetto capofila di RUMBLE è Regione Liguria, col sostegno di partner come l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e l'Università degli Studi di Genova. Sono coinvolti inoltre ANCI Liguria, l'Università di Pisa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e la Città Metropolitana di Nizza. Un progetto trasversale che coinvolge cittadini e imprese, e che prevede la realizzazione di un'indagine iniziale del clima acustico con l'individuazione delle zone e delle attività più critiche, in modo da poter realizzare, in collaborazione con il Comune di Genova, dei piccoli interventi di mitigazione degli impatti acustici che saranno oggetto di monitoraggio in itinere ed ex-post. La normativa. Preliminarmente al monitoraggio, è stato condotto uno studio sulla normativa e sulle buone pratiche esistenti in Europa. Si è scoperto che norme che regolamentano specificamente le emissioni sonore nei porti non ce ne sono. Esistono, però, norme che regolamentano altre tipologie sonore, attestandone il limite intorno a 60-70 decibel. Attualmente, il rumore prodotto nel porto di Genova si attesta intorno a 55 decibel. L'indagine. L'attività di monitoraggio ha coinvolto i cittadini residenti nei municipi di Centro Est, Centro Ovest e Ponente, coprendo tutte le fasce d'età, sesso ed istruzione. Sono state considerate tre differenti tipologie di cittadini: gli iscritti a comitati civici del territorio e maggiormente informati sulle meccaniche portuali, cittadini semplici non iscritti a comitati e generalmente meno informati ed infine cittadini iscritti ad altre associazioni generiche della zona per poter individuare un campione intermedio. Tra i quesiti presentati, due risultano particolarmente rilevanti: è stato chiesto loro se fossero in grado di riconoscere le sorgenti del rumore e, in secondo luogo, se conoscessero gli strumenti impiegati per limitarne l'impatto. Nel primo caso, i cittadini hanno dimostrato generalmente di saper riconoscere le sorgenti del rumore in modo preciso (motori di navi in stazionamento, cica-lini, motori dei mezzi di piazzale, sia in gomma che ferroviario, botti dei container), con casi diffusi tra gli attivisti dei comitati in grado di riconoscere persino la nave a cui corrisponde un determinato suono; sono state



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

individuate, come zone a maggiore intensità di rumore, l' area delle riparazioni e costruzioni navali, il terminal Traghetti di San Teodoro e la zona di scambio merci di Ponente-Multedo. Situazione diversa per la seconda domanda, dove si è rilevata una maggiore consapevolezza dei mezzi a disposizione e della conoscenza delle competenze specifiche in materia. Il focus group. A seguito dell' indagine, nel mese di giugno, in ANCI Liguria, si è tenuto un incontro con i comitati di cittadini interessati al tema del rumore da sorgenti site nelle aree portuali di Genova dal titolo "Apriamo le orecchie - monitoraggio punto zero". Presenti i comitati FondAzione PRImA' vera, Comitato per Palmaro, Comitato per Prà. L' incontro ha permesso un primo confronto tra i cittadini, appunto, portatori delle esigenze locali, e le autorità (Regione Liguria, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova, i Municipi I, II, VI e VII, Autorità Portuale, Arpal, Università di Genova), che stanno definendo e programmando opere ed iniziative da mettere in atto nel porto di Genova. I prossimi passi. Dopo l' incontro con i comitati, sarà il turno di imprese e comunità scientifica. A tal proposito, gli esperti hanno già espresso un importante punto di vista. L' intensità sonora, misurata in decibel, deve tenere conto della diversa sensibilità dell' orecchio umano in funzione delle frequenze del suono (altezza, timbro e intensità), per cui la sensazione di fastidio è funzione, oltre che dell' intensità, della sensibilità uditiva e culturale individuale. È errato pensare che la presenza di due navi generi il doppio del rumore, poiché nella realtà i decibel non si sommano; per questo anche una maggiore consapevolezza ed educazione del cittadino può già mitigare il problema. D' altronde la conformazione stessa di Genova crea un cono naturale, generando un rimbombo del suono a causa della conformazione appenninica e della propagazione del mare. Per affrontare questo problema la futura nuova diga foranea potrebbe rivelarsi una soluzione decisiva, ma che richiederà tempo. Informazione pubblicitaria La cooperazione al cuore del Mediterraneo La coopération au coeur de la Méditerranée.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Confetra-armatori scontro sulle regole Ue

A. QUA. e A. G. - GENOVA Il mondo dei trasporti affila le armi in vista della revisione della Block Exemption, il regolamento Ue che solleva le compagnie di navigazione del settore container dagli obblighi Antitrust. Rispetto a quando è entrata in vigore questa legge - è l' allarme lanciato dagli operatori della logistica di terra (terminalisti in primis) - il mondo è cambiato, e oggi le grandi compagnie di navigazione stanno inghiottendo tutti gli anelli della catena logistica, a partire proprio dai terminal portuali. Così «25 anni fa nei porti abbiamo tolto il monopolio alle compagnie, per consegnarlo oggi alle shipping company» sbotta Nereo Marcucci, presidente Confetra, alla Genoa Shipping Week, il cui ciclo di conferenze si è concluso ieri. «Ma la terzietà dell' operatore è una garanzia sociale» e consegnare le banchine a un unico soggetto, che controlla navi, traffici, gru, camion e treni è per Marcucci uno scenario da crisi «ben peggiore rispetto a quello sin qui subito». «La Confetra ha assunto una posizione mol to dura - dice Alberto Rossi, direttore di AssArmatori -. Noi invece crediamo che proprio la Block Exemption abbia garantito una forte crescita del settore, a noli modesti». Principale sponsor di AssArmatori è Msc (secondo operatore container al mondo) ma questa posizione è accolta anche da Maurizio Vettosi, di Con fitarma. Peraltro, gli armatori confindustriali non hanno incassato segni di cedimento da parte dei cugini ribelli di AssArmatori: all' appello a un ricongiungimento delle due famiglie associative lanciate dall' ex vice ministro Rixi (e più volte ribadito dal numero uno di Confitarma, Mario Mattioli) il presidente Stefano Messina ha risposto picche, disertando anche la riunione della Federazione del mare di ieri mattina, che ha lanciato un documento comune sull' unità del settore.

ECONOMIA & MARITTIMO

La nave della Costa salta le tappe Dall'Antitrust multa di 2 milioni

«Pese» in Mediterraneo, clienti scontenti in arrivo sulle coste»
La compagnia «La situazione non era ancora definitiva»

Altre notizie: **Confetra armatori scontro sulle regole Ue**

LA TUA CASA SUL MARE DA 197.000 €

ASTORIA **LA TUA CASA SUL MARE DA 197.000 €**

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Gas naturale e navi da crociera patto tra il Rina e i colossi cinesi

Il gruppo, guidato da Salerno, sigla un accordo con Cimc per nuove tecnologie sul Gnl e con Cssc, già partner di Fincantieri Alberto Quarati / GENOVA Missione -lampo di Ugo Salerno a Shanghai, dove l'amministratore delegato del gruppo Rina ha siglato due accordi con altrettanti big mondiali dell'industria marittima: China International Marine Container (Cimc, il più grande costruttore mondiale di contenitori) e la China State Shipbuilding Corporation (Cssc, il primo cantiere navale cinese). Il primo accordo riguarda l'alimentazione delle navi, il secondo il settore delle unità passeggeri. Con Cimc, il Rina supporterà un sistema innovativo di alimentazione a gas per le navi, in particolare quelle che effettuano operano sul corto raggio (come le portacontainer dei servizi regionali): l'idea è realizzare serbatoi rimovibili da installare a bordo: «Così la nave - spiega Salerno - anziché sottostare ai tempi del rifornimento in porto, potrà semplicemente sostituire il serbatoio vuoto con quello pieno, senza tempi lunghi. Ma essendo il Gnl nel lungo periodo un combustibile di transizione, quello che puntiamo a fare con Cimc è sviluppare degli impianti a idrogeno, vera tecnologia del futuro, perché consentirà il totale abbattimento delle emissioni di anidride carbonica». La cooperazione strategica siglata tra Salerno e Lei Fanpei, presidente dei Cssc (gruppo che raccoglie 60 aziende tra cantieri navali, istituti di ricerca, società commerciali) vede il Rina fornire supporto tecnico alla costruzione di traghetti (di cui il gruppo genovese è primo classificatore mondiale) e navi da crociera: «Qui metteremo a frutto le nostre conoscenze tecniche nel settore passeggeri per supportare Cssc nel raggiungimento delle sue ambizioni di crescita, in Cina e nel mondo» dice Salerno. Cssc è infatti il gruppo a cui Pechino ha affidato la missione di costruire navi per il trasporto passeggeri, e proprio ha già nel cassetto un accordo con Fincantieri. Il supporto tecnico fornito ai cinesi consiste nelle tecniche di risparmio energetico, progettazione alternativa, comfort passeggeri e riduzione dei rumori, «Conosciamo l'esperienza del Rina - dice Fanpei - e siamo certi che trarremo grandi benefici da questa collaborazione. Cssc punta a espandere il settore delle navi ad alta tecnologia in Cina e alla progettazione e costruzione di nuove navi che possano competere a livello mondiale». Il patto con i due colossi cinesi, sotto la regia della banca cinese Icbc, ha preso corpo con la recente visita del presidente cinese Xi Jinping in Italia per la sigla di accordi di cooperazione relativi alla Nuova Via della Seta. Rischio di trasferire tecnologie in Asia? «Mi è dispiaciuto non essere presente alla caduta delle pile del Morandi, ma ho dovuto essere presente a una firma concordata da tempo, rispondo - dice Salerno - ricordando che la Cina è diventata un soggetto tale per cui è impossibile non pensare di dialogare e fare business. Noi forniamo tecnologie in modo da poter essere sempre un piccolo passo avanti rispetto a loro. La sfida è questa: è evidente che nel momento in cui non riusciremo più a tenere testa a questo impegno, allora sì che corriamo il rischio di rimanere tagliati fuori dal business globale». -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La serata chiude la settimana dedicata al settore marittimo: in città professionisti da 44 Paesi

Lo shipping si dà appuntamento a tavola In 3000 festeggiano al Dinner di Assagenti

Un cantiere immaginario, fra gru e ponteggi, betoniere e pallet, in mezzo a cui si muovono i quasi 3.000 ospiti, nella ormai tradizionale cornice del padiglione blu Jean Nouvel della Fiera di Genova: questo lo scenario scelto dagli agenti marittimi genovesi per il tradizionale Shipbroker e Shipagents Dinner, la grande festa a cadenza biennale nel quale il mondo delle imprese di shipping si dà appuntamento a Genova. Il tema del cantiere vuole indicare l'avvio di una simbolica ricostruzione, proprio nel giorno in cui sono andati giù gli ultimi pilastri di Ponte Morandi: verso le 21.00 proprio da via Fillak sono arrivati anche il governatore ligure, Giovanni Toti, e il sindaco di Genova, Marco Bucci. La cena di gala organizzata chiude gli eventi della Genoa Shipping Week, una settimana di convegni e incontri dedicati interamente al mare: «È stata un'edizione di svolta sia per noi che per la città - commenta Alberto Banchemo, presidente di Assagenti - perché mai è stata fatta un'edizione in cui tutti gli interlocutori Regione, Comune, Camera di commercio, **Autorità portuale** e Capitaneria - hanno lavorato assieme con un unico obiettivo: portare lo shipping come fiore all'occhiello di Genova. «Non è solo riferito al porto, ma stiamo parlando dello shipping a 360 gradi: oggi (ieri per chi legge, ndr) la provveditoria di bordo con Med Seawork, o le tematiche ambientali e tecnologiche trattate nei convegni e il dinner di questa sera con 2.700 3.000 persone provenienti da 44 Paesi, per cui abbiamo scelto una veste "cantieristica", per far vedere che siamo in evoluzione, connessi con l'Italia e con il mondo», aggiunge Banchemo. Ospiti vestiti da sera o con look leggermente meno formali, autorizzati da un dress code «ammorbido» a causa del caldo tropicale, hanno animato la serata. «La nostra cena biennale è sempre stata un'occasione per mettere in vetrina la città con gli ospiti internazionali, ci è sembrato doveroso agli ospiti che provengono da tutto il mondo la realtà, dopo l'eco internazionale che ha avuto il crollo del viadotto Morandi: Genova non si presenta ancora in grande spolvero, siamo un cantiere che però è simbolo di rinascita e di speranza» commenta Carolina Villa, presidente del Gruppo Giovani Assagenti. -



'Dinner', 3mila nel cantiere immaginario

Ieri sera il tradizionale appuntamento al Padiglione B della Fiera fra business e mondanità

di Massimo Minella Avviene nel giorno in cui sparisce quel che resta del ponte Morandi. Eppure, raccontano gli agenti **marittimi** che hanno organizzato il tradizionale dinner per oltre tremila ospiti al Padiglione B della Fiera, non c'è alcunché di stridente fra le due cose. Perché il modo migliore per ricordare quel drammatico crollo è dare segnali tangibili di ricostruzione e di ripartenza. E anche una comunità che si riunisce nella città che ospita uno dei porti più importanti del Mediterraneo può offrire risposte concrete. Nella sostanza, ma anche nella forma, se si considera che il titolo dell'evento di questa quindicesima edizione è "We connect" e che viene simbolicamente ricostruito un cantiere. Dentro il Jean Nouvel si apre così in parallelo un cantiere immaginario che vuole dare un inizio simbolico alla ricostruzione. È la scelta di Assagenti, l'associazione dei broker e degli agenti **marittimi** genovesi, che ieri sera ha accolto i tremila ospiti della quindicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, manifestazione che chiude gli eventi business di Genoa Shipping Week, evento patrocinato dal Comune di Genova. Business e mondanità, insomma, con 1.100 aziende rappresentate provenienti da 44 Paesi, ma anche una scelta di lettura grafica dell'evento che rimanda alla grande fama di infrastrutture e di connessione che ha da sempre questo territorio. « Visto il numero di persone che provengono da tutto il mondo - spiega Carolina Villa, presidente del Gruppo Giovani Assagenti, - la nostra "cena" biennale è sempre stata un'occasione per mettere in vetrina la città. Ci sembrava doveroso mostrare loro la realtà delle cose, dopo l'eco internazionale che ha avuto il crollo del viadotto Morandi. Genova non si presenta ancora in grande spolvero, è vero: siamo un cantiere, che però è simbolo di rinascita e di speranza». All'architetto Umberto Ottino è stato affidato il compito di reinventare gli oltre 5 mila metri quadrati del padiglione Nouvel, dove gli ospiti ssagenti si sono intrattenuti tra ponteggi, gru, betoniere e pallet. « " We connect", recita lo slogan scelto per quest'anno è un omaggio a Genova che, come il rame, scelto come colore dominante, si piega ma non si spezza e che si prepara a riconnettere l'Italia attraverso il suo nuovo viadotto» spiegano gli agenti **marittimi**. E più che un augurio sembra una strategia.



Mattioli (Confitarma) a Port&ShippingTech: "Dare una voce unica al mare"

Ribadite le difficoltà determinate da un sistema burocratico obsoleto e legato a regole ormai superate. Permangono le contrapposizioni tra pubblico e privato

"In Italia è sempre più difficile attrarre investimenti esteri a causa soprattutto di costi burocratici elevatissimi". Mario Mattioli, presidente Confitarma, durante la sessione Fattori competitivi 2.0 organizzata a Genova nell'ambito della Port&ShippingTech, ha ribadito le difficoltà determinate da un sistema burocratico obsoleto e legato da norme e regole ormai troppo vecchie. "A questo si aggiunge la contrapposizione tra pubblico e privato che anziché rafforzare indebolisce il sistema". In proposito il presidente Mattioli ha portato l'esempio delle rappresentanze del cluster marittimo portuale ridotte ad un ruolo meramente consultivo all'interno degli organismi di partenariato presso le Autorità di sistema portuale. "Se privati e amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi anziché essere costretti a curarli". Per quanto riguarda l'esigenza di dare una unica voce al comparto, Mattioli ha ribadito la sua disponibilità ad allargare la Federazione del mare a tutti coloro che vogliono contribuire al raggiungimento di obiettivi comuni. "Sono infinite le procedure che il sistema è capace di creare per impedire lo sviluppo invece di creare le condizioni affinché gli operatori possano lavorare e produrre ricchezza per tutto il Paese. Evitiamo tante proposte ma lanciamo un unico forte messaggio del mare, dando voce a tutti coloro che fanno parte del cluster. La Federazione del mare potrebbe essere la camera di compensazione ideale - ha concluso Mattioli- in cui tutti i rappresentanti del cluster in una sorta di parlamento si possano confrontare, scontrare e discutere, ma dalla dialettica può nascere un sentiero comune". Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

The screenshot shows the article on the website attaritaliani.it. The page header includes the site name and navigation links. The article title is "Mattioli (Confitarma) a Port&ShippingTech: 'Dare una voce unica al mare'". The byline is "di Maurizio Caporaso". The article text is partially visible, starting with "In Italia è sempre più difficile attrarre investimenti esteri a causa soprattutto di costi burocratici elevatissimi". The article is dated "venerdì, 28 giugno 2019 - 11:39:00".

Porti: emissioni zolfo, Rimorchiatori già sotto tetto 2020

Carnival: "Mix fra scrubber, combustibili più puliti e Lng"

(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - "I rimorchiatori portuali, che operano molto vicino alla città, bruciano già un gasolio con un contenuto di zolfo inferiore al tetto che sarà introdotto nel 2020 con la Sulfur Cap che scenderà dal 3,5% attuale allo 0,5%. Noi siamo già sotto lo 0,1%, siamo già green". Giacomo Gavarone, commercial manager di Rimorchiatori Riuniti, spiega al Green shipping summit dedicato alle soluzioni per le emissioni di zolfo delle navi, nell'ambito dell'ultima giornata della Genoa shipping week, la posizione dell'azienda. "Siamo meno pressati rispetto ad altre tipologie di navi - continua -, ma ci guardiamo intorno. E' importante inquinare il meno possibile, però dobbiamo trovare una tecnologia che ci consenta di garantire l'efficienza attuale del nostro servizio. Non sono un tecnico ma penso che le uniche due tecnologie siano o sistemi ibridi - propulsione diesel meccanica affiancata a batteria - o Lng". Nel settore delle navi da crociera l'approccio di Carnival è misto, come ha spiegato Franco Porcellacchia, vicepresidente di Carnival corporation che ha una flotta di 105 navi in esercizio e 21 in costruzione. "Con una flotta di 105 navi in esercizio e 21 in costruzione abbiamo la necessità di adottare tutte le soluzioni disponibili sul mercato. In futuro ci sarà un mix" ha dichiarato. Su alcune navi Carnival ha installato gli scrubber (che puliscono gli scarichi), su altre userà combustibile con tenore di zolfo inferiore a 0,5% (o 0,1% in certe aree). La terza soluzione sarà mettere in esercizio navi alimentate a Lng, gas naturale liquido: una è già in esercizio, un'altra arriverà a novembre, altre 9 saranno consegnate nei prossimi nove anni". (ANSA).

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline is "Porti: emissioni zolfo, Rimorchiatori già sotto tetto 2020" with a sub-headline "Carnival: 'Mix fra scrubber, combustibili più puliti e Lng'". The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page layout includes a navigation bar at the top, a main content area with a photo of a ship, and a sidebar on the right with various widgets like "ANSAloggia", "Blue Revolution", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of social media links.

Confitarma: Mattioli, norme vecchie, occorre sburocratizzare

Aggregazioni importanti per il futuro delle imprese

(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - Confitarma rilancia sulla sburocratizzazione "improcrastinabile e urgente se si vuole mantenere una flotta italiana". Il presidente della confederazione italiana degli armatori, Mario Mattioli, intervenendo a Palazzo San Giorgio alla sessione Shipping innovation & Finance della Genoa Shipping week, ha sottolineato che "se si vuole migliorare il sistema non si può fare sulla base di norme vecchie e obsolete" e nella politica marittima "è quanto mai importante il dialogo con l'Unione europea, dialogo che purtroppo ha tempi lunghi". Per quanto riguarda le aggregazioni fra aziende "sono molto importanti per riuscire a spingere realtà medio-piccole, abbastanza tipiche del mondo **marittimo** italiano, verso realtà più complesse".(ANSA).



Assagenti:dinner in cantiere immaginario

(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - Quest' anno lo Shipbroker e Shipagents Dinner ha come scenario un cantiere. Un cantiere immaginario, fra gru e ponteggi, betoniere e pallet, in mezzo a cui si muovono i quasi 3000 ospiti, nella ormai tradizionale cornice del padiglione blu Jean Nouvel della Fiera di Genova, che vuole indicare l' avvio di una simbolica ricostruzione, proprio nel giorno in cui sono andati giù gli ultimi pilastri di Ponte Morandi. La cena di gala organizzata da Assagenti, l' associazione dei broker e degli agenti marittimi di Genova chiude gli eventi della Genoa shipping week, una settimana di convegni e incontri dedicati interamente al mare. "E' stata un' edizione di svolta sia per noi che per la città - commenta Alberto Banchemo, presidente di Assagenti - perché mai è stata fatta un' edizione in cui tutti gli interlocutori - Regione, Comune, Camera di commercio, **Autorità portuale** e Capitaneria - hanno lavorato assieme con un unico obiettivo: portare lo shipping come fiore all' occhio di Genova".

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline is "Assagenti:dinner in cantiere immaginario" with a sub-headline "Banchetto 'Per la Genoa shipping week edizione della svolta'". The article text is partially visible, starting with "(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - Quest'anno lo Shipbroker e Shipagents Dinner ha come scenario un cantiere...". The page layout includes a navigation bar at the top, a sidebar on the right with a "RIFIUTI E RISORSE" section featuring a "BLOCK" logo, and a small video player at the bottom right. The article content is displayed in a clean, professional layout with a large image of a construction site.

Genoa Shipping Week: gnl, logistica e infrastrutture al primo posto per il settore marittimo

Le voci da Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, nell'ambito della Genoa Shipping Week

Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, organizzato nell'ambito della Genoa Shipping Week. All'Acquario, per Smart Ports and Logistics, si è parlato del rilancio dei corridoi TEN-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespediti, «le nuove infrastrutture vanno abbinare alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti». Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il coniection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di PWC: «I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040». L'integrazione porto/inland è la chiave per la crescita anche per Alberto Pozzobon, responsabile progetto Vamp up dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale. «Il porto di Genova Pra' è il primo gateway italiano. In una giornata media nel porto di Genova si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l'11% della merce si muove via ferrovia. Tra i provvedimenti speciali presi per la città di Genova ci sono anche gli shuttle fra il porto e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge». Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. «Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics». A Palazzo San Giorgio, protagonisti di Green Shipping Summit, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordano che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e l'Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo. Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione. Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto Dario Soria, direttore generale di Assocostieri: «Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020».



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l' autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l' anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana». Nel pomeriggio, sta proseguendo con il terzo appuntamento di Green Shipping Summit e, in parallelo, con Shipping & Finance , la nuova sessione che offre una panoramica sulle tendenze nel settore, aperta da Edoardo Rixi , responsabile logistica Lega. «Se il governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell' economia del mare. La demolizione del ponte Morandi avvenuta oggi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei porti. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in l' Italia l' economia del mare deve trovare una vocazione unitaria».

Port&Shipping Tech, "Fattori competitivi 2.0" - Integrazione verticale

LUCIA NAPPI

GENOVA - Port&Shipping Tech , la tre giorni delle c onferenze della Genoa Shipping Week si è conclusa stasera proprio nella giornata simbolo di Genova. Stamani quello che rimaneva del ponte Morandi è stato fatto implodere per affrontare le fasi della costruzione del nuovo ponte. Immagine di rinascita della città e del suo porto. Stasera nel Padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova sono attesi i circa 3 mila ospiti per la quindicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner , evento conclusivo della Genoa Shipping Week. Port&Shipping Tech , organizzata da ClickUtility Team, ha visto il concatenarsi del ricco programma delle conferenze dove i professionisti della Blu economy e della logistica si sono confrontati su tanti temi. Conferenze senza sosta nelle tre location di rappresentanza genovesi: l' Auditorium dell' Acquario, Palazzo San Giorgio e Palazzo Ambrogio Di Negro in Banchi. Presenti tutti nomi dello shipping nazionale e internazionale, tutti i rappresentanti delle Associazioni di settore, le Istituzioni locali, nazionali ed europee, gli operatori, i terminalisti, i professori e gli esperti della materia. Unico grande assente: il Governo , è stato sottolineato da molte parti. Orfano delle funzioni del vice ministro al Mit, il governo sembra aver dimenticato il settore che rappresenta buona parte del PIL nazionale. Ieri pomeriggio alla sessione " Fattori competitivi 2.0" si è parlato di integrazione verticale della catena logistica, l' argomento lanciato da Gian Enzo Duci presidente di Federagenti per l' occasione chairman ma anche ' scudo umano ', come lui stesso si è definito, " tra i due rappresentanti delle associazioni armatoriali nazionali " al tavolo dei relatori: Mario Mattioli, presidente di Confitarma e Alberto Rossi, direttore generale di AssArmatori. ' La notizia del giorno ' annuncia Duci: ' è che Maerks ha dichiarato che entro pochi anni il 50% dei ricavi verrà fatto a terra ' l' argomento quindi è l' integrazione verticale, il fenomeno attraverso il quale un armatore gestisce ' le altre attività della catena logistica: a partire dal quelle del Terminal portuale, al trasporto terrestre, ai servizi alla merce e alle navi ' - spiega il presidente di Federagenti. ' Il peso della logistica nella produzione industriale è sempre più crescente" - interviene Mattioli , ' come nel mercato dell' auto, assegnare la logistica a terzi è un fenomeno sempre maggiore e che offre risultati ' - l' integrazione verticale risponde a questa logica ' - A margine dell' incontro Mario Mattioli (VIDEO) ritorna sul tema ' La verticalità del sistema è fondamentale se c' è un integrazione del sistema stesso ' - ' Non ha senso avere un porto efficiente se c' è un sistema di retroporto non efficiente" - ' è necessaria coerenza tra il porto e tutto ciò che riguarda il sistema logistico ' - La tesi trova d' accordo Assarmatori, è Alberto Rossi a spiegarlo: ' I terminalismo italiano vive in continua ed estrema modificabilità L' integrazione verticale è un fattore che può rendere estremamente competitivi i nostri **porti**. Questa è l' elemento fondamentale del trasporto e i **porti** funzionano solo dove c' è un' integrazione verticale che funziona ' Interpellata da Duci interviene Costanza Musso , armatrice del Gruppo Grendi , recentemente insignita dell' onorificenza di cavaliere del lavoro. ' Non bisogna essere il primo gruppo armatoriale al mondo per fare integrazione verticale ' sottolinea il numero uno di Federagenti all' indirizzo dell' armatrice genovese ' Noi integrazione verticale la facevamo già negli anni '70, perchè operavamo in Paesi dove non c' era ancora niente ', Bene, sull' argomento tutti d' accordo: i due esponenti dell' armamento nazionale si incontrano. Anche Stefano Messina , presidente di AssArmatori , dalla platea in prima fila annuisce e lascia andare avanti il direttore. E' sul 'fare sistema" e sulla mancanza di unitarietà del Cluster marittimo che torna la divergenza. Mattioli indica la via dell' unitarietà del Cluster marittimo sotto il cappello della Federazione del Mare, Rossi auspica alla pluralità delle



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

voci come confronto in seno alla Conferenza dei presidenti di Autorità di sistema con al vertice il ministro in applicazione della riforma portuale. Sull' argomento Rossi interviene (VIDEO) anche a margine del convegno. Un 'Parlamento' nato nella volontà normativa per rappresentare le diverse istanze del Cluster che nella pluralità trovano un confronto. Gli argomenti dell' incontro sono tanti: la burocrazia, la realizzazione delle opere pubbliche ostacolata dagli iter burocratici, i tempi di messa a bando delle gare infiniti, appelli al Tar. La sessione successiva vede la Tavola rotonda tra i Presidenti delle Autorità di Sistema portuale e il confronto sui fattori di sviluppo del sistema: risorse economiche, sburocratizzazione, regime speciale, modelli europei. Sul piatto della discussione viene servito ogni argomento di rilievo della portualità. Una sorta di canto e contro canto tra un presidente e l' altro una sorta di 'lamentatio' collettiva incalzata e provocata dal chairman Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Club nazionale e dal giornalista Alberto Quarati. Entrambi vanno a colpire ogni presidente dove fa più male. A ciascuno il suo problema portuale.

A Levante e a Ponente, sono molti gli interventi approvati dal comitato di gestione per i porti di Genova e Savona

(FERPRESS) - **Genova**, 28 GIU - La seduta di ieri del Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha dato parere positivo alle azioni a sostegno delle attività terminalistiche a seguito del crollo del viadotto autostradale Morandi e delle imponenti mareggiate del 29 ottobre dello scorso anno. Per assicurare l' operatività degli scali e contenere gli effetti negativi del crollo del ponte mantenendo i traffici strategici per i porti di **Genova** e Savona, l' ADSP procederà con una rideterminazione dei canoni concessori per l' anno 2019. In particolare, sulla base delle istanze da presentare entro il 15 settembre 2019 corredate dalla documentazione relativa ai danni subiti, agli operatori terminalistici colpiti dagli effetti negativi del collasso del ponte sarà applicata una riduzione del canone nel limite massimo di 200mila euro con un plafond messo a disposizione dall' amministrazione pari a 3.300.000 euro. Nel caso in cui il totale delle riduzioni per le imprese che ne hanno diritto superi il tetto dei 3 milioni e trecentomila, la cifra sarà ridotta a ciascun soggetto nella stessa proporzione. Per i danni subiti a causa delle mareggiate di ottobre 2018, ai terminalisti aventi diritto sarà applicata una riduzione fino ad un limite massimo di 200mila euro per una somma complessiva fino a 2.100.000 euro. Identico il meccanismo nel caso le domande siano di importo superiore al tetto fissato. Il Comitato di gestione ha anche espresso parere favorevole sulle concessioni relative ai capannoni di levante del Distretto industriale delle Riparazioni navali del **Porto** di **Genova**. In particolare, allo scopo di valorizzare un' area industriale completamente ricostituita nell' ambito del comparto portuale di Levante, ai sei soggetti che avevano fatto richiesta - Macgregor srl; Ferfrigor-**Porto** srl; Amico&C srl; Lagomarsino Anielli srl; Gennaro srl; Naval Diesel srl - sono stati assegnati i singoli capannoni per la durata di 4 anni. Sempre a Levante del **Porto**, nell' ambito della riqualificazione del Waterfront, con l' ok del Comitato di gestione, l' ADSP ha trasferito in concessione per cinquant' anni al Comune di **Genova** piazzale Kennedy, oggetto di lavori di sistemazione idraulica propedeutici al prosieguo del progetto di riqualificazione del compendio fieristico e di realizzazione del citato Waterfront di Levante. Valutazione positiva del Comitato anche per il subingresso di **PORTO ANTICO DI GENOVA** S.P.A. nella titolarità della concessione demaniale marittima attualmente in capo a FIERA DI **GENOVA** S.P.A. in liquidazione per la gestione della darsena per esposizione di imbarcazioni e del piazzale di parcheggio, per gestione ed ormeggio per imbarcazioni da diporto con pontili galleggianti e per la progettazione, la realizzazione, l' organizzazione di manifestazioni fieristiche e extrafieristiche, nonché di ogni altra attività assimilabile o comunque compatibile con le caratteristiche funzionali del quartiere fieristico. Parere favorevole anche alla convenzione tra AdSP, Commissario Straordinario, Enac e Società di gestione dell' aeroporto, per la realizzazione di un primo intervento previsto dal Programma Straordinario per la macro aerea Aeroporto. Si tratta del primo lotto funzionale dell' ampliamento dell' aerostazione, finalizzato a migliorare ricettività e accessibilità della struttura con riferimento all' importante prospettiva di sviluppo del turismo crocieristico. L' intervento prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di ca. 5.500 m2 su tre livelli e la significativa ristrutturazione dell' edificio esistente, con particolare riferimento all' area accettazione ed imbarchi. Il progetto comprende anche la realizzazione di un nuovo impianto smistamento bagagli e la preventiva bonifica e predisposizione dei sottoservizi. L' intervento è finanziato per 11,3 milioni di Euro da AdSP con fondi della Legge di Bilancio e per 4,7 milioni di Euro con fondi propri di Aeroporto di **Genova**. Per l' area portuale di Savona, il Comitato ha espresso voto favorevole all' estensione del titolo concessorio provvisorio



FerPress

Genova, Voltri

alla Palumbo Savona Super Yacht S.r.l. fino al 31 dicembre 2019. Dopo i ricorsi dei cantieri Monaco Marine e Rodriguez al Tar contro l'assegnazione della concessione demaniale alla Palumbo S.r.l. e il successivo appello al Consiglio di Stato, la via scelta è stata quella di concedere una autorizzazione temporanea per consentire l'operatività del cantiere e la salvaguardia delle maestranze, visti i tempi occorrenti alla definizione del giudizio e alla data fissata per l'udienza pubblica del 29 ottobre 2019. Per il bacino portuale di Vado Ligure, dal comitato è arrivato anche l'ok al rilascio della concessione alla società ESSO ITALIANA S.r.l. per un accosto presso il Pontile Alkion per operazione di imbarco/sbarco di oli minerali. A fronte del rinnovo della durata di dieci anni, Esso Italiana ha presentato un piano di interventi per il mantenimento e lo sviluppo dell'attività del pontile.

Genoa Shipping Week: quasi 3000 ospiti per a XV edizione del Dinner di Assagenti

(FERPRESS) - Genova, 28 GIU - Nel giorno della detonazione degli ultimi pilastri del Ponte Morandi, a Genova, dentro il padiglione Jean Nouvel della Fiera, si apre in parallelo un cantiere immaginario che vuole dare un inizio simbolico alla ricostruzione. Così Assagenti, l'Associazione dei broker e degli agenti **marittimi** genovesi, accoglie i quasi 3 mila ospiti attesi per la quindicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, manifestazione che chiude gli eventi business di Genoa Shipping Week, evento patrocinato dal Comune di Genova. "Visto il numero di persone che provengono da tutto il mondo - spiega Carolina Villa, presidente del Gruppo Giovani Assagenti, - la nostra "cena" biennale è sempre stata un'occasione per mettere in vetrina la città. Ci sembrava doveroso mostrare loro la realtà delle cose, dopo l'eco internazionale che ha avuto il crollo del viadotto Morandi. Genova non si presenta ancora in grande spolvero, è vero: siamo un cantiere, che però è simbolo di rinascita e di speranza". Anche per il 2019 i numeri si confermano interessanti: 66 gli sponsor che hanno sostenuto questa edizione, 44 i Paesi partecipanti e circa 1100 le aziende rappresentate. All'architetto Umberto Ottino il compito di reinventare gli oltre 5 mila metri quadrati del padiglione Nouvel, dove gli ospiti delle aziende associate ad Assagenti si intratterranno a cena tra ponteggi, gru, betoniere e pallet. "We connect", recita lo slogan scelto per quest'anno, un omaggio a Genova che, come il rame, scelto come colore dominante, si piega ma non si spezza e che si prepara a riconnettere l'Italia attraverso il suo nuovo viadotto.

The screenshot shows a web page from FerPress. At the top, there are several logos including 'COMUNE GENOVA', 'ENERGY MANAGER', and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE TOGA SPINNO LOCALE E LOGISTICA'. The main headline reads 'Genoa Shipping Week: quasi 3000 ospiti per a XV edizione del Dinner di Assagenti'. Below the headline, there is a sub-headline 'Genova, 28 GIU - Nel giorno della detonazione degli ultimi pilastri del Ponte Morandi, a Genova, dentro il padiglione Jean Nouvel della Fiera, si apre in parallelo un cantiere immaginario che vuole dare un inizio simbolico alla ricostruzione. Così Assagenti, l'Associazione dei broker e degli agenti marittimi genovesi, accoglie i quasi 3 mila ospiti attesi per la quindicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, manifestazione che chiude gli eventi business di Genoa Shipping Week, evento patrocinato dal Comune di Genova.' There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. A small box contains the text 'Questo sito è leggibile solo dagli abbonati.' and another box says 'L'abbonamento per un mese a Ferpress costa solo € 250,00 e ha per te il diritto di accedere agli articoli, per gruppi e categorie con la possibilità di filtrare gli articoli in base alle informazioni e abbonamenti esistenti in aggiunta di riduzione: abbonamenti@ferpress.it'. At the bottom right, there is a sidebar with a search bar, a 'Loghi' section, and a 'WOMAN IN MOBILITY' banner for the 8th September issue of Ferpress.

Port&ShippingTech: Confitarma, approccio non sistemico alla logistica farà perdere competitività alla nostra industria

(FERPRESS) - Genova, 28 GIU - Il 28 giugno, nel corso della sessione "SMART PORT & LOGISTICS", organizzata nell'ambito della Port&ShippingTech a Genova, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha evidenziato che i Porti-Terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e che occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminals container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l'innovazione per rendere il ciclo-nave più efficiente). Esiste poi l'infrastruttura soft, ovvero la governance ed i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei "green port". "Tutto ciò richiede uno sforzo ed un'integrazione da parte delle autorità preposte - ha affermato Fabrizio Vettosi - oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e revisione e su cui il dibattito è vivo". Questo complesso sistema rende l'infrastruttura portuale una delle più complesse, e l'insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti. "Con il ridursi dei costi di trasporto (navi più grandi, non solo container, e che consumano meno) diventa cruciale il "cargo time" - ha sottolineato Vettosi aggiungendo che - secondo le mie stime il ritardo di un giorno per merce convenzionale proveniente dal Far East, può incidere dello 0,30% sul costo della logistica mentre tre giorni fanno quasi un punto percentuale". "Dobbiamo renderci conto che la logistica pesa sulle nostre merci e se l'approccio non è sistemico a perdere sarà la competitività della nostra industria".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are logos for 'PS PORT & SHIPPING' and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. The main article is titled 'Port&ShippingTech: Confitarma, approccio non sistemico alla logistica farà perdere competitività alla nostra industria'. The author is identified as 'Fabrizio Vettosi' and the date is '28 GIU'. The article text is partially visible, discussing the complexity of port infrastructure and the impact of cargo time on logistics costs. The page also features social media sharing options, a search bar, and a sidebar with various news items and advertisements, including one for 'WOMAN IN MOBILITY'.

Port&ShippingTech: nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto

(FERPRESS) - **Genova**, 28 GIU - Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All'Acquario, per Smart Ports and Logistics si è parlato del rilancio dei corridoi TEN-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespediti, le nuove infrastrutture vanno abbinate alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti. Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il conjection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di PWC. "I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040. L'integrazione **porto/inland** è la chiave per la crescita anche per Alberto Pozzobon, responsabile progetto Vamp up dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale. "Il **porto di Genova** Prà è il primo gateway italiano. In una giornata media nel **porto di Genova** si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l'11% della merce si muove via ferrovia. Tra i provvedimenti speciali presi per la città di **Genova** ci sono anche gli shuttle fra il **porto** e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge". Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. "Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics". A Palazzo San Giorgio, protagonisti di Green Shipping Summit, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordi che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e l'Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo. Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione". Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto Dario Soria, Direttore Generale, Assocostieri. Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l'autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il



FerPress

Genova, Voltri

rifornimento delle grandi navi da crociera ma l'anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana. Nel pomeriggio, si sta proseguendo con il terzo appuntamento di Green Shipping Summit e, in parallelo, con Shipping & Finance, la nuova sessione che offre una panoramica sulle tendenze nel settore, aperta dall'Onorevole Edoardo Rixi responsabile logistica Lega. "Se il Governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell'economia del mare. La demolizione del ponte Morandi avvenuta oggi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei porti. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in Italia l'economia del mare deve trovare una vocazione unitaria."

Il Nautilus

Genova, Voltri

P&ST 2019: Le nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto

Le nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto Genova-Proseguono i convegni di Port&ShippingTech,

Genova -Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull' innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All' Acquario, per Smart Ports and Logistics si è parlato del rilancio dei corridoi TEN-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespedit, le nuove infrastrutture vanno abbinate alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti. Il 70% degli scambi commerciali dell' Italia è con l' Europa, il Paese deve essere il conjection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di PWC. 'I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l' 87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l' estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040. L' integrazione **porto/inland** è la chiave per la crescita anche per Alberto Pozzobon, responsabile progetto Vamp up dell' Adsp del Mar Ligure Occidentale. 'Il **porto** di **Genova** Prà è il primo gateway italiano. In una giornata media nel **porto** di **Genova** si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l' 11% della merce si muove via ferrovia. Tra i provvedimenti speciali presi per la città di **Genova** ci sono anche gli shuttle fra il **porto** e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge'. Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all' ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. 'Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics'. A Palazzo San Giorgio, protagonisti di Green Shipping Summit, il GNL e l' imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordi che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e l' Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo. Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l' associazione anche attraverso l' apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l' utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione'. Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto Dario Soria, Direttore Generale, Assocostieri. Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l' autotrazione e per l' uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l' autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l' anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana. Nel pomeriggio, si sta proseguendo con il terzo appuntamento di Green Shipping Summit e, in parallelo, con Shipping & Finance, la nuova sessione che offre una panoramica sulle tendenze nel settore, aperta dall' Onorevole Edoardo Rixi responsabile logistica Lega. 'Se il Governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell' economia del mare. La demolizione del ponte Morandi avvenuta oggi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei porti. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in l' Italia l' economia del mare deve trovare una vocazione unitaria.'

MATTIOLI: SBUROCRATIZZAZIONE E AGGREGAZIONI PER AFFRONTARE IL FUTURO DELLE IMPRESE MARITTIME

Genova -Oggi, nel corso della sessione Shipping Innovation & Finance, Mario Mattioli, presidente Confitarma, ha concordato con quanto emerso dagli altri interventi in merito al fatto che è ormai improcrastinabile e urgente attuare una concreta sburocratizzazione se si vuole mantenere una flotta italiana e che 'se si vuole migliorare il sistema non lo si può fare sulla base di norme vecchie e obsolete'. Inoltre, il presidente di Confitarma ha sottolineato che nella politica marittima è quanto mai importante il dialogo tra Italia e Unione Europea, dialogo che purtroppo ha tempi lunghi. Sul tema della possibile divisione tra proprietà e shipmanagement riconoscendo a quest' ultimo i vantaggi riservati all' impresa armatoriale italiana, Mattioli si è detto favorevole, previa verifica di compatibilità con il quadro giuridico dell' Unione Europea, ribadendo purtroppo i ritardi drammatici legati al complessivo Sistema Italia. Concludendo, Mario Mattioli ha affermato che le aggregazioni tra aziende sono molto importanti per riuscire a spingere realtà medio-piccole, abbastanza tipiche del mondo **marittimo** italiano, verso realtà più complesse. Guardando poi al settore mare nel suo insieme, Mattioli ha ribadito che la proposta da fare alla politica deve provenire dal cluster nel suo insieme e non solo dalle singole categorie.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Mattioli: "Dare una voce unica al cluster marittimo"

Intervenuto nell' ambito della Port&ShippingTech, il presidente di Confitarma ha ribadito la disponibilità ad allargare la Federazione del mare a tutti coloro che vogliono contribuire al raggiungimento di obiettivi comuni

I costi "elevatissimi" della burocrazia scoraggiano gli investimenti esteri in Italia. Lo ha spiegato Mario Mattioli durante la sessione Fattori competitivi 2.0 organizzata nell' ambito della Port&ShippingTech a Genova il 27 giugno. Il presidente di Confitarma ha ribadito le difficoltà determinate da un **sistema** burocratico obsoleto e legato da norme e regole ormai troppo vecchie. "A questo si aggiunge la contrapposizione tra pubblico e privato che anziché rafforzare indebolisce il **sistema**". In proposito il presidente Mattioli ha portato l' esempio delle rappresentanze del cluster **marittimo portuale** ridotte ad un ruolo meramente consultivo all' interno degli organismi di partenariato presso le **Autorità di sistema portuale**. "Se privati e amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi anziché essere costretti a curarli". Per quanto riguarda l' esigenza di dare una unica voce al comparto, il presidente Mattioli ha ribadito la sua disponibilità ad allargare la Federazione del mare a tutti coloro che vogliono contribuire al raggiungimento di obiettivi comuni. "Sono infinite le procedure che il **sistema** è capace di creare per impedire lo sviluppo invece di creare le condizioni affinché gli operatori possano lavorare e produrre ricchezza per tutto il Paese. Evitiamo tante proposte ma lanciamo un unico forte messaggio del mare, dando voce a tutti coloro che fanno parte del cluster. La Federazione del mare potrebbe essere la camera di compensazione ideale - ha concluso Mattioli - in cui tutti i rappresentanti del cluster in una sorta di parlamento si possano confrontare, scontrare e discutere, ma dalla dialettica può nascere un sentiero comune".

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più piacevole. Cliccando questo banner, accetti il pieno utilizzo del sito. [No grazie](#) [Chiudi](#)

Mantieni aggiornate le informazioni

Informazioni Marittime

ARRIVATI

Servizi Online
 Servizio Assistenza Marittima, News e notizie porta al Nord

ASSARMATORI
 ASSARMATORI

AL FERRARI
 AL FERRARI

FEDESPEDI
 FEDESPEDI

MARBONI
 MARBONI

Articoli correlati

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Vettosi: 'Infrastruttura portuale una delle più complesse

Il consigliere Confitarma interviene alla sessione 'Smart port & logistics'

Giulia Sarti

GENOVA- I porti-terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminals container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l'innovazione per rendere il ciclo-nave più efficiente). Questo quanto affermato nel corso della sessione Smart port & logistics, organizzata nell'ambito della Port & Shipping Tech a Genova, da Fabrizio Vettosi, consigliere Confitarma. Esiste poi, ha sottolineato, l'infrastruttura soft, ovvero la governance ed i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei green port. Tutto ciò richiede uno sforzo ed un'integrazione da parte delle autorità preposte -ha detto- oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e revisione e su cui il dibattito è vivo. Questo complesso sistema rende l'infrastruttura portuale una delle più complesse, e l'insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti. Con il ridursi dei costi di trasporto (navi più grandi, non solo container, e che consumano meno) diventa cruciale il cargo time ha sottolineato Vettosi aggiungendo che secondo le mie stime il ritardo di un giorno per merce convenzionale proveniente dal Far East, può incidere dello 0,30% sul costo della logistica mentre tre giorni fanno quasi un punto percentuale. Dobbiamo renderci conto che la logistica pesa sulle nostre merci e se l'approccio non è sistemico a perdere sarà la competitività della nostra industria.

The screenshot shows the article page on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Vettosi: "Infrastruttura portuale una delle più complesse"' is prominently displayed. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA- I porti-terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni...'. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' articles. At the bottom of the article, there is a 'ABBONATI E EFFETTUO IL LOGIN' button and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

'In Italia troppa burocrazia frena gli investimenti'

Mattioli: se privati e amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi

Giulia Sarti

GENOVA In Italia è sempre più difficile attrarre investimenti esteri a causa soprattutto di costi elevatissimi della burocrazia. Questo è il messaggio che Mario Mattioli, presidente Confitarma, ha lanciato a Genova nell'ambito della Port & Shipping Tech, durante la sessione Fattori competitivi 2.0. Il presidente ha ribadito le difficoltà determinate da un sistema con una burocrazia che si fonda su regole ormai obsolete e legata da norme e regole ormai troppo vecchie. A questo si aggiunge la contrapposizione tra pubblico e privato che anziché rafforzare, indebolisce il sistema. L'esempio riportato da Mattioli è quello delle rappresentanze del cluster marittimo portuale ridotte ad un ruolo meramente consultivo all'interno degli organismi di partenariato presso le Autorità di Sistema portuale. Se privati e amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi anziché essere costretti a curarli. Per quanto riguarda l'esigenza di dare una unica voce al comparto, il presidente Mattioli ha ribadito la sua disponibilità ad allargare la Federazione del mare a tutti coloro che vogliono contribuire al raggiungimento di obiettivi comuni. Sono infinite le procedure che il sistema è capace di creare per impedire lo sviluppo invece di creare le condizioni affinché gli operatori possano lavorare e produrre ricchezza per tutto il Paese. Evitiamo tante proposte ma lanciamo un unico forte messaggio del mare, dando voce a tutti coloro che fanno parte del cluster. La Federazione del mare potrebbe essere la camera di compensazione ideale ha concluso in cui tutti i rappresentanti del cluster in una sorta di parlamento si possano confrontare, scontrare e discutere, ma dalla dialettica può nascere un sentiero comune.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADACINI SRL
Piazza del Legname, 21 - 12123 - Genova (GE)
Tel. 010/5711111 - Fax 010/5711112

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

“In Italia troppa burocrazia frena gli investimenti”

Mattioli: se privati e amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi

Pubblizzato il 28 giugno 2019 alle 09:00:00
di Giulia Sarti

GENOVA - "In Italia è sempre più difficile attrarre investimenti esteri a causa soprattutto di costi elevatissimi della burocrazia". Questo è il messaggio che Mario Mattioli, presidente Confitarma, ha lanciato a Genova nell'ambito della Port & Shipping Tech, durante la sessione Fattori competitivi 2.0. Il presidente ha ribadito le difficoltà determinate da un sistema con una burocrazia che si fonda su regole ormai obsolete e legata da norme e regole ormai troppo vecchie. A questo si aggiunge la contrapposizione tra pubblico e privato che anziché rafforzare, indebolisce il sistema. L'esempio riportato da Mattioli è quello delle rappresentanze del cluster marittimo portuale ridotte ad un ruolo meramente consultivo all'interno degli organismi di partenariato presso le Autorità di Sistema portuale. Se privati e amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi anziché essere costretti a curarli. Per quanto riguarda l'esigenza di dare una unica voce al comparto, il presidente Mattioli ha ribadito la sua disponibilità ad allargare la Federazione del mare a tutti coloro che vogliono contribuire al raggiungimento di obiettivi comuni. Sono infinite le procedure che il sistema è capace di creare per impedire lo sviluppo invece di creare le condizioni affinché gli operatori possano lavorare e produrre ricchezza per tutto il Paese. Evitiamo tante proposte ma lanciamo un unico forte messaggio del mare, dando voce a tutti coloro che fanno parte del cluster. La Federazione del mare potrebbe essere la camera di compensazione ideale ha concluso in cui tutti i rappresentanti del cluster in una sorta di parlamento si possano confrontare, scontrare e discutere, ma dalla dialettica può nascere un sentiero comune.

ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: BUCROCRACIA INTELLIGENZA INVESTIMENTI

IN ALTRI PAGES: Confitarma

L' APPROCCIO NON SISTEMICO ALLA LOGISTICA FARÀ PERDERE COMPETITIVITÀ ALLA NOSTRA INDUSTRIA

Genova, 28 giugno 2019 - Nel corso della sessione "SMART PORT & LOGISTICS", organizzata nell' ambito della Port&ShippingTech a Genova, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha evidenziato che i Porti-Terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e che occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminals container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l' innovazione per rendere il ciclo-nave più efficiente). Esiste poi l' infrastruttura soft, ovvero la governance ed i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei "green port". "Tutto ciò richiede uno sforzo ed un' integrazione da parte delle autorità preposte - ha affermato Fabrizio Vettosi - oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e revisione e su cui il dibattito è vivo". Questo complesso sistema rende l' infrastruttura **portuale** una delle più complesse, e l' insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti. "Con il ridursi dei costi di trasporto (navi più grandi, non solo container, e che consumano meno) diventa cruciale il "cargo time" - ha sottolineato Vettosi aggiungendo che - secondo le mie stime il ritardo di un giorno per merce convenzionale proveniente dal Far East, può incidere dello 0,30% sul costo della logistica mentre tre giorni fanno quasi un punto percentuale ". "Dobbiamo renderci conto che la logistica pesa sulle nostre merci e se l' approccio non è sistemico a perdere sarà la competitività della nostra industria".



Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria & Tecnologia | Shipping | Unione Europea | Ambiente | News | Turid

L' APPROCCIO NON SISTEMICO ALLA LOGISTICA FARÀ PERDERE COMPETITIVITÀ ALLA NOSTRA INDUSTRIA

Publicato da **redazione**
il 28 giugno 2019, ore 23:23

Genova, 28 giugno 2019 - Nel corso della sessione "SMART PORT & LOGISTICS" organizzata nell' ambito della Port&ShippingTech a Genova, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha evidenziato che i Porti-Terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e che occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminals container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l' innovazione per rendere il ciclo-nave più efficiente). Esiste poi l' infrastruttura soft, ovvero la governance ed i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei "green port". "Tutto ciò richiede uno sforzo ed un' integrazione da parte delle autorità preposte - ha affermato Fabrizio Vettosi - oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e revisione e su cui il dibattito è vivo". Questo complesso sistema rende l' infrastruttura portuale una delle più complesse, e l' insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti. "Con il ridursi dei costi di trasporto (navi più grandi, non solo container, e che consumano meno) diventa cruciale il "cargo time" - ha sottolineato Vettosi aggiungendo che - secondo le mie stime il ritardo di un giorno per merce convenzionale proveniente dal Far East, può incidere dello 0,30% sul costo della logistica mentre tre giorni fanno quasi un punto percentuale ". "Dobbiamo renderci conto che la logistica pesa sulle nostre merci e se l' approccio sistemico a perdere sarà la competitività della nostra industria".

Seareporter.it

MATTIOLI: SBUROCRATIZZAZIONE E AGGREGAZIONI PER AFFRONTARE IL FUTURO DELLE IMPRESE MARITTIME

Genova, 28 giugno 2019 - Nel corso della sessione Shipping Innovation & Finance, Mario Mattioli, presidente Confitarma, ha concordato con quanto emerso dagli altri interventi in merito al fatto che è ormai improcrastinabile e urgente attuare una concreta sburocratizzazione se si vuole mantenere una flotta italiana e che "se si vuole migliorare il sistema non lo si può fare sulla base di norme vecchie e obsolete". Inoltre, il presidente di Confitarma ha sottolineato che nella politica marittima è quanto mai importante il dialogo tra Italia e Unione Europea, dialogo che purtroppo ha tempi lunghi. Sul tema della possibile divisione tra proprietà e shipmanagement riconoscendo a quest'ultimo i vantaggi riservati all'impresa armatoriale italiana, Mattioli si è detto favorevole, previa verifica di compatibilità con il quadro giuridico dell'Unione Europea, ribadendo purtroppo i ritardi drammatici legati al complessivo Sistema Italia. Concludendo, Mario Mattioli ha affermato che le aggregazioni tra aziende sono molto importanti per riuscire a spingere realtà medio-piccole, abbastanza tipiche del mondo **marittimo** italiano, verso realtà più complesse. Guardando poi al settore mare nel suo insieme, Mattioli ha ribadito che la proposta da fare alla politica deve provenire dal cluster nel suo insieme e non solo dalle singole categorie.

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione
Home Porti Industria & Tecnologia Shipping Unione Europea Ambiente News

MATTIOLI: SBUROCRATIZZAZIONE E AGGREGAZIONI PER AFFRONTARE IL FUTURO DELLE IMPRESE MARITTIME

Pubblicato da Redazione il 28 giugno 2019, ore 21:15

Genova, 28 giugno 2019 - Nel corso della sessione Shipping Innovation & Finance, Mario Mattioli, presidente Confitarma, ha concordato con quanto emerso dagli altri interventi in merito al fatto che è ormai improcrastinabile e urgente attuare una concreta sburocratizzazione se si vuole mantenere una flotta italiana e che se si vuole migliorare il sistema non lo si può fare sulla base di norme vecchie e obsolete. Inoltre, il presidente di Confitarma ha sottolineato che nella politica marittima è quanto mai importante il dialogo tra Italia e Unione Europea, dialogo che purtroppo ha tempi lunghi. Sul tema della possibile divisione tra proprietà e shipmanagement riconoscendo a quest'ultimo i vantaggi riservati all'impresa armatoriale italiana, Mattioli si è detto favorevole, previa verifica di compatibilità con il quadro giuridico dell'Unione Europea, ribadendo purtroppo i ritardi drammatici legati al complessivo Sistema Italia. Concludendo, Mario Mattioli ha affermato che le aggregazioni tra aziende sono molto importanti per riuscire a spingere realtà medio-piccole, abbastanza tipiche del mondo marittimo italiano, verso realtà più complesse. Guardando poi al settore mare nel suo insieme, Mattioli ha ribadito che la proposta da fare alla politica deve provenire dal cluster nel suo insieme e non solo dalle singole categorie.

Seareporter.it

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Confitarma: "Un approccio sistemico per la logistica"

Genova - Il 28 giugno, nel corso della sessione "Smart Port & Logistics", organizzata nell'ambito della Port&ShippingTech a Genova, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha evidenziato che i porti-terminal hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e che occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminal container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l'innovazione per rendere il ciclo-nave più efficiente). Esiste poi l'infrastruttura soft, ovvero la governance e i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei "green port": «Tutto ciò richiede uno sforzo ed un'integrazione da parte delle autorità preposte - ha affermato Fabrizio Vettosi - oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e revisione e su cui il dibattito è vivo». Questo complesso sistema rende l'infrastruttura **portuale** una delle più complesse, e l'insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti: «Con il ridursi dei costi di trasporto (navi più grandi, non solo container, e che consumano meno) diventa cruciale il "cargo time"» sottolinea Vettosi, che aggiunge: «Secondo le mie stime il ritardo di un giorno per merce convenzionale proveniente dal Far East, può incidere dello 0,30% sul costo della logistica mentre tre giorni fanno quasi un punto percentuale. Dobbiamo renderci conto che la logistica pesa sulle nostre merci e se l'approccio non è sistemico a perdere sarà la competitività della nostra industria».

The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with a navigation bar at the top. The main content area features an article with the headline 'Confitarma: «Un approccio sistemico per la logistica»'. Below the headline is a sub-headline and a short paragraph. A photograph of Fabrizio Vettosi speaking at a podium is included. To the right of the article, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', 'AMENDOLA TRANSPORTI & LOGISTICA', 'PILOTINA BLOG', and 'SHIPPING MOVEMENTS'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

A Genova il Dinner degli agenti marittimi / GALLERY

Genova - Un cantiere immaginario, fra gru e ponteggi, betoniere e pallet, in mezzo a cui si muovono i quasi 3.000 ospiti, nella ormai tradizionale cornice del padiglione blu Jean Nouvel della Fiera di Genova: questo lo scenario scelto dagli agenti marittimi genovesi per il tradizionale Shipbroker e Shipagents Dinner, la grande festa a cadenza biennale nel quale il mondo delle imprese di shipping si dà appuntamento a Genova. Il tema del cantiere vuole indicare l' avvio di una simbolica ricostruzione, proprio nel giorno in cui sono andati giù gli ultimi pilastri di Ponte Morandi: verso le 21.00 proprio da via Fillak sono arrivati anche il governatore ligure, Giovanni Toti, e il sindaco di Genova, Marco Bucci. La cena di gala organizzata chiude gli eventi della Genoa Shipping Week, una settimana di convegni e incontri dedicati interamente al mare: «È stata un' edizione di svolta sia per noi che per la città - commenta Alberto Banchemo, presidente di Assagenti - perché mai è stata fatta un' edizione in cui tutti gli interlocutori - Regione, Comune, Camera di commercio, **Autorità portuale** e Capitaneria - hanno lavorato assieme con un unico obiettivo: portare lo shipping come fiore all' occhio di Genova. «Non è solo riferito al porto, ma stiamo parlando dello shipping a 360 gradi: oggi (ieri per chi legge, ndr) la provveditoria di bordo con Med Seawork, o le tematiche ambientali e tecnologiche trattate nei convegni e il dinner di questa sera con 2.700 - 3.000 persone provenienti da 44 Paesi, per cui abbiamo scelto una veste "cantieristica", per far vedere che siamo in evoluzione, connessi con l' Italia e con il mondo», aggiunge Banchemo.

Ospiti vestiti da sera o con look leggermente meno formali, autorizzati da un dress code «ammorbidito» a causa del caldo tropicale, hanno animato la serata. «La nostra cena biennale è sempre stata un' occasione per mettere in vetrina la città con gli ospiti internazionali, ci è sembrato doveroso agli ospiti che provengono da tutto il mondo la realtà, dopo l' eco internazionale che ha avuto il crollo del viadotto Morandi: Genova non si presenta ancora in grande spolvero, siamo un cantiere che però è simbolo di rinascita e di speranza» commenta Carolina Villa, presidente del Gruppo Giovani Assagenti.



Security marittima: dalle navi alla formazione dei tecnici

GENOVA L'apertura della Port&Shipping Tech, il forum su innovazione e cooperazione per lo sviluppo del cluster **marittimo** Euro-Mediterraneo in cui si è svolto anche l'intervento di Confitarma di cui riferiamo a parte, è stata dedicata al tema della security marittima e l'inizio dei lavori, dopo il saluto del direttore **marittimo** della Liguria ammiraglio Nicola Carlone, è stato affidato al comandante della Marina Militare Massimiliano Lauretti. Partendo dalla considerazione dell'importanza del Mar Mediterraneo dal quale passa il 65% delle risorse europee, Lauretti ha informato che la Marina Militare ha attualmente tredici navi che vi navigano e 1.250 fra uomini e donne imbarcati per contrastare le attività illecite e difendere gli interessi nazionali. Come contromisura alla pericolosa minaccia cyber che può nascere anche da un semplice cellulare e toccare la vulnerabilità delle navi la Marina ha da tempo attuato sistemi di autoprotezione ed è impegnata oggi in un'intensa azione di formazione del personale per risolvere quello che forse è il problema più importante: la scarsa preparazione del fattore umano nell'utilizzare questi sistemi di contrasto. L'aspetto della cyber security in ambito di sicurezza marittima è stato centrale nel corso della conferenza ed è stato sviluppato dai numerosi interventi che sono seguiti da parte dei rappresentanti di enti pubblici, di associazioni degli armatori oltreché di aziende e importanti centri di studio. Da questi contributi è emerso che la minaccia informatica che si rivolge verso strutture e impianti strategici e si concretizza con richiesta di riscatti è il tipo di rischio più rilevante (rispetto a quelli della pirateria, etc) ed è raddoppiato negli ultimi anni. Secondo Francesco Chiappetta dell'Istituto Italiano di Navigazione, il valore di questa attività illecita in Italia, i cui protagonisti sono organizzazioni criminali e terroristiche, è pari solo a quello del traffico stupefacenti ma, al suo confronto, ha un trend di sviluppo più veloce. Relativamente alle compagnie marittime il cyber crime rappresenta poi un grave danno reputazionale (oltreché economico per gli aumenti dei costi assicurativi) che si ripercuote sulla loro attività e per questo motivo spesso non è denunciato dalle piccole compagnie. Il dato ufficiale delle denunce dunque è stato più volte ricordato è sicuramente inferiore a quello reale. Per cercare di porre rimedio al problema che minaccia i sistemi delle navi e non solo dato che il rischio riguarda anche porti e infrastrutture ci sono disposizioni europee e una circolare IMO con la quale si è data la facoltà alle nazioni di sviluppare norme mirate a protezione, ma l'Italia, purtroppo, ha per ora dimostrato di non essere molto attenta in questo senso. Riguardo ad una classifica generale sull'attenzione dei porti alla sicurezza cyber quelli del Nord Europa che hanno una maggiore automazione sono più evoluti rispetto ai nostri, ma buoni risultati in tema di cyber risk management producono anche Genova, Venezia e Savona. La sessione sulla sicurezza marittima fra gli altri interventi, ha visto quello di Valeria Novella di Confitarma e di Antonio Iannucci di Assarmatori. Quest'ultimo ha denunciato la generale superficialità con la quale si sta affrontando il problema dell'approccio ai sistemi informatici ed agli attacchi, peraltro in continuo ed inarrestabile aumento, cui essi sono soggetti; attacchi che espongono le aziende a rischi potenzialmente enormi. La soluzione suggerita da Iannucci parte da un cambio culturale che deve essere favorito nelle aziende con investimenti sulla formazione specifica che potranno produrre infine anche un risparmio economico. Fra i contributi anche quello di Danilo Decarlino di ABB Marine e Ports con il richiamo all'importanza della prevenzione a possibili interferenze o disguidi nell'ambito cyber security.



The Medi Telegraph

La Spezia

Porti e armatori: "Il governo torni a occuparsi di noi"

ALBERTO QUARATI

Genova - Alla Spezia, la presidente **Carla Roncallo** è all' ultima curva del documento di pianificazione strategica, il nuovo piano regolatore portuale tra lo scalo ligure e quello accorpato di Marina di Carrara: posti di lavoro e milioni di investimenti. Ma serve l' approvazione della Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale, che nel pomposo linguaggio della riforma dei porti doveva essere l' organo dove il ministro dei Trasporti regnante, con i presidenti dei porti e i rappresentanti dell' utenza al suo cospetto, avrebbe dovuto decidere le sorti delle banchine italiane ogni 30 o 45 giorni. In realtà, la "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale" è stata convocata tre volte in tre anni, ordine del giorno i massimi sistemi. Ieri i presidenti dei porti italiani e i rappresentanti degli armatori si sono riuniti, ma l' occasione era il convegno "Fattori competitivi 2.0" all' interno della Genoa Shipping Week, la settimana organizzata da Assagenti, l' associazione degli agenti marittimi e broker genovesi dedicata all' economia e alla cultura del mare in corso fino al 30 giugno: «Le norme ci sono, ma non vengono applicate fino in fondo - ragiona Alberto Rossi, direttore generale di AssArmatori, l' associazione degli armatori in Confcommercio -. Vogliamo mandare un messaggio al ministero dei Trasporti: bisogna convocare la Conferenza delle Adsp, luogo teoricamente deputato a prendere le decisioni sulle grandi opere infrastrutturali ». Anche Confitarma, come spiega il presidente Mario Mattioli, concorda sulla necessità di convocare la Conferenza, e accelerare sulle opere: «I tempi per emanare i bandi di gara delle grandi opere sono superiori agli standard europei, e quelli delle fasi successive sono addirittura drammatici, anche a causa dei costanti ricorsi al Tar di chi perde le gare. Ormai il costo della burocrazia è considerato ormai parte del rischio-Paese, ma questo scoraggia gli investimenti internazionali» dice Mattioli che per questa mattina ha invitato AssArmatori al direttivo della Federazione del mare (invito accettato). Orfani di viceministro (Edoardo Rixi si è dimesso a seguito della condanna in primo grado nel processo Spese pazze) i presidenti delle Adsp hanno dato qualche buona notizia (i nuovi terminal a Genova-Savona, il piano di rilancio di Taranto da parte di Yildirim, la call che sarà lanciata la prossima settimana a Cagliari per rimpiazzare Contship) ma anche una carrellata degli orrori burocratici con cui ogni giorno le amministrazioni - spesso sottodimensionate per il blocco del turnover - devono combattere: circolari interpretative, superfetazioni di enti controllori, trappole normative con rischi penali (soprattutto per chi decide di decidere). Una sistema debole, che deve fare i conti con un contesto internazionale sempre più duro: «Da quando nel 1998 è stato abolito il ministero della Marina mercantile, l' amministrazione del settore si è fortemente indebolita, anemizzata. È necessario recuperare capacità di governo, benché le Adsp abbiano riempito gli spazi vuoti in un periodo di grande cambiamento del settore» commenta Giovanni Pettorino, comandante delle Capitanerie di porto che però nota come a oggi manchi una golden share sugli investimenti esteri. Senza considerare che l' Europa dei porti, segnala Zeno D' Agostino, presidente di Trieste, è tradizionalmente guidata da scelte e decisioni pro-scali del Nord: «Proprio per questo sarebbe auspicabile che il governo puntasse su un Commissario ai Trasporti italiano Bruxelles. In attesa di un viceministro qui da noi».



Porto di Ravenna. Il traffico merci in leggera crescita nei primi 4 mesi dell'anno: + 2,6%

La movimentazione merci nel **Porto di Ravenna** nei primi quattro mesi del 2019 è stata pari a 8.730.967 tonnellate, in aumento del 2,6% rispetto al periodo gennaio-aprile 2018, grazie ai buoni risultati dei mesi di marzo e aprile che hanno registrato crescita del 15,5% e del 5,3% rispetto agli stessi mesi dello scorso anno. Lo dice un report dell' Autorità Portuale. **Ravenna-PageDetail728x90_320x50-1** Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 7.547.773 (+2,4%) e 1.183.194 (+4,2%) tonnellate. Analizzando le merci per condizionamento si evince che le rinfuse solide e le merci varie sono aumentate rispettivamente dello 0,7% e dell' 11,8%, le rinfuse liquide hanno fatto registrare un calo pari al 5,3%, mentre per le merci unitizzate, quelle su rotabili risultano in calo dello 0,3% e quelle in container in crescita del 2,3%. L' aumento più consistente è per i prodotti metallurgici, pari a quasi 2,5 milioni di tonnellate (+13,6%). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 1.594.174 mila tonnellate di merce ha registrato un -2,0% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In particolare, in calo i cereali (-17,3%) e gli oli vegetali (-20,2%); in crescita invece i semi oleosi (+61,1%). In diminuzione i materiali da costruzione, pari a oltre 1,5 milioni di tonnellate di prodotti importati, tra questi le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo che risultano in lieve calo (-0,8%). I contenitori movimentati sono stati pari a 71.813 TEUs, in aumento dell' 1,3%, in particolare in aumento i pieni, con 2.404 TEUs in più (+4,2%). Il numero dei trailer è stato pari a 20.651 unità, in calo rispetto allo scorso anno (-1,1%); di questi 19.294 pezzi sono stati movimentati sulla linea Brindisi-Catania (-7,0%) e 1.357 sulla linea da/per l' Albania. Per quanto riguarda il settore automotive, nei primi tre mesi sono stati sbarcati 4.473 e persi 2.053 pezzi rispetto allo scorso anno. Sempre per i primi quattro mesi, la merce movimentata via ferrovia è stata pari a 1.198.628 tonnellate, il 2,6% in meno rispetto allo scorso anno. Il calo principale è stato per gli inerti. I TEUs movimentati sono stati 5.314 (2.313 in e 3.001 out), contro i 5.157 dello scorso anno (+3,0%).

The screenshot shows the website interface for Ravennanotizie.it. At the top, there is a navigation menu with categories: CRONACA, POLITICA, SPORT, ECONOMIA, CULTURA, SPETTACOLO, and LA POSTA DEI LETTORI. The main headline reads: "Porto di Ravenna. Il traffico merci in leggera crescita nei primi 4 mesi dell'anno: + 2,6%". Below the headline is a sub-headline: "La movimentazione merci nel Porto di Ravenna nei primi quattro mesi del 2019 è stata pari a 8.730.967 tonnellate, in aumento del 2,6% rispetto al periodo gennaio-aprile 2018, grazie ai buoni risultati dei mesi di marzo e aprile che hanno registrato crescita del 15,5% e del 5,3% rispetto agli stessi mesi dello scorso anno. Lo dice un report dell' Autorità Portuale." The article text continues with details about cargo types and trends. On the right side, there are several promotional banners for "La posta dei lettori", "Per Dormire SVEGLIA! SUPERSCONTI DA NON PERDERE A TASSO ZERO", and "Antidoto all'obesità!".

Livorno Porto, sciopero di 3 giorni per i lavoratori interinali

Livorno Per tre giorni, da ieri e fino al 30 giugno, si fermano i lavoratori portuali interinali nel porto di Livorno. Uno sciopero che trova il sostegno della Cgil Livorno che come annunciato dal segretario generale Nidil-Cgil provinciale Filippo Bellandi, si oppone «alla precarietà e allo sfruttamento nei porti», chiedendo di aprire un tavolo di trattativa per migliorare le condizioni dei lavoratori. «Nidil Cgil Livorno - spiega il sindacato in una nota - denuncia le condizioni di lavoro dei lavoratori interinali nel porto di Livorno e rivendica un lavoro dignitoso per i lavoratori applicati presso l'agenzia per il lavoro portuale».

Le città & la regione

Vittima dei bulli a dodici anni: operato d'urgenza in ospedale

Il rasoio Pisa, la madre accusa: «I picchi ripetuti e la scuola non ha fatto nulla»

TUTTA TOSCANA
Empoli
Morto durante l'arresto. In preda di un incubo

Siena
Tirante scelti sui tetti per la sicurezza del Pallo

Livorno
In LRRO si presentano al concorso del Comune: bungee e voli in elicottero

Livorno
Porto, sciopero di 3 giorni per i lavoratori interinali

Ecco i bandi per i navigatori: 700 posti in Toscana
Le domande entro il 30 agosto. «Subito 39 assenti a tempo indeterminato, il resto in un anno»

Livorno
Confermata la chiusura del «Telegiornato»



Il Tirreno

Livorno

superprecati

Contratti solo per un giorno, in sciopero lavoratori del porto

Vengono chiamati da un'agenzia interinale dalle tre alle venti volte al mese L'incarico arriva per sms anche solo 3 ore prima: «Nessuna dignità e certezza»

Lucia AteriniLIVORNO. Da ieri e per tre giorni sono in "sciopero". Trenta lavoratori portuali che fanno riferimento all'agenzia interinale "Intempo" hanno deciso di rifiutare le chiamate che riceveranno in questi giorni. Prima di spiegare perché non andranno a lavorare bisogna dire che il loro è uno sciopero con le virgolette perché anche protestare contro il datore di lavoro e non presentarsi in azienda è un diritto che loro non hanno. E qui si entra nel merito della loro protesta: cioè da quattro anni vanno avanti a contratti che durano un giorno, mai un periodo più lungo. Il massimo, in positivo, che può capitarli è di avere due turni attaccati, 12 ore di incarico. Vale a dire complessivamente 150 contratti in un anno. Perché, se in estate, la situazione è migliore e i lavoratori riescono ad avere anche 20 contratti in un mese, in inverno si viaggia su una media di 2/3 al mese. Con la solita modalità: messaggio un paio di ore prima dell'inizio del turno (anche di notte), contratto inviato per mail e firma digitale. Un ricorso, quello ai lavoratori interinali, che funziona soprattutto tra il sabato e domenica, i giorni festivi, la notte. Un sistema che non permette ai lavoratori nemmeno di poter integrare con altre collaborazioni. Questa è la situazione dell'ultimo scalino del lavoro in **porto** che viene fornito dall'agenzia interinale ad Alp (Agenzia del lavoro portuale) che a sua volta lo somministra alle aziende del **porto** che hanno bisogno di personale per il rizzaggio dei container, il carico e scarico della merci delle navi. Una condizione «che toglie dignità - spiegano Filippo Bellandi del Nidil Cgil e alcuni dei lavoratori - e diritti». «Ci sentiamo come strumenti - spiegano ancora i lavoratori interinali - perché poi a novembre siamo dimenticati e ci chiamano solo un paio di volte al mese». «La nostra richiesta - continuano il responsabile del Nidil Cgil - è di avere un minimo di turni garantiti e contratti più stabili. Anche un part time con l'agenzia interinale che, nei periodi di meno lavoro, potrebbe far ricorso anche una sorta di "cassa integrazione"». Filippo Bellandi chiede l'apertura di un tavolo di trattativa con Alp, l'agenzia interinale e le aziende del **porto**. Tutto questo in una situazione in cui spiegano i lavoratori in sciopero «l'attività del **porto** va bene e la sensazione è che, tra i dipendenti delle aziende che lavorano in **porto**, ci sia un ampio ricorso al lavoro straordinario». «E infatti - aggiunge un lavoratore - mi sono ritrovato in furgone dove guidava un autista che aveva fatto tre turni di lavoro consecutivi». Da qui la sottolineatura anche del problema della sicurezza sul luogo del lavoro. I lavoratori invocano più controlli. E gli stessi concludono spiegando che «più volte hanno fatto corsi di formazione anche sulla questione della sicurezza grazie alla agenzia di formazione, la Regione Toscana e il fondo Formatemp». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



The Medi Telegraph

Livorno

Lavoro interinale, sciopero nel porto di Livorno

Livorno - Per tre giorni, dal 28 al 30 giugno, si fermano i lavoratori **portuali** interinali nel porto di Livorno. Uno sciopero che trova il sostegno della Cgil Livorno che come annunciato dal segretario generale Nidil-Cgil provinciale Filippo Bellandi, si oppone «alla precarietà e allo sfruttamento nei porti », chiedendo di aprire un tavolo di trattativa per migliorare le condizioni dei lavoratori.«Nidil Cgil Livorno - spiega il sindacato in una nota - denuncia le condizioni di lavoro dei lavoratori interinali nel porto di Livorno e rivendica un lavoro dignitoso per i lavoratori applicati presso Alp (agenzia per il lavoro **portuale**)». Oggi, spiegano dalla Cgil, nella città di Livorno per i «**portuali** interinali» è normale essere chiamati con contratti giornalieri che si ripetono per anni, ed è normale essere disponibili alla chiamata senza che sia riconosciuta nessuna indennità: per alcuni lavoratori storici è normale dopo 15 anni ritornare a missioni giornaliere dopo aver avuto missioni annuali.«Tutte le ditte che utilizzano questi lavoratori - conclude Cgil - sono responsabili della precarietà presente nel porto ed è per questo che a tutte queste ditte, oltre che ad Alp, chiediamo di aprire un tavolo di trattativa per migliorare le condizioni di vita di questi lavoratori».



Il Tirreno

Livorno

porto, turismo e il resto

L' economia del mare si mette a galoppare ma redditi e occupati restano quasi al palo

In crescita record i traffici delle banchine e gli arrivi dei turisti invece la ricchezza creata, il numero di addetti e di imprese no

Mauro Zucchelli Livorno. Metti che l' industria faccia una gran fatica a non sparire dal radar. Metti che i grandi poli dell' amministrazione pubblica (come istituzioni locali, Asl e caserme) possano assorbire sempre meno forza lavoro. Metti che il commercio sia alle prese con una lunghissima fase di calo delle vendite al dettaglio. Chi la mette la benzina nel motore dell' occupazione? Non ci resta che l' economia del mare: quello spicchio trasversale del sistema economico che, attorno al blu del mare, aggrega la movimentazione di merci e passeggeri via mare, yacht e pescherecci, barchini sul lungomare più bagnini sotto l' ombrellone e biologi marini. Insomma, quel mix di **porto**, turismo e cantieristica chic che dovrebbe farsi uscire dalla morta gora... il dossier della cciaaEppure i dossier del centro studi della Camera di Commercio raccontano che sì, l' economia "blu" ha un peso enorme, con pochi eguali nel resto del Bel Paese: rispetto al totale dell' economia, nella nostra provincia valgono il 12, 4% del numero delle imprese (solo due province in tutta Italia ci sorpassano) e l' 11, 8% del valore aggiunto (superati solo da 5 realtà provinciali sulle oltre cento esistenti). Nell' uno come nell' altro caso siamo al quadruplo della media nazionale. Però c' è un "però", ed è grande come una montagna. Se mettiamo in fila l' ultimissimo report e quello di due anni prima salta agli occhi che la crescita dell' economia del mare nei nostri territori è parecchio al rallentatore: almeno in rapporto a quel che succede nel resto della Toscana e nelle altre città del nostro Paese. fase positiva, anzi no Non è tutto: questa crescita quasi zero del peso specifico della "nostra" economia blu capita non in una fase sfigata in cui ci si arrampica sugli specchi per sbarcare il lunario. Al contrario, in due settori-chiave come il **porto** e il turismo i flussi di clienti ci sorridono: più 12, 7% le presenze negli ultimi dieci anni, quasi il 26% in più i croceristi nell' arco di quattro anni (e oltre il 45% in più i passeggeri dei traghetti). Se guardiamo le movimentazioni merci le cose vanno addirittura meglio: nel quadriennio "fotografato" a suon di statistiche aumentano di quasi 30 punti percentuali i teu dei container, le "autostrade del mare" hanno un balzo del 47, 8% (se contiamo le tonnellate) e del 54% (se guardiamo i camion). Tutto questo crea cassa e moneta sonante eppure sembra stentare a tradursi in sviluppo. Dal Capodanno 2016 a quello dello scorso anno le imprese della "blue economy" nella nostra provincia aumentano sì ma di pochissimo: appena una trentina in più, visto che passano da 4. 031 a 4. 061 aziende (nient' altro che lo 0, 7% in più). Non va così nel resto della Toscana: basti dire che in un' altra realtà costiera com' è Grosseto l' incremento è cinque volte maggiore. Così come su scala regionale (341 imprese in più) mentre a livello nazionale, con quasi 9. 300 ditte in più, l' impennata è stata addirittura sette volte più grande di quanto accaduto da noi. occupati: sì, altroveAnche in fatto di occupazione l' incremento registrato in provincia di Livorno è limitato: in due anni 283 occupati in più fino a sfiorare i 19mila addetti, con un incremento di un punto e mezzo. Anche in questo caso siamo ben al di sotto della crescita che si è vista nel resto della Toscana (quasi 4 punti) e in campo nazionale (45mila addetti in più, con un balzo del 5, 4%, cioè tre volte e mezzo lo standard livornese. la "fetta" di ricchezzaNon basta. Se guardiamo il valore aggiunto, in provincia di Livorno è rimasto



Il Tirreno

Livorno

inchiodato a 970 milioni di euro senza muoversi neanche di una virgola. È tanto perché Livorno da solo fa più della metà dell' insieme delle altre nove province toscane: nel resto della regione l' aumento c' è ed è del 3, 7%, e il dato nazionale sfiora il 6, 4%. Al tirar delle somme, dunque, è come se i clienti ci fossero ma l' economia del mare non riuscisse a farli fruttare per trarne guadagno, sviluppo, reddito, occupazione. E qui, in **porto** e fuori dal **porto**, bisognerebbe vedere se tariffe, fatturato e produttività non abbiano innescato un circolo poco virtuoso. Sul fronte del **porto** le imprese l' hanno ripetuto a più riprese: quando la crisi ha azzannato i traffici, le aziende hanno evitato di licenziare e hanno tirato la cinghia. Adesso che le cose ricominciano a girare stanno rimpannucciandosi un po' recuperando redditività. Ma il sindacato dice che questo è il problema numero uno del **porto**: i traffici aumentano, l' occupazione e la "torta" del reddito nelle mani dei lavoratori no. - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Tirreno

Livorno

incontro su porto e ambiente

Berti (M5s): «Sto lavorando per avere carburanti migliori»

LIVORNO. Il senatore viareggino Gianluca Ferrara ha invitato i parlamentari della commissione trasporti del Senato Gabriella Di Girolamo, Agostino Santillo (capogruppo) e Giorgio Fede alla Capitaneria porto di Livorno, per un incontro con l'Autorità portuale e la Guardia costiera. Obiettivo dell'incontro è allacciare un rapporto diretto con le capitanerie per poi migliorare la qualità della legislazione esistente. Queste visite si inseriscono in un percorso di conoscenza delle problematiche delle singole aree portuali italiane, che ha visto in precedenza la delegazione in visita a Viareggio, Messina e altre città portuali. «Quando si discute di Livorno bisogna ricordare che si parla di un totale di 560 chilometri di ampiezza, con un traffico di 16mila navi l'anno. Date le dimensioni, sono importantissime le infrastrutture autostradali e ferroviarie interne al porto, che ad oggi hanno bisogno di un implementazione e di un ammodernamento, al fine di rendere il porto funzionale alle esigenze delle mega navi. Per fare questo c'è bisogno di dislocare e demanializzare principalmente le aree della parte retro portuale» spiega il senatore del M5S Agostino Santillo. Durante la giornata i temi affrontati, correlati al porto di Livorno, sono stati molteplici. «Sul porto di Livorno vorrei ricordare che non si parla di una zona isolata o solo di commercio: vicinissimo al porto si trova la base statunitense più grande al mondo (fuori dai confini Usa), ed è proprio nel porto che bisogna porre attenzione ai traffici di armi. Noi del M5S siamo da sempre per lo stop alla vendita di armi» sostiene il senatore del Movimento 5 Stelle Gianluca Ferrara, capogruppo in commissione Affari esteri. Il deputato livornese Francesco Berti ringrazia la delegazione e parla dell'aspetto ambientale del porto: «Le navi hanno un forte impatto sulla qualità dell'aria in città. Sto lavorando in commissione Politiche Eu sulla direttiva 2016/802, che prevede un drastico taglio della massa di zolfo nei carburanti. Dal 1° gennaio 2020 sarà ridotta di 7 volte, passando dal 3,5% allo 0,5%. Questo porterà un gran beneficio alla città in termini di salute. Anche grazie allo straordinario lavoro dell'ammiraglio Giuseppe Tarsia della Capitaneria di Porto di Livorno vigileremo sul rispetto di questa normativa». —

Il Tirreno

Livorno

bilancio

Tre milioni e mezzo di utili per l' Interporto e 12 di investimenti

Approvato il documento degli azionisti della società Il presidente Nastasi: «Ripianate le perdite del passato»

COLLESALVETTI. Bilancio positivo per l' Interporto di Livorno. L' utile del 2018 è stato di 3 milioni e 587 contro un utile dell' anno precedente di 204mila euro. Il documento è stato approvato dagli azionisti della Società Interporto riuniti in assemblea ordinaria nella sede societaria, alla quale hanno partecipato i maggiori soci pubblici e privati. «Il bilancio 2018 - ha tenuto a sottolineare il presidente Rocco Guido Nastasi - si è chiuso con un utile di 3 milioni e 587mila dando anche quest' anno un importante segnale sul lavoro e l' impegno di tutta la struttura che ha portato al risultato positivo che ha consentito di ripianare completamente le perdite degli anni precedenti». «Nel corso dell' assemblea è stato nominato nel consiglio di amministrazione Angelo Roma in rappresentanza dell' **Autorità di Sistema Portuale**». E ha aggiunto: «Nonostante la crisi economica abbia interessato anche la nostra realtà, da due anni a questa parte il risultato è stato positivo, tanto che sono stati avviati significativi lavori di esecuzione di importanti magazzini come quello del "freddo", e avviata la progettazione per l' ampliamento dell' area servizi». Nel corso dell' assemblea è stata presentata ai soci la nuova manovra finanziaria ed il nuovo piano industriale che prevede, oltre alla totale estinzione dell' indebitamento, la realizzazione di un nuovo piano di investimenti per 12 milioni. Tutti destinati allo sviluppo di nuovi servizi alla logistica (truck village, magazzino del freddo, espansione terminal ferroviario, produzione energia), il tutto in un' ottica di certificazioni ambientali. Infatti nella relazione, l' amministratore delegato Bino Fulceri ha sottolineato come «con questo piano sia stato deliberato il futuro del Vespucci, nel quale nasceranno importanti infrastrutture in quest' area affermando sempre più la sua vocazione a retroporto, con particolare attenzione alle esigenze dell' autotrasporto con un' area dedicata nel quadro degli importanti atti sottoscritti che prevedono la realizzazione dei collegamenti ferroviari fra il Porto di Livorno e il Vespucci con il corridoio Ten T scandinavo mediterraneo e la realizzazione di un grande polo farmaceutico». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Tre milioni e mezzo di utili per l' Interporto e 12 di investimenti
Approvato il documento degli azionisti della società Il presidente Nastasi: «Ripianate le perdite del passato»

FRONTI È GIÀ IN CARICA: eletto presidente con i voti di quattro liste

PALIO MARINARO 2019
TERRAZZA MASCAGNI
SABATO 29 GIUGNO 2019 ORE 20.00
ORE 19.10 PALIO FEMMINILE
ORE 19.00 PALIO FU RIVU

Interporto Livorno: bilancio positivo

Presentato nuovo piano di investimenti per 12 milioni

Giulia Sarti

LIVORNO Buone notizie per l'Interporto Livorno Amerigo Vespucci che chiude il 2018 con un bilancio positivo: l'utile dell'anno passato è stato di poco più di 3 milioni di euro (3.587 per la precisione) contro un utile dell'anno precedente di 204 migliaia di euro. Il documento è stato approvato dagli Azionisti della società Interporto riuniti in Assemblea ordinaria nella sede societaria, alla quale hanno partecipato i maggiori soci pubblici e privati. Il bilancio 2018 -ha tenuto a sottolineare il presidente Rocco Guido Nastasi si è chiuso con un utile di 3.587 migliaia di euro, dando anche quest'anno un importante segnale sul lavoro e l'impegno di tutta la struttura che ha portato al risultato positivo che ha consentito di ripianare completamente le perdite degli anni precedenti. Durante l'Assemblea si è proceduto anche a nominare nel consiglio di amministrazione Angelo Roma in rappresentanza dell'Autorità di Sistema portuale. Nonostante la crisi economica abbia interessato anche la nostra realtà, da due anni a questa parte il risultato è stato positivo, tanto che sono stati avviati significativi lavori di esecuzione di importanti magazzini come quello del freddo, e avviata la progettazione per l'ampliamento dell'area servizi continua il presidente. Nel corso dell'incontro è stata poi presentata ai soci la nuova manovra finanziaria ed il nuovo piano industriale che prevede, oltre alla totale estinzione dell'indebitamento, la realizzazione di un nuovo piano di investimenti per 12 milioni, tutti destinati allo sviluppo di nuovi servizi alla logistica (truck village, magazzino del freddo, espansione terminal ferroviario, produzione energia), il tutto in un'ottica di certificazioni ambientali. Nella relazione, l'amministratore delegato Bino Fulceri ha sottolineato come con questo piano sia stato deliberato il futuro del Vespucci, nel quale nasceranno importanti infrastrutture affermando sempre più la sua vocazione a retroporto, con particolare attenzione alle esigenze dell'autotrasporto con un'area dedicata nel quadro degli importanti atti sottoscritti che prevedono la realizzazione dei collegamenti ferroviari fra il porto di Livorno e il Vespucci con il corridoio Ten-t scandinavo mediterraneo e la realizzazione di un grande polo farmaceutico.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADICINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Interporto Livorno: bilancio positivo' is prominently displayed, followed by the subtitle 'Presentato nuovo piano di investimenti per 12 milioni'. The author's name 'Giulia Sarti' is visible. The main content area features a photograph of a meeting in progress. To the right of the main text, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Vestiti: "Infrastruttura portuale una delle più complesse"', 'Interporto Livorno: bilancio positivo', 'Un mare di impegno per l'Ambiente', 'Conferenze al Bracciano: "Ma quale operazione ambientale?"', and 'L'ultima nata in casa Costafra'.

Ex Trinseo e le aree alle erbacce

Antonio Fulvi

LIVORNO Sulla carta è un bel passo avanti: aver finalmente inquadrato il nuovo layout del porto commerciale, con l'ok del comitato di gestione, fornisce finalmente agli operatori, alle aziende e agli stessi terminalisti un riferimento preciso su quanto si potrà fare senza innescare nuovi contenziosi. E bastano in abbondanza quelli che ci sono già. Il commissario **Verna**, che aveva promesso di voler far presto, in questo caso ha mantenuto la parola. E non era facile, visto il nido di vespe che il porto è da qualche tempo diventato. Tutto fatto? Piano: rimane aperto il problema dell'area ex Trinseo, quella che il terminal Sintermar si appresta ad acquistare per il proprio traffico di auto allo sbarco e che palazzo Rosciano invece intende coccutamente di espropriare; guardacaso per destinarla al traffico delle auto (ed eventualmente al parcheggio dei ro/ro). Sembra una contraddizione. Ma chi fa parte del comitato di gestione ci ha spiegato a bassa voce che il tentativo dell'AdSP sarebbe di equilibrare le iniziative dell'armamento Grimaldi (la Sintermar ne ha una quota azionaria) con le pressioni che vengono da altri operatori del ramo, specie ro/ro. Ecco perché l'aggiunta, come casuale, della dizione anche ro/ro. Malignità? Ci si chiede però come mai solo oggi si interviene su aree vuote da tempo. Se c'era da espropriare, perché quando Sintermar s'è fatta avanti con piani di utilizzo concreto? Non sarà una partita facile. Il Tar ha dato ragione alla Sintermar e l'abbiamo scritto. Il comitato di gestione, con qualche perplessità, ha preso atto che l'AdSP intende resistere per arrivare all'esproprio dell'area. Qualcuno, malignamente, ricorda che in fatto di acquisto di aree, l'Autorità portuale livornese (ante sistema) ha ancora sul gozzo una grande area a Collesalvetti che fu acquistata proprio per i ro/ro e le Autostrade del mare. Ora ci pascolano le pecore, malgrado il prezzo d'acquisto: e si dice sia stata silenziosamente messa in vendita (interesse di un supermercato?). Forse qualcosa non quadra anche nella programmazione delle aree. Se qualcuno vorrà spiegarcelo, gli saremmo grati.



OK dal comitato di gestione a Livorno ai container nel terminal Lorenzini-MSC

LIVORNO Implementare l'offerta di accosto dei prodotti forestali e potenziare gli spazi sia per il traffico Multipurpose che per quello delle Autostrade del Mare, riorganizzando le aree. Sono questi i nuovi obiettivi con i quali l'Autorità di Sistema Portuale si prepara a ridisegnare una parte consistente del porto commerciale, riorganizzandola e razionalizzando le destinazioni funzionali. Lo definisce la nota ufficiale del comitato stesso, che martedì ha affrontato molti e i temi più cocenti. Ecco come prosegue il testo completo della nota ufficiale del comitato. A che cosa servono le tre proposte di adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale approvate in via definitiva dal Comitato di Gestione? La prima proposta di variazione interessa le aree industriali di Livorno, a nord del centro cittadino e attigue al porto, dove fino al 2015 operava la centrale termoelettrica Marzocco. Questa zona, rappresentata nel Piano Regolatore nella sua funzione originaria di Industria Energetica, verrà utilizzata per i prodotti forestali. L'AdSP ha aperto un confronto con ENEL per promuovere una iniziativa di partenariato pubblico privato per la sistemazione delle aree e la realizzazione di un nuovo accosto in corrispondenza dell'area Ex-Enel che permetta l'arretramento dell'attuale filo di banchina, ampliando in questo modo lo specchio di evoluzione (il cui raggio passerà dagli attuali 170 ai 200 metri). Lo scopo è quello di arrivare a ospitare navi break-bulk fino a 300 metri di lunghezza, ampliando gli spazi di manovra esistenti per le evoluzioni. Questo intervento permetterebbe inoltre di delocalizzare la movimentazione dei prodotti forestali dalla Calata Alto Fondale oggi destinata sia al traffico di cellulosa sia a quello dei passeggeri. La seconda proposta riguarda la caratterizzazione funzionale delle aree dove sino al 2016 lo stabilimento Trinseo produceva latti sintetici. A seguito della cessazione dell'attività da parte del gruppo statunitense, l'AdSP ha ipotizzato di poter usare la superficie (di 113.860 m²) per lo stoccaggio di RO-RO e Auto Nuove, prima provando ad acquistare le aree (che sono private) poi, di fronte al rifiuto della società, avviando l'apposizione del Vincolo preordinato all'esproprio secondo le procedure di legge. L'AdSP ha predisposto un progetto preliminare per il recupero dell'area finalizzato al vincolo preordinato all'esproprio nel quale si prevede la sistemazione a piazzale dell'intera zona ad eccezione del recupero di alcuni impianti esistenti (antincendio e trattamento acque) e dei piccoli fabbricati ad uso uffici/accoglienza. Il progetto preliminare prevede anche l'opzione di costruire un silo auto, per aumentare la capacità di stoccaggio veicoli. La procedura di esproprio andrà avanti a prescindere dall'esito del contenzioso tutt'ora pendente su quell'area tra l'AdSP e la società Sintermar, che con la Trinseo aveva un accordo preliminare di vendita, e sulle cui aree aveva ottenuto la facoltà di movimentare e stoccare auto nuove, sia pure in assenza di una modifica funzionale del PRP che mutasse la destinazione d'uso di quelle zone da industriale a multipurpose. Calata Tripoli La terza proposta di ritocco del PRP riguarda un'area di 4500 mq tra la Darsena Inghirami e la Darsena Toscana. La zona è priva di preesistenze essendo oggi adibita a piazzale e alla circolazione dei mezzi stradali. Per meglio integrare le funzioni esistenti e adiacenti si è ritenuto più opportuno riprogettare quest'area con la funzione ad area Multipurpose. È stato invece rinviato per necessari approfondimenti chiesti dall'Organismo di Partenariato l'esame del Piano Attuativo di Dettaglio su cui il CdG avrebbe dovuto rilasciare un parere di conformità al PRP. Il Comitato di Gestione ha infine esaminato e approvato sia l'aggiornamento del Piano di Impresa che il Piano Economico Finanziario presentati dalla società Lorenzini rispettivamente il 24 dicembre del 2018 e 15 febbraio del 2019. Il terminalista, che opera da tempo in un'area della sponda est della Darsena Toscana, ha fatto registrare negli ultimi anni un incremento del traffico containerizzato,



La Gazzetta Marittima

Livorno

che è diventato rilevante rispetto a quello di movimentazione e stoccaggio delle merci varie, che pur rimane strategico. Con il via libera al piano industriale, l'organo esecutivo di Palazzo Rosciano prende atto di questi sviluppi, ma impone il rispetto di alcune condizioni finalizzate a garantire la realizzazione della Piattaforma Europa, che rappresenta il fondamentale interesse pubblico per uno sviluppo del porto di Livorno in relazione anche alle dimensioni delle nuove navi. In particolare, la società dovrà impegnarsi a presentare entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del bando di gara per l'affidamento in concessione mediante project financing della realizzazione e gestione della prima fase della Piattaforma Europa, un nuovo piano industriale compatibile con le previsioni della Nota Tecnica di Aggiornamento al Piano Attuativo di Dettaglio relativo alle previsioni di sviluppo del traffico Multipurpose: a partire da quel momento le attività di movimentazione dei container non compatibili con l'operatività della Piattaforma Europa saranno pertanto consentite in via residuale (sarà uno studio specifico indirizzato al traffico dei contenitori a definire il quantum esatto). Lorenzini è stato quindi autorizzato allo svolgimento delle operazioni portuali ex art. 16 per tutto il ciclo operativo in conto terzi sino al 31-12-2029.

Savi (Uniport): perché si multi-purpose

LIVORNO Lunga vicenda, piena di derivate e anche di retro-pensieri, quella della pianificazione delle aree portuali che il recente comitato di gestione ha affrontato. E sul tema è intervenuto anche il presidente di Uniport Carlo Savi, evidenziando la posizione di una parte del mondo del lavoro su quella che sembra diventata l'araba Fenice del prossimo futuro, la Darsena (o sognando più in grande piattaforma) Europa. Per poter fare un punto sulla situazione del porto Livorno ha scritto Savi occorre fare una premessa: nel 2015 è stata approvata la variante anticipatrice al piano regolatore del porto in consiglio comunale e successivamente è stato approvato in consiglio regionale il piano stesso. Il porto di Livorno è sempre stato multi-proposta e questo ha permesso a Livorno anche durante la crisi del 2007 di tenere sia dal punto vista economico sia da quello occupazionale. La filosofia del nuovo PRG si riassume sostanzialmente a questo, la divisione del porto per aree funzionali/merceologiche, destinando una parte importante della zona più vecchia del porto al traffico delle crociere, cosa non scontata per la cultura dominante dentro il porto. Questa è stata la filosofia con cui ci si è approcciati al PRG, ipotizzando anche forti spinte al processo di aggregazione delle imprese che operavano sulle stesse tipologie di merci. Il risultato è stato che purtroppo la litigiosità delle imprese e la spinta tutt'altro che propulsiva dell'autorità portuale, determinano oggi che gli armatori sono a tutti gli effetti terminalisti così come i fondi di investimento sono proprietari a vario titolo di importanti terminal. La parcellizzazione attuale fa sì che ci siano tensioni quotidiane per un singolo metro di banchina e piazzale, e nel trend assolutamente positivo ci sono più traffici che spazi rispetto alle opportunità lavorative ulteriori. La piattaforma Europa diventa dunque strategica non solo perché permette di avere un'infrastruttura in grado di ricevere navi di ultima generazione, ma bensì perché libererà spazi importanti con lo spostamento degli attuali terminal contenitori che potranno essere utilizzati per gli attuali traffici RO-RO. L'attuale situazione che si è venuta a verificarsi con il contrasto dei due attuali terminalisti di container, rischia di deflagrare se non governata politicamente, perché necessita di un'armonizzazione su un punto fermo: la Piattaforma Europa è necessaria e nel momento della sua realizzazione rappresenterà l'infrastruttura che ospiterà il terminal container. Ma affermare oggi che si debba togliere subito la concessione ad uno dei due attuali terminalisti perché altrimenti quest'opera perde strategicità, sarebbe un errore che rischia di minare la possibilità di realizzazione dell'opera stessa. Concludo con due considerazioni. La prima riguarda il sistema delle imprese: non è più possibile pensare che nel 2019 e quindi per il futuro avere imprese che operano in porto senza essere solvibili e senza capacità di investimento. La seconda considerazione riguarda il mondo delle imprese che forniscono servizi ai terminalisti: attualmente ne sono autorizzate tre come ex art. 16, un numero non piccolo e che operano in un sistema libero e rischiano continuamente di essere messe in concorrenza, scaricando sul mondo del lavoro e i lavoratori la concorrenza che vige sulle banchine. Sarebbe cosa utile oltre che necessaria fissare un range tariffario al disotto del quale non è possibile scendere e al di sopra del quale non è possibile andare.



Progetto GRRinPORT: la tappa di Livorno

LIVORNO Ieri, venerdì presso l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale di Livorno, si è svolta l'ultima tappa del tour di GRRinPORT, Gestione Sostenibile dei reflui e rifiuti nei porti. L'obiettivo del progetto, avviato nell'aprile 2018, è quello di migliorare la qualità delle acque marine nei porti, limitando l'impatto dell'attività portuale e del traffico marittimo sull'ambiente. L'evento è iniziato alle 9.15 con l'incontro alla Fortezza del Porto e, a seguire, alle 9.30, con la visita all'impianto pilota di ISPRA per la caratterizzazione dei sedimenti dragati. Alle 10.30 c'è stato il trasferimento presso la sede di ISPRA per la registrazione dei partecipanti al convegno. Alle 11.00 i saluti istituzionali portati da David Pellegrini, responsabile della Sezione sperimentale Valutazione Rischio Ecologico nelle aree marine e costiere, e Stefania Balzamo, direttrice del Centro nazionale per la Rete nazionale dei Laboratori. Alle 11.30 Alessandra Carucci, ordinario di Ingegneria sanitaria e ambientale, pro rettore per l'Internazionalizzazione dell'ateneo di Cagliari, capofila del progetto ha introdotto le tematiche del seminario con la relazione Progetto GRRinPORT: obiettivi ed attività. Alle 11.50 Elena Tamburini (UNICA) è intervenuta sul Risanamento delle acque marine: il ruolo dei microrganismi nella degradazione degli idrocarburi e nel monitoraggio ambientale. Nei porti, la contaminazione da idrocarburi petroliferi conseguente all'attività antropica determina un'alterazione delle naturali condizioni dell'ecosistema. Sono state descritte le tecnologie biologiche basate sull'uso di microrganismi autoctoni degradatori di idrocarburi che durante il progetto GRRinPORT saranno impiegate per far fronte a questa tipologia di inquinamento e quindi limitarne l'impatto. Verranno utilizzati degli enzimi, batteri o funghi è stato illustrato dalla relatrice per far digerire le sostanze inquinanti, oppure saranno applicate delle correnti elettriche per muovere i metalli pesanti nelle sabbie e concentrarli in una porzione delle stesse. Al centro delle relazioni di Carla Mancosu e Antonello Corda (Regione Autonoma della Sardegna) la Gestione della qualità delle acque portuali ai sensi della Direttiva 2000/60/CE: prospettive. Sono seguiti l'interventi di Claudio Detotto (UCPP) sul la Realizzazione di un'indagine sulle pratiche di separazione dei rifiuti a bordo delle navi e la proiezione del video del progetto. Nel pomeriggio Renato Iannelli e Simona Di Gregorio (UNIPI) hanno illustrato i Test a scala di laboratorio propedeutici all'allestimento di prove pilota di landfarming ed elettrocinesi di sedimenti portuali. Sono seguite le relazioni di Andrea La Camera e Fabiano Pilato (ISPRA) su Remediation Technologies, end of waste, monitoraggi ambientali e armonizzazione delle normative transfrontaliere: l'operato previsto da ISPRA per il progetto GRRinPORT e infine il punto sull'impianto pilota di ISPRA, sempre a cura di Andrea La Camera e Fabiano Pilato (ISPRA). Una sessione di domande e risposte ha chiuso il seminario.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

demolizioni navali

Piombino Industrie Marittime Prime bennate sul porto

I mezzi della Sales all' opera per realizzare le vasche di raccolta delle acque La ruspa lavorerà in cantiere per un paio di mesi. Mulas: «Opera fondamentale»

PIOMBINO. Sono iniziati ieri mattina i lavori di allestimento di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal Gruppo livornese Fratelli Neri. Il primo obiettivo da raggiungere è la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque. La ruspa, che per due mesi lavorerà nel cantiere, è stata azionata alle 10.30 e subito dopo è stata data la prima bennata. «Con un colpo secco - si legge in una nota - il braccio meccanico ha segnato l' inizio di una nuova storia per il porto di Piombino, che comincerà ufficialmente al termine di questo intervento con l' avvio delle prime commesse». «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un' opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale - commenta l' amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas - Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale». L' iter autorizzativo di Piombino Industrie Marittime ha avuto una durata di tre anni e si è concluso con l' Autorizzazione integrata ambientale (Aia), ottenuta lo scorso aprile. Si entra quindi nella fase operativa del progetto legato alle demolizioni navali, un mercato che crescerà molto nel prossimo futuro, grazie anche all' impulso dato dalla normativa europea sul riciclo. Dall' 1 gennaio di quest' anno infatti gli armatori registrati nell' Unione europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario. San Giorgio del Porto è già iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali e presto lo sarà anche Pim. La società, in virtù di un atto di sottomissione, dispone oggi di una superficie complessiva di 103 mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. Pim lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all' avvio a pieno regime delle attività. «Non possiamo che essere soddisfatti - dice **Pietro Verna**, Commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali». --

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d'Elba

La Pim è operativa sul porto

La Sales all'opera per realizzare le vasche di raccolta

PIM è da ieri operativa. I mezzi della Sales all'opera sul porto per realizzare le vasche di raccolta delle acque. Sono iniziati ieri mattina i lavori di allestimento di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal Gruppo livornese Fratelli Neri. Il primo obiettivo da traguardare è la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque. La ruspa che per due mesi lavorerà nel cantiere è stata azionata alle 10.30 ed esattamente pochi secondi dopo è stata data la prima bennata. Con un colpo secco il braccio meccanico ha segnato l'inizio di una nuova storia per il porto di Piombino, che comincerà ufficialmente al termine di questo intervento, con l'avvio delle prime commesse. «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un'opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale» ha commentato l'amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas, che ha aggiunto: «Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. STIAMO inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale». L'iter autorizzativo di Piombino Industrie Marittime ha avuto una durata di tre anni e si è concluso con l'Autorizzazione integrata ambientale, ottenuta lo scorso aprile. Si entra quindi nella fase operativa del progetto legato alle demolizioni navali, un mercato che crescerà molto nel prossimo futuro, grazie anche all'impulso dato dalla normativa europea sul riciclo. Dal 1° gennaio, infatti, gli armatori registrati nell'Unione Europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario. San Giorgio del Porto è già iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali e presto lo sarà anche Pim. La società, in virtù di un atto di sottomissione, dispone oggi di una superficie complessiva di 103 mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. Pim lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all'avvio a pieno regime delle attività. «Non possiamo che essere soddisfatti - ha dichiarato **Pietro Verna**, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali».

Piombino Elba
La Pim è operativa sul porto
La Sales all'opera per realizzare le vasche di raccolta

PIOMBINO. È da ieri mattina che il cantiere del porto di Piombino è in movimento. Le ruspe della Sales, la società che si occupa della realizzazione delle vasche di raccolta delle acque, hanno iniziato i lavori. Il braccio meccanico della ruspa ha segnato l'inizio di una nuova storia per il porto di Piombino, che comincerà ufficialmente al termine di questo intervento, con l'avvio delle prime commesse. «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un'opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale» ha commentato l'amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas, che ha aggiunto: «Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. STIAMO inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale». L'iter autorizzativo di Piombino Industrie Marittime ha avuto una durata di tre anni e si è concluso con l'Autorizzazione integrata ambientale, ottenuta lo scorso aprile. Si entra quindi nella fase operativa del progetto legato alle demolizioni navali, un mercato che crescerà molto nel prossimo futuro, grazie anche all'impulso dato dalla normativa europea sul riciclo. Dal 1° gennaio, infatti, gli armatori registrati nell'Unione Europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario. San Giorgio del Porto è già iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali e presto lo sarà anche Pim. La società, in virtù di un atto di sottomissione, dispone oggi di una superficie complessiva di 103 mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. Pim lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all'avvio a pieno regime delle attività. «Non possiamo che essere soddisfatti - ha dichiarato **Pietro Verna**, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali».

PROBLEM OF THE TRAFFIC FOR THE TRAGHETTI
Le soluzioni per ridurre le code
Incontro tra Comune e Authority

CONVENIO DELLA FIT CIL
Turismo, commercio, logistica
«Lo scalo è un motore di sviluppo»



Porti: Piombino, a via lavori per vasche raccolta area Pim

Propedeutici ad avvio commesse per demolizioni navali

(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 28 GIU - Sono iniziati stamani i lavori di allestimento delle vasche di raccolta acque nell' area portuale di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal Gruppo livornese Neri, che al termine di questo intervento potrà dare l' avvio alle prime commesse nel settore delle demolizioni e cantieristica navali all' interno del porto piombinese. La società, spiegano dall' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, dispone oggi di una superficie complessiva di 103mila metri quadrati, che includono 468 metri di banchine. "Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni - ha commentato l' amministratore delegato di Pim, Valerio Mulase - e di poter finalmente avviare la costruzione di un' opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale". "Una volta installato il sistema di raccolta delle acque - ha aggiunto Mulase - partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale". Il primo lotto, da 80mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. Pim lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all' avvio a pieno regime delle attività. "Non possiamo che essere soddisfatti - ha detto **Pietro Vena**, commissario straordinario dell' Autorità di sistema - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: Piombino, a via lavori per vasche raccolta area Pim". Below the headline, there is a sub-headline: "Propedeutici ad avvio commesse per demolizioni navali". The article text is visible, starting with "(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 28 GIU - Sono iniziati stamani i lavori di allestimento delle vasche di raccolta acque nell' area portuale di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal Gruppo livornese Neri...". There is a photo showing construction equipment and workers on a site. On the right side of the screenshot, there are various advertisements and a list of website links.

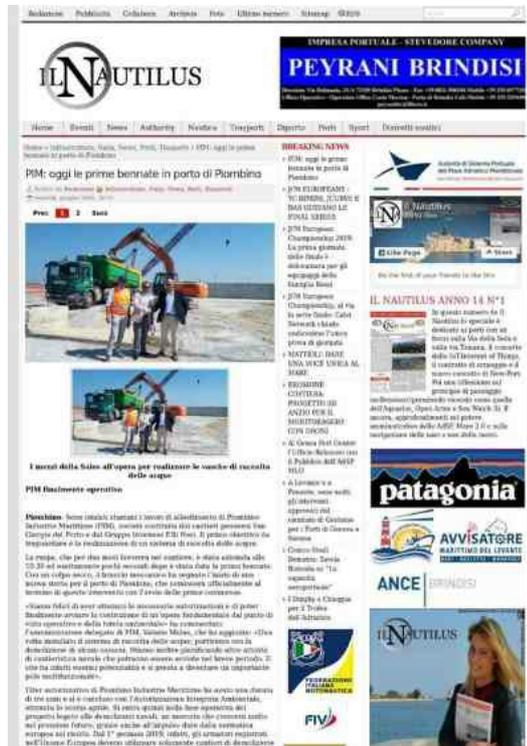
Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

PIM: oggi le prime bennate in porto di Piombino

I mezzi della Sales all' opera per realizzare le vasche di raccolta delle acque PIM finalmente operativa

Piombino - Sono iniziati stamani i lavori di allestimento di Piombino Industrie Marittime (PIM), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal Gruppo livornese F.Ili Neri. Il primo obiettivo da raggiungere è la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque. La ruspa, che per due mesi lavorerà nel cantiere, è stata azionata alle 10.30 ed esattamente pochi secondi dopo è stata data la prima bennata. Con un colpo secco, il braccio meccanico ha segnato l' inizio di una nuova storia per il porto di Piombino, che comincerà ufficialmente al termine di questo intervento con l' avvio delle prime commesse. «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un' opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale» ha commentato l' amministratore delegato di PIM, Valerio Mulas, che ha aggiunto: «Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale». L' iter autorizzativo di Piombino Industrie Marittime ha avuto una durata di tre anni e si è concluso con l' Autorizzazione Integrata Ambientale, ottenuta lo scorso aprile. Si entra quindi nella fase operativa del progetto legato alle demolizioni navali, un mercato che crescerà molto nel prossimo futuro, grazie anche all' impulso dato dalla normativa europea sul riciclo. Dal 1° gennaio 2019, infatti, gli armatori registrati nell' Unione Europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario. San Giorgio del Porto è già iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali e presto lo sarà anche PIM. La società, in virtù di un atto di sottomissione, dispone oggi di una superficie complessiva di 103 mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. PIM lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all' avvio a pieno regime delle attività. «Non possiamo che essere soddisfatti - ha dichiarato **Pietro Verna**, Commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale- il concreto avvio delle attività di PIM proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali».



Informare

Piombino, Isola d' Elba

Avviato il cantiere per la realizzazione del polo di demolizioni navali nel porto di Piombino

Nello scalo Piombino Industrie Marittime dispone di una superficie complessiva di 103mila metri quadri. Oggi nel porto di Piombino sono stati avviati i lavori per la realizzazione dello stabilimento della Piombino Industrie Marittime (PIM), la joint venture 50:50 costituita nell'aprile del 2016 dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese F.Ili Neri principalmente con lo scopo di operare nel segmento della demolizione navale. Annunciando l'apertura del cantiere, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e PIM hanno ricordato che l'iter autorizzativo di Piombino Industrie Marittime ha avuto una durata di tre anni e si è concluso con l'Autorizzazione Integrata Ambientale ottenuta lo scorso aprile. Nel porto di Piombino la PIM dispone di una superficie complessiva di 103mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. AdSP e PIM hanno evidenziato le possibilità di crescita della nuova attività grazie anche all'impulso impresso dalla normativa europea sul riciclo delle navi, dato che dal 1° gennaio 2019 gli armatori registrati nell'Unione Europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario. Attualmente San Giorgio del Porto è l'unica società italiana iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali e Piombino Industrie Marittime ha assicurato che presto lo sarà anche PIM. «Non possiamo - ha commentato il commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, **Pietro Verna** - che essere soddisfatti. Il concreto avvio delle attività di PIM proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali». «Siamo felici - ha dichiarato l'amministratore delegato di PIM, Valerio Mulas - di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un'opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale. Una volta installato il sistema di raccolta delle acque - ha spiegato Mulas - partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale».

The screenshot shows a news article on the 'inforMARE' website. The article is dated 28 giugno 2019 and is titled 'Avviato il cantiere per la realizzazione del polo di demolizioni navali nel porto di Piombino'. The text discusses the start of construction for a ship demolition facility in Piombino, managed by PIM (Piombino Industrie Marittime), a joint venture between San Giorgio del Porto and F.Ili Neri. It mentions the 103,000 square meter site, the 80,000 square meter first lot, and the 120m x 28m shed. The article also highlights the environmental authorization (AIA) obtained in April and the European regulatory context for ship recycling starting in 2019. Logos for STAR SERVICE, ABB, and PIM are visible. At the bottom, there is a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'.

Piombino industrie marittime: si parte!

Prime bennate in porto per realizzare le vasche di raccolta delle acque

Giulia Sarti

PIOMBINO Per raggiungere il primo obiettivo, realizzare un sistema di raccolta delle acque, questa mattina sono iniziati i lavori di allestimento di Piombino industrie marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del porto e dal Gruppo livornese Fratelli Neri. La ruspa, che per due mesi lavorerà nel cantiere, è stata azionata alle 10.30 ed esattamente pochi secondi dopo è stata data la prima bennata. Con un colpo secco, il braccio meccanico ha segnato l'inizio di una nuova storia per il porto di Piombino, che comincerà ufficialmente al termine di questo intervento con l'avvio delle prime commesse. Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un'opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale ha commentato l'amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas, che ha aggiunto: Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale. Per arrivare alla data di oggi, sono serviti tre anni di iter autorizzativo, conclusosi con l'Autorizzazione integrata ambientale, lo scorso Aprile. Parte ora la fase operativa del progetto legato alle demolizioni navali, un mercato che crescerà molto nel prossimo futuro, grazie anche all'impulso dato dalla normativa europea sul riciclo. Dal 1° Gennaio 2019, infatti, gli armatori registrati nell'Unione europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario e la San Giorgio del porto è già iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali, presto lo sarà anche Pim. La società, in virtù di un atto di sottomissione, dispone oggi di una superficie complessiva di 103 mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. Pim lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all'avvio a pieno regime delle attività. Non possiamo che essere soddisfatti ha dichiarato Pietro Verna, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below this, the article title 'Piombino industrie marittime: si parte!' is prominently displayed. A sub-headline reads 'Prime bennate in porto per realizzare le vasche di raccolta delle acque'. The article text begins with 'PIOMBINO - Per raggiungere il primo obiettivo, realizzare un sistema di raccolta delle acque, questa mattina sono iniziati i lavori di allestimento di Piombino industrie marittime (Pim)'. To the right of the article, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form and a 'POPOLARI' section with various news snippets.

The Medi Telegraph

Piombino, Isola d' Elba

Demolizioni, primi colpi di benna a Piombino

Piombino - Sono iniziati stamani i lavori di allestimento di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese F.lli Neri. Il primo obiettivo da raggiungere è la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque. La ruspa, che per due mesi lavorerà nel cantiere, è stata azionata alle 10.30 ed esattamente pochi secondi dopo è stata data la prima bennata. Con un colpo secco, il braccio meccanico ha segnato l' inizio di una nuova storia per il porto di Piombino, che comincerà ufficialmente al termine di questo intervento con l' avvio delle prime commesse: «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni e di poter finalmente avviare la costruzione di un' opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale» ha commentato l' amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas, che ha aggiunto: «Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale». L' iter autorizzativo di Pim ha avuto una durata di tre anni e si è concluso con l' Autorizzazione integrata ambientale, ottenuta lo scorso aprile. Si entra quindi nella fase operativa del progetto legato alle demolizioni navali, un mercato che crescerà molto nel prossimo futuro, grazie anche all' impulso dato dalla normativa europea sul riciclo. Dal 1 gennaio 2019, infatti, gli armatori registrati nell' Unione europea devono utilizzare solamente cantieri di demolizione approvati a livello comunitario. San Giorgio del Porto è già iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali e presto lo sarà anche Pim. La società, in virtù di un atto di sottomissione, dispone oggi di una superficie complessiva di 103 mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. Pim lavorerà ora per accelerare quanto più possibile la realizzazione di tutte le opere necessarie all' avvio a pieno regime delle attività: «Non possiamo che essere soddisfatti - dichiara **Pietro Verna**, Commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali». Piombino Industrie Marittime (Pim) è stata costituita nell' aprile del 2016 da San Giorgio del Porto e Fratelli Neri, ognuno con una quota pari al 50%. San Giorgio del Porto è leader in Europa e riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali, così come in progetti di nuove costruzioni. È il primo cantiere navale in Italia certificato ISO 30000:2009, per la gestione dei processi di smantellamento e riciclo delle navi non più in esercizio (Ship Recycling Management). Dispone di un cantiere situato a Genova in posizione strategica nel cuore del Mediterraneo, avente una superficie totale disponibile di circa 120 mila metri quadrati, 1.650 metri lineari di banchina, cinque bacini di carenaggio per ospitare unità fino a circa 300 metri di lunghezza. Inoltre, è presente in Francia con un cantiere di riparazione e trasformazioni navali nel porto di Marsiglia (Cndm - Chantier Naval de Marseille). In tale cantiere gestisce tre bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10 (465 x 85 metri), il più grande del Mediterraneo. Il gruppo Fratelli Neri è una società che opera a livello internazionale per la fornitura dei servizi marittimi resi a mezzo rimorchiatori, supply vessel e pontoni da sollevamento dal 1905. La società garantisce i propri servizi attraverso una flotta di più di 30 mezzi navali di ultima generazione. La base operativa è situata nella città di Livorno dove fornisce il servizio di rimorchio manovra alle navi unitamente ai porti di Marina di Carrara e di Piombino. La società è presente anche in Sicilia per conto di una



The Medi Telegraph

Piombino, Isola d' Elba

importante società. Inoltre, attraverso la joint venture Gmc - composta da F.lli Neri, Rimorchiatori Riuniti e Cafimar - la società vanta una presenza anche in Grecia, avendo di recente rilevato l' 80% del capitale di Zouros, compagnia attiva al Pireo e a Salonicco.

Polo navale di Piombino, i lavori sono partiti

Sono iniziati oggi, 28 giugno, i lavori di allestimento del polo navale per le demolizioni di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal gruppo Neri. La ruspa, che per due mesi lavorerà nel cantiere, è stata azionata alle 10.30. L' avvio dei lavori era stato preannunciato giorni fa da Ferdinando Garrè , amministratore delegato di San Giorgio del Porto. Il primo obiettivo da raggiungere, secondo la società, è la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque. «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni - ha dichiarato l' amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas - e di poter finalmente avviare la costruzione di un' opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale. Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale». La società dispone oggi di una superficie complessiva di 103mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. «Non possiamo che essere soddisfatti - ha aggiunto **Pietro Verna**, commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali».

The screenshot shows the top part of the website with the header 'Toscana24 Sole24Ore' and navigation links like 'HOME', 'SCENARI', 'ATTUALITÀ', 'NORME', 'OPINIONI', 'NUMERI'. The main article title is 'Polo navale di Piombino, i lavori sono partiti'. Below the title is a sub-headline: 'Sono iniziati oggi, 28 giugno, i lavori di allestimento del polo navale per le demolizioni di Piombino Industrie Marittime (Pim), società costituita dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e dal gruppo Neri. La ruspa, che per due mesi lavorerà nel cantiere, è stata azionata alle 10.30. L'avvio dei lavori era stato preannunciato giorni fa da Ferdinando Garrè, amministratore delegato di San Giorgio del Porto.' There is a small image of a yellow excavator. The article text continues: 'Il primo obiettivo da raggiungere, secondo la società, è la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque. «Siamo felici di aver ottenuto le necessarie autorizzazioni - ha dichiarato l'amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas - e di poter finalmente avviare la costruzione di un'opera fondamentale dal punto di vista operativo e della tutela ambientale. Una volta installato il sistema di raccolta delle acque, partiremo con la demolizione di alcuni cassoni. Stiamo inoltre pianificando altre attività di cantieristica navale che potranno essere avviate nel breve periodo. Il sito ha infatti enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale.» La società dispone oggi di una superficie complessiva di 103mila metri quadrati, che includono i 468 metri di banchine. Il primo lotto, da 80 mila metri quadrati, è già stato consegnato e collaudato: sarà qui che sorgerà il primo capannone, lungo 120 metri e largo 28. «Non possiamo che essere soddisfatti - ha aggiunto Pietro Verna, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - il concreto avvio delle attività di Pim proietta lo scalo in un mercato dalle enormi potenzialità e dalle ottime ricadute occupazionali.»' At the bottom of the article, it says '© RIPRODUZIONE RISERVATA'. The footer of the website includes 'T24 ANTEPRIMA', 'ARCHIVIO', 'SETTIMANA NELLE REGIONI', and 'CONTATTI' with a phone number '+39 051 276111' and a website address 'www.toscana24.it'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il convegno

A giorni l' atteso bando per l' assegnazione delle prime concessioni

PIOMBINO. Il tema all' ordine del giorno è uno di quelli che, ormai da tempo, è al centro dei riflettori. Ieri la Fit-Cisl ha organizzato, nella sala della Compagnia portuali, un convegno sul **porto**, così da fare il punto sulle sue prospettive di sviluppo. «Il 7 giugno è stato approvato un atto di indirizzo sulla base del quale sarà emanato, a inizio luglio, un bando per l' assegnazione delle aree portuali poste a nord - ha detto Claudio Capuano, dirigente dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale - In questo modo, entro ottobre, ci sarà un' idea chiara degli interlocutori che avremo di fronte e degli interventi che intendono realizzare. Sarà stipulato un contratto e chi non rispetterà gli impegni presi andrà incontro a una penale». Si va verso l' assegnazione delle concessioni, dunque. Ciò non significa che i lavori inizieranno a breve, perché «le aree sono pronte per essere date, non per essere sottoposte a interventi - ha detto Capuano - Però in questo modo avremo di fronte un quadro complessivo e potranno essere realizzati cronoprogrammi precisi». Al convegno erano presenti anche il sindaco Francesco Ferrari, Luca Della Santina, dirigente regionale del settore infrastrutture e trasporti, Carlo Torlai, presidente della Compagnia portuali, Ettore Rosalba, presidente del Gruppo ormeggiatori, Dario Pierfederici, segretario Fit-Cisl di Livorno, Filippo Giusti, segretario Cisl Livorno, Stefano Boni, segretario generale Fit-Cisl Toscana e Maurizio Diamante, segretario nazionale Fit-Cisl. Tutti gli intervenuti hanno sottolineato la necessità di sbloccare una situazione di immobilismo che dura ormai da troppo tempo e di avviare la realizzazione dei progetti relativi alle infrastrutture. Tradotto: strada 398 e ferrovia. «Al **porto** sono state allungate le banchine e sono stati scavati i fondali fino a 20 metri - hanno detto gli esponenti di Fit-Cisl - Adesso occorre realizzare la strada 398 a quattro corsie utilizzando i 50 milioni di finanziamento già autorizzati». Il sindaco Ferrari, da parte sua, ha sottolineato come ci sia «preoccupazione circa i poteri gestionali dell' Autorità di sistema portuale. Adesso c' è un commissario, ma il futuro è incerto per questo, insieme al presidente della Regione e al sindaco di Livorno, ho chiesto un incontro con il ministro delle Infrastrutture». «Le cose devono cambiare - ha affermato Rosalba - perché non resisteremo a un altro anno come questo». --C.G.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traffico

Fine settimana ad alto rischio Il piano di Authority e Comune

PIOMBINO. Un fine settimana molto trafficato quello che si preannuncia per le giornate di oggi e domani verso il porto. L' afflusso di turisti verso l' Elba e la probabile mancanza di una nave Moby potrebbero creare situazioni di disagio dal punto di vista della viabilità lungo il viale Unità d' Italia. Per ridurre i disagi e cercare di attenuare il più possibile le criticità, l' **Autorità di sistema portuale** in collaborazione con il Comune di Piombino ha promosso alcuni interventi finalizzati ad agevolare e semplificare il traffico. Già dalla giornata di oggi l' **Autorità portuale** aprirà l' area **portuale** di Poggio Batteria per accogliere le auto in entrata al porto, facendo confluire il traffico sul piazzale, attraverso un' arteria alternativa, in modo da ridurre le code lungo la strada. Tutto questo in stretta collaborazione con la polizia municipale che sarà disposizione sulle strade interessate e nei punti più problematici per rendere fluido il traffico e dare le giuste indicazioni. «Si tratta di un' area ampia che potrà accogliere circa duecento auto - spiega Claudio Capuano, dirigente delegato dell' Ufficio territoriale **portuale** di Piombino - un polmone importante che abbiamo messo a disposizione per evitare disagi alla città». Il sindaco Francesco Ferrari evidenzia il grande impegno dell' **Autorità di sistema** nella gestione di questo problema, e l' importanza della condivisione di un percorso comune con l' amministrazione comunale. «Un esempio virtuoso di collaborazione - afferma il sindaco - che certamente non potrà risolvere il problema ma che, come ci auguriamo, potrà comunque attenuare le criticità maggiori, in vista di soluzioni più definitive». --

PIOMBINO
Piombino Industrie Marittime Prime bennate sul porto
I mastri della Galea si aprono per realizzare le vasche di raccolta delle scorie. La lunga lavorazione in cantiere per un paio di mesi. «C'è una forte aspettativa»

A giorni l'atteso bando per l'assegnazione delle prime concessioni

Fine settimana ad alto rischio Il piano di Authority e Comune

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

PIOMBINO PROBLEMI DEL TRAFFICO PER I TRAGHETTI

Le soluzioni per ridurre le code Incontro tra Comune e Authority

ACCESSIBILITÀ al **porto**: sinergia tra Autorità portuale e Comune per ridurre le code. E' un fine settimana molto trafficato quello che si preannuncia per le giornate di oggi e di domenica verso il **porto**. L' afflusso di turisti verso l' Elba e la probabile mancanza di una nave Moby potrebbero creare situazioni di disagio lungo viale Unità d' Italia. Per ridurre i disagi e cercare di attenuare il più possibile le criticità, Autorità di Sistema Portuale in collaborazione con il Comune di Piombino ha promosso alcuni interventi finalizzati ad agevolare e semplificare il traffico. Già da oggi l' Autorità Portuale aprirà l' area portuale di Poggio Batteria per accogliere le auto in entrata al **porto**, facendo confluire il traffico sul piazzale, attraverso un' arteria alternativa, in modo da ridurre le code lungo la strada. Tutto questo in stretta collaborazione con la Polizia municipale che sarà a disposizione sulle strade interessate e nei punti più problematici per rendere fluido il traffico e dare le giuste indicazioni. «Si tratta di un' area ampia che potrà accogliere circa duecento auto - spiega Claudio Capuano dirigente delegato dell' Ufficio territoriale portuale di Piombino - un polmone importante che abbiamo messo a disposizione per evitare disagi alla città». Il sindaco Francesco Ferrari evidenzia il grande impegno dell' Autorità di Sistema nella gestione di questo problema, e l' importanza della condivisione di un percorso comune con l' amministrazione comunale. «Un esempio virtuoso di collaborazione - afferma il sindaco - che certamente non potrà risolvere il problema ma che, come ci auguriamo, potrà comunque attenuare le criticità maggiori, in vista di soluzioni più definitive».

Piombino Elba
La Pim è operativa sul porto
La Sales all'opera per realizzare le vasche di raccolta

Sbarca al Ciccio la Nette Green

Rivoluzione e Caschi Gli appuntamenti

TURISMO: CONSIGLIO DELLA FILI
Turismo, commercio, logistica «Lo scalo è un motore di sviluppo»



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d'Elba

PIOMBINO IL CONVEGNO DELLA FIT CISL

Turismo, commercio, logistica «Lo scalo è un motore di sviluppo»

SI È PARLATO del futuro del **porto** e delle sue prospettive di sviluppo ieri in un convegno nella sala della Compagnia Portuale di Piombino, organizzato dalla Fit Cisl Regionale insieme alla Fit Cisl di Livorno. I lavori sono stati aperti dal segretario provinciale Fit Dario Pierfederici che ha evidenziato come «lo sviluppo del **porto** potrebbe creare potenzialità di futuro per il territorio. Serve a poco prevedere di tutto di più nei documenti programmatici. Il **porto** deve diventare un 'gate' turistico, commerciale e logistico, funzionale all' economia del territorio e della Regione». «La Toscana e tutto il territorio piombinese - ha dichiarato il segretario generale della Cisl Filippo Giusti - deve darsi una mossa» ed elenca i dati non positivi registrati sul **porto** di Piombino. «Ci risulta che: passeggeri traghetti 3.121.919 nel 2017 mentre nel 2018 3.030.465 (-2,9), traffico merci rotabili (veicoli commerciali) 138.312 nel 2017 mentre 125993 nel 2018 (-8,9), merci Imbarco 2.079.460 nel 2017 mentre 2.005.454 nel 2018 (-3,6) ed infine merci rinfuse 1.335.367 nel 2017 mentre nel 2018 1.301.134 (-2,6); tutto questo trend negativo ha ripercussioni dirette sia sul lavoro che sull' occupazione».

Piombino Elba
La Pim è operativa sul porto
La Sales all'opera per realizzare le vasche di raccolta

Sbarca al Cinc la Nette Green
000 e Cinc di Piombino, in occasione della nuova esperienza di lavoro...
Sbarca al Cinc la Nette Green, un nuovo progetto di...
000 e Cinc di Piombino, in occasione della nuova esperienza di lavoro...
Sbarca al Cinc la Nette Green, un nuovo progetto di...

Rivoluzione e Caschi Gli appuntamenti
Appuntamento con l'arte...
Rivoluzione e Caschi Gli appuntamenti...
Appuntamento con l'arte...
Rivoluzione e Caschi Gli appuntamenti...

CONVEGNO DELLA FIT CISL Turismo, commercio, logistica
«Lo scalo è un motore di sviluppo»
Si è parlato del futuro del porto e delle sue prospettive di sviluppo...
CONVEGNO DELLA FIT CISL Turismo, commercio, logistica
«Lo scalo è un motore di sviluppo»
Si è parlato del futuro del porto e delle sue prospettive di sviluppo...



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il caso

«Il nostro porto è aperto ai migranti della Sea-Watch»

Il sindaco Zini prende posizione sulla vicenda della nave bloccata a Lampedusa «Il Governo non perda tempo a combattere le Ong ma lavori per gestire i flussi»

PORTOFERRAIO. Il porto del capoluogo elbano è aperto ai 42 migranti che sono a bordo della nave Sea-Watch, a cui finora è vietato attraccare in banchina. Lo dichiara il sindaco di Portoferraio Angelo Zini, nel rispondere all' appello inviato dall' Anpi elbana, seguito dal Pd di Portoferraio e dall' associazione "Responsabilità in Comune" e Sinistra italiana. «Per noi - si legge in una nota - il nostro porto è aperto. Tanto più se si tratta di accogliere e dare assistenza a chi soffre o fugge dalle guerre e dalle torture. Tanto più se si tratta di bambini e di donne. È un atto di umanità e di solidarietà che viene prima di ogni strategia o indirizzo politico. Per noi il nostro Governo, anziché spendere il proprio tempo a combattere le Ong, dovrebbe lavorare a livello internazionale e dell' Europa per trovare politiche condivise nella gestione e nella regolazione dei flussi migratori che sono difficilmente eliminabili. Sappiamo bene che il sindaco non ha nessuno strumento giuridico né alcuna competenza per decidere chi entra e chi parte dai porti. Ma il nostro è un atto simbolico che vuole alzare l' attenzione dell' opinione pubblica sui drammi che si consumano nel Mediterraneo nel rispetto dei valori e dei diritti garantiti dalla nostra Costituzione sulla quale abbiamo giurato al pari di chi ci rappresenta nel Governo nazionale». Sempre parlando del porto e delle sue principali strutture, il sindaco di Portoferraio così continua: «Nei primi giorni della prossima settimana - dichiara al Tirreno - io ed alcuni altri esponenti della giunta ci incontreremo a Piombino con il dirigente Claudio Capuano dell' Authority per vedere di rendere operativi gli adeguamenti tecnico funzionali che sono stati previsti per la nostra zona portuale». Come si ricorderà le opere che sono state programmate per il capoluogo elbano prevedono uno stanziamento finanziario di quasi sei milioni di euro. Investimenti necessari per l' allungamento della banchina di Alto Fondale di 64 metri. Come ridimensionare di 30 metri la lunghezza della Calata Depositi, permettendo più facilmente lo sbarco e l' imbarco delle macchine sulle navi. «Poi c' è un piano della viabilità di tutta l' area portuale - continua Zini - che intendiamo discutere al fine di facilitare le operazioni di transito, evitando le code». Poi, lasciandolo per ultimo, c' è il tema dei temi: la stazione marittima. «C' è un progetto in fase definitiva - sottolinea - che attende di essere finalmente realizzato. Credo che sia giunto il momento per tradurlo in atti concreti, perché Portoferraio, porta dell' Elba, ha bisogno di una stazione marittima al passo con i tempi. Come pure un punto di accoglienza e di informazioni per tutti i crocieristi che fanno sosta da noi. Ecco - conclude - di questi problemi concreti vorremmo discutere con Capuano». --Luigi Cignoni.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: il venerdì è Msc day

Al **porto** di **Ancona**, il venerdì è Msc day. Alle 10, al terminal crociere, approda domani Msc Sinfonia in arrivo da Dubrovnik, in Croazia. A bordo, ci sono oltre 2.500 passeggeri fra crocieristi e componenti dell'equipaggio che, per un'intera giornata, possono godere della bellezza e dell'unicità di una città come **Ancona** e di tutto il territorio, con la storia, l'arte, l'architettura, l'enogastronomia, l'ambiente e lo shopping, che riscuote ad ogni toccata grande successo. Ai crocieristi, nel fine settimana si aggiungeranno 11 mila passeggeri in imbarco e sbarco nel **porto** di **Ancona** con circa 2.500 auto al seguito. I soli passeggeri in imbarco saranno circa 4 mila. Anche per i passeggeri delle navi traghetto, per affrontare il grande caldo di questo periodo, sarà aperto il terminal crociere il sabato e la domenica, giornate di massimo afflusso del traffico passeggeri. A disposizione dei crocieristi, c'è anche 'Welcome to **Ancona**', il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di **Ancona**, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. La nave di Msc Crociere ripartirà alle 18 per Venezia. Tornerà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 22 novembre. La compagnia di navigazione Msc Crociere ha portato a 28 le toccate ad **Ancona**, rispetto alle 20 del 2017, su un numero complessivo di 46 approdi. I prossimi appuntamenti con le navi da crociera saranno venerdì 5 luglio con Msc Sinfonia e sabato 6 luglio con Marella Explorer 2 della compagnia Marella Cruises. 'La presenza consolidata di Msc Crociere e l'aumento delle toccate rende sempre più strategico il ruolo del **porto** internazionale di **Ancona** - dice **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, è un riconoscimento, da parte di questa importante compagnia di navigazione e delle altre che hanno scelto **Ancona** come meta dei loro viaggi, dei servizi offerti che vengono offerti dallo scalo e al valore e alla bellezza della regione. Un'occasione, per la città e per le Marche, di sviluppare ulteriormente il settore del turismo, per creare opportunità di lavoro per le imprese, nuova occupazione e ricchezza diffusa sul territorio". "Le crociere rappresentano per **Ancona** una grande opportunità - afferma Ida Simonella, assessore comunale al **Porto** -, ancora di più una presenza stabile e continuativa come quella di Msc: la città è sempre più apprezzata sia da chi acquista i pacchetti venduti a bordo sia da parte di chi fruisce di **Ancona** liberamente. L'area del Passetto, ad esempio, con il suo ascensore panoramico, è apprezzatissima dai crocieristi, specie quelli provenienti da altre nazioni".



Autorità di sistema portuali e interporti Un nuovo porto commerciale per Fiumicino

Piani di crescita dei porti di Roma (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e sviluppo delle Autostrade del Mare

Nel cuore del Mediterraneo, i porti del **sistema** laziale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e merci del Centro Italia. Il porto di Civitavecchia grazie alla prossima operatività di una nuova darsena, che prevede 5 nuove banchine, potrà ulteriormente accrescere il suo ruolo di snodo importante per diversi corridoi mediterranei, sfruttando in particolare l'autostrada del mare per Barcellona, per la Sardegna, per la Sicilia e per la Tunisia (e in futuro anche con altri Paesi del Nord Africa). Tale ruolo ha trovato pieno riconoscimento anche dalla Commissione Europea che ha aggiudicato all'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** (in partnership con l'**Autorità Portuale** di Barcellona) un importante contributo per la realizzazione di un nuovo molo di circa 240 metri i cui lavori di realizzazione avranno inizio entro il 2019. "Di concerto con il presidente del Porto di Barcellona, -spiega il presidente dell' Authority Francesco Maria di Majostiamo portando avanti diverse iniziative per aumentare l'interscambio tra l'Italia e la Spagna sfruttando l'autostrada del mare Civitavecchia- Barcellona, che funge anche da corridoio euromediterraneo trasversale verso i Balcani, la Grecia e la Turchia (attraverso i porti dell' Adriatico). Il successo di questo corridoio non è solo legato al minor tempo di percorrenza e al minor costo, rispetto ad un collegamento tutto strada che passa per la Francia e il Nord Italia, ma soprattutto per il suo minor impatto ambientale. Ciò sarà ancor più evidente nel futuro, tenuto conto dei progressi tecnologici nel settore del trasporto marittimo, come ad esempio il recente varo da parte del Gruppo Grimaldi delle due navi Ro-Ro, dotate di batterie a litio nonché di filtri alle emissioni nell'aria, impiegate sulla linea Civitavecchia-Barcellona e che durante la permanenza in porto soddisfano il loro fabbisogno energetico unicamente con tali batterie, determinando zero emissioni". "La realizzazione del nuovo pontile sarà co-finanziata anche dalla Banca europea per gli Investimenti che ha recentemente concesso all' Authority dei porti di Roma un finanziamento di ben 195 milioni di euro. Si tratta del più elevato finanziamento mai concesso ad un porto italiano che sarà utilizzato, da una parte, per portare a compimento le opere strategiche del porto di Civitavecchia e i collegamenti ferroviari e stradali di cosiddetto ultimo miglio, dall' altro, per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino, destinato ai traghetti per servizio passeggeri/ merci (Ro-ro, Ro-pax), alle navi da crociera e alle attività di pesca. Attraverso tali nuove opere, il network laziale sarà così in grado di compiere un ulteriore salto di qualità nel panorama dello shipping mondiale e meglio servire l' area romana (che rappresenta il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo). A ciò si aggiunge anche il rilancio della cantieristica navale, comparto di importanza strategica, non solo a Civitavecchia ma soprattutto a Gaeta dove l' Authority insieme al Consorzio Industriale del sud pontino - continua di Majo - sta portando avanti azioni volte alla riqualificazione della cantieristica e dell' itticultura, con spostamento di talune attività cantieristiche a ridosso del porto commerciale di Gaeta". "In questo percorso di sviluppo e riqualificazione dei tre porti del network laziale, potrà svolgere



La Repubblica

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

anche un ruolo fondamentale la Zona Logistica Semplificata (ZLS) intorno ai tre porti, volta a creare condizioni favorevoli, soprattutto sotto il profilo amministrativo, per l'attrazione di nuovi investimenti in tale aree, sviluppando attività che trovano nel **sistema portuale** regionale un naturale punto di sbocco e che contribuiscono allo sviluppo della blue economy e della economia circolare", conclude di Majo. Francesco maria di majo, presidente dell' **autorità** di **sistema portuale** del mar tirreno centro settentrionale rendering nUovo porto commerciale di Fiumicino.

CiViTAVeCCHiA riconsegnare il valore del porto alla cittadinanza

Crociere, Civitavecchia sempre più leader

Civitavecchia, il porto di Roma come giustamente conosciuto nel mondo, quest' anno supererà la soglia dei 2,5 milioni di crocieristi, cifra che, secondo le previsioni, continuerà a crescere anche nel 2020 e negli anni successivi. "Il dato significativo - spiega Francesco Maria di Majo, presidente dell' **Authority portuale** - riguarda l' affermazione di Civitavecchia come home port, ovvero come porto di imbarco/ sbarco dei crocieristi e non solo come porto di transito. Nel 2019, infatti, è previsto oltre un milione di crocieristi nel cosiddetto "turn around" e ciò comporterà ulteriori vantaggi visto il maggiore indotto prodotto dagli sbarchi/ imbarchi rispetto ai semplici transiti di passeggeri. Si tratta, quindi, di un segnale positivo per l' economia locale, poiché i crocieristi che partiranno e concluderanno la crociera nel nostro scalo potrebbero decidere di trattenersi qualche giorno in più per visitare le straordinarie bellezze naturali e storico-artistiche del territorio, contribuendo così al rilancio delle attività commerciali". "Entro un paio di anni - prosegue di Majo - l' apertura a sud del porto di Civitavecchia diventerà poi finalmente realtà. La riapertura di un accesso già esistente in passato porterà, di fatto, alla convivenza di "due porti", uno con destinazione per navi da diporto e maxi yacht ed un altro, più grande ed esteso verso nord, che continuerà a servire le navi da crociera, i traghetti e le navi commerciali. L' obiettivo principale sul quale si è lavorato in questi anni, infatti, è quello di operare la separazione tra porto storico e porto commerciale, con il conseguente recupero dei valori storici, culturali e archeologici del porto di Traiano ed allontanando dalla città le attività portuali che più interferiscono con il tessuto urbano". la soglia dei 2,5 milioni di crocieristi è in continua crescita panoramica del porto storico di civitavecchia con navi da crociera panoramica del porto di gaeta.

Autonomia di sistema portuale e interporti | INFORMAZIONI PUBBLICITÀ PUBBLICITÀ PUBBLICITÀ

Plani di crescita dei porti di Roma (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e sviluppo delle Autostrade del Mare

Authority di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Sottosardegna

Crociere, Civitavecchia sempre più leader

La soglia dei 2,5 milioni di crocieristi

Il porto di Gaeta

Il porto di Fiumicino

Il porto di Civitavecchia

CivitaveCChia Fruit & Forest terminal spa

Le aziende che sapranno rinnovarsi saranno quelle che usciranno più sane e più forti dalla crisi

Il terminal **Civitavecchia** Fruit & Forest Terminal SpA CFFT si pone al servizio di tutte quelle aziende che intendono massimizzare la propria efficienza ed il proprio livello di servizio riducendo al massimo gli sprechi. Il Terminal CFFT è posizionato all'interno del **Porto** di **Civitavecchia**, tra la banchina 24 e la banchina 25, (la stessa Banchina del Terminal Container di **Civitavecchia**) con un deposito di circa 10.000 mq coperti, nonché sempre in prossimità del **porto** di **Civitavecchia** con un ulteriore deposito di circa 2.800 mq. Questa scelta strategica ci consente di soddisfare la crescente domanda di servizi logistici integrati Km 0, legati al settore ortofrutticolo, al settore crocieristico nonché al settore dell'import e dell'export italiano. Ciò che rende unico il terminal CFFT nel panorama logistico Italiano, oltre alla posizione favorevole (crocevia **porto**/autostrada/aeroporto) e alla vicinanza al bacino economico di Roma, sono i servizi forniti, il terminal infatti dispone di una serie di autorizzazioni, licenze e procedure gestionali, che combinate tra loro e messe a disposizione dei propri clienti, creano una sinergia vincente capace di soddisfare ogni esigenza sia in termini di operatività che in termini di efficienza, potremmo affermare in pratica: TUTTO A MENO. Dal 1° Giugno di quest'anno la CFFT è il nuovo proprietario dell'INTERPORTO di **Civitavecchia**. La struttura, di circa 500.000 mq, vanta 44.000 mq di magazzino con 160 porte a ribalta dove è possibile stoccare altri 40.000 pallet. Servizi logistici Scarico e carico Container / Camion con merce sia su pallet che sfusa sia alimentare che non alimentare; Gestione prodotti alimentari secondo programma HACCP; Controllo qualitativo e quantitativo sulla merce sia in fase d'ingresso che di uscita. Stoccaggio a diverse T°C: Da frozen (-25°) a chilled (+4/+14°) per circa 8.000 posti pallet; Chilled (+4°) per circa 1.500 posti pallet; Dry con magazzini dedicati di circa 47.000 mq. Gestione amministrativa e contabile dell'inventario di magazzino, nonché tracciabilità della merce gestita da sistema informatico; Ricezione e lavorazione degli ordini mediante sistema di radiofrequenza; Gestione uscite (prelievo a pallet e/o picking); Ricondizionamento e riconfezionamento prodotti, servizio di etichettatura e di imballaggio; Pallet list e Prove di Consegna. Servizi di trasporto Trazione Container da e per il Terminal Container di **Civitavecchia**; Spedizione Container e Bilici in Italia e nel resto del mondo. Servizi doganali L'esigenza sempre crescente, per gli operatori economici sia nazionale che non, di disporre di strutture dove custodire le proprie merci senza che le stesse siano sottoposte alla relativa imposizione tributaria, in attesa di procedere all'attribuzione della destinazione finale, è assicurata dalle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie attraverso gli istituti del Deposito doganale, per le merci non comunitarie in sospensione di diritti doganali e per le merci comunitarie previste dall'articolo 98, lettera b), del Codice doganale comunitario; Ricorrendone i presupposti, i requisiti e le condizioni, un medesimo impianto, riconosciuto come deposito doganale, può essere autorizzato dall'autorità doganale ad essere gestito anche come: deposito di approvvigionamento, quando le merci ivi introdotte sono destinate unicamente a provviste di bordo per navi o aeromobili, ai sensi dell'articolo 526, punto 4 del DAC e in conformità a quanto dispone l'articolo 40 del Regolamento CEE n. 800/1999 della Commissione; deposito fiscale, per i prodotti nazionali e comunitari in sospensione da accisa. In virtù di quanto sopra citato il terminal CFFT si è munito di apposita autorizzazione come deposito

Porto - AUTORIZZAZIONE DI SISTEMA PORTUALE E INTERPORTI - INFORMAZIONI PUBBLICITÀ A CURA DELLE AMMINISTRAZIONI

Le aziende che sapranno rinnovarsi saranno quelle che usciranno più sane e più forti dalla crisi



La Repubblica

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

doganale privato, di autorizzazione come deposito di approvvigionamento e di autorizzazione come deposito fiscale alcolici, il tutto per garantire ai propri clienti, l'introduzione della loro merce in magazzino Doganale, Fiscale, nonché per garantire Sdoganamenti ed Ispezioni doganali, direttamente presso i propri locali, accorciando così l'intera filiera burocratica, riducendo i costi dovuti a soste varie e garantendo la disponibilità della merce in tempi ridotti, rispetto al normale iter doganale sia di import che di export. Servizi Sanitari Il Terminal CFFT dispone dell'autorizzazione ministeriale Bollo CEE n. CEITE1B3U per la gestione comunitaria di merce alimentare di origine animale, inoltre CFFT è una delle poche strutture ancora oggi operative sul territorio italiano a disporre di un deposito autorizzato allo stoccaggio di merci di origine animale non conformi ai requisiti comunitari (non EU compliant).

Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il Comune vuol entrare nel business dei crocieristi

TURISMO Si è svolta ieri mattina, a Civitavecchia, nella sede dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la riunione del tavolo sulle buone pratiche, per lo sviluppo del turismo commerciale cittadino legato al traffico crocieristico. «Per la prima volta Viterbo c'è, per far conoscere la città e l'offerta turistica che possiamo mettere in campo, a fronte di un mercato in costante espansione da anni e straordinario asset su cui far crescere la nostra città e tutta la Tuscia - ha sottolineato l'assessore al Turismo, Marco De Carolis intervenuto all'incontro -. I numeri parlano chiaro: da qui al 2025 saranno costruite oltre 100 nuove navi da crociera, così come nell'ultimo quinquennio che ha registrato una crisi profonda per moltissimi settori, quello della crocieristica ha visto tutti gli indicatori indirizzarsi sul segno positivo. L'incontro di questa mattina - ha aggiunto l'assessore De Carolis - ci conferma la bontà della scelta di puntare la nostra attenzione sugli arrivi al porto di Civitavecchia per offrire una esperienza di visita a un territorio, quello della Tuscia e della città di Viterbo, che ha dalla sua uno straordinario patrimonio di beni culturali, ambientali e storici. Come amministrazione e come assessorato, siamo a disposizione per concertare con gli operatori del settore, con i tour operator che operano presso il porto e sulle navi e con le amministrazioni locali interessate, tutte le misure utili a favorire lo sviluppo di questa opportunità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gli arrivi al porto di Civitavecchia possono offrire un'esperienza di turismo nella Tuscia

Civitavecchia Si è svolta questa mattina, a Civitavecchia, all'autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, la riunione del tavolo sulle buone pratiche, per lo sviluppo del turismo commerciale cittadino legato al traffico delle crociere. Per la prima volta Viterbo c'è, per far conoscere la città e l'offerta turistica che possiamo mettere in campo, a fronte di un mercato in costante espansione da anni e straordinario asset su cui far crescere la nostra città e tutta la Tuscia ha sottolineato l'assessore al turismo Marco De Carolis intervenuto all'incontro -. I numeri parlano chiaro: da qui al 2025 saranno costruite oltre 100 nuove navi da crociera, così come nell'ultimo quinquennio che ha registrato una crisi profonda per moltissimi settori, quello della crocieristica ha visto tutti gli indicatori indirizzarsi sul segno positivo. L'incontro di questa mattina ci conferma la bontà della scelta di puntare la nostra attenzione sugli arrivi al porto di Civitavecchia per offrire una esperienza di visita a un territorio, quello della Tuscia e della città di Viterbo, che ha dalla sua uno straordinario patrimonio di beni culturali, ambientali e storici. Come amministrazione e come assessorato, siamo a disposizione per concertare con gli operatori del settore, con i tour operator che operano presso il porto e sulle navi e con le amministrazioni locali interessate, tutte le misure utili a favorire lo sviluppo di questa opportunità.



Blu Economy, Borghi Marinari di Roma: Un'opportunità di sviluppo

Maurelli (Federbalneari Italia): "Rafforzare rapporto tra Green e Blu Economy per creare un modello turistico innovativo"

Roma Abbiamo voluto fortemente riprendere l'esperienza vincente del Tavolo di Lavoro Pelagos per avere un confronto diretto con gli amministratori perché le coste del Lazio hanno bisogno di programmazione strategica, di interventi operativi immediati e decisamente ispirati alle migliori pratiche internazionali. Ormai siamo in piena navigazione! E' quanto ha dichiarato Massimo Castellano, Presidente della Rete dei Borghi Marinari di Roma, nel corso della Tavola Rotonda Blu Economy: un'opportunità di sviluppo per i Paesi del Mediterraneo, promossa dalla Rete e dal Club Lounge Italia che si è svolta ieri presso la sede del Lounge Club Italia. I professionisti devono essere capaci di interpretare le urgenze e le opportunità offerte dai territori e dal mercato, la politica deve essere in grado di collaborare con le filiere, valutare e valorizzare istanze e progetti con modalità e metodologie degne di un Paese ancora oggi considerato un faro del Mediterraneo. L'incontro organizzato dal Club Lounge Italia in collaborazione con l'Associazione Mar, responsabile della Campagna di Comunicazione Pelagos e del format Blu Planet Economy, ha rappresentato una preziosa occasione per stimolare il confronto attivo fra professionisti di settore, rappresentanti delle istituzioni e, nel contempo, ha posto le basi per lo sviluppo di nuovi progetti, nazionali ed internazionali, necessari per reperire risorse ed energie per l'Economia del Mare. E' fondamentale rafforzare il rapporto tra Green e Blu Economy, che non possono più essere separate tra loro ma devono

andare in un'unica direzione e avere lo stesso obiettivo: valorizzare i territori attraverso un percorso innovativo, come sta avvenendo nel Porto di Civitavecchia da cui è partito un modello turistico aggregato e di rete per una promozione del territorio finalmente complementare a Roma ha dichiarato nel suo intervento Marco Maurelli, Direttore generale Federbalneari Italia e Amministratore di Idi, rete di tour operator del crocierismo internazionale. Club Lounge Italia è un inedito Laboratorio Urbano ha poi spiegato Castellano che una città come Roma, eredità culturale del pianeta, merita di ospitare. Obiettivo del Club Lounge Italia è quello di favorire processi di integrazione e internazionalizzazione tra diversi attori, pubblici e privati, svolgendo un vero e proprio ruolo di agenzia stabile per la cooperazione e la progettazione, una sorta di officina permanente per lo sviluppo del Patrimonio Marittimo e dei Sistemi Economici Costieri. La struttura posizionata a Trastevere, storico quartiere legato alla storia della antica portualità fluviale della Capitale, ospita il primo Centro Pilota sperimentale nella Regione Lazio per il settore degli audiovisivi legati al Cultural Heritage Euromediterraneo. Uno spazio di eccellenza per la catalogazione, la gestione e l'uso dello straordinario materiale audiovisivo internazionale raccolto e dedicato ad elementi artistici, turistici e storico culturali, oltre che ambientali e scientifici dell'ecosistema mediterraneo.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"The shopping port" dà appuntamento oggi da via XVI Settembre a viale Garibaldi

CIVITAVECCHIA - "The Shopping Port" - il progetto Rete d' imprese iniziato nel 2017 a fini commerciali sostenuto dalla Regione Lazio che mette insieme attività commerciali in collaborazione con il Comune di Civitavecchia e la CNA, e la collaborazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale.- dà appuntamento a tutti per questo pomeriggio, dalle 18 alle 22, con il suo evento di chiusura lungo tutto il percorso interessato dalle attività che lo sostengono, da via XVI Settembre fino ad arrivare a viale Garibaldi. "Nello specifico - spiegano gli organizzatori - sarà un "Evento speciale Shopping is an Art", dove i portici di Corso Marconi sono già stati trasformati in una vera e propria galleria d' arte, ma avranno finalmente la loro inaugurazione alla presenza delle istituzioni e gli artisti che hanno collaborato. Tutte le 40 attività presteranno le loro vetrine ad una esposizione temporanea di foto artistiche, sculture e quadri di vari artisti locali e in diversi punti del percorso si potrà godere di diversi intrattenimenti. Su il nostro sito theshoppingport.com e su la nostra pagina di FB troverete tutti i dettagli. Per l' occasione le attività della Rete iniziano con i PRESALDI e i nostri bar offriranno Aperitivi a soli 3! Ci saranno i giochi di legno per tutte le età di Legnomania a Corso Centocelle, un Ludobus in Piazza Calamatta con laboratori e giochi ricavati da materiale di recupero, intrattenimento dal vivo con Arpa dopo l' inaugurazione a Corso Marconi, Duo Jazz a Corso Centocelle, One Man Band , trampolieri e Mangiafuoco, 'Supercasalinga' con Roberta e 'Parole e musica' con Elisabetta Irrera e Max Minoia, vi aspettano Viale Garibaldi e Via XVI Settembre. Un evento per tutte le età insomma, un format vincente già utilizzato sotto le festività natalizie con "Natale in Corso", che accontenterà grandi e piccini, la tranche finale per quanto riguarda la promozione della Regione Lazio , ma solo l' inizio per tutte le 40 attività che hanno deciso di creare un gruppo operativo per mettersi in gioco e imprestare le loro idee, le loro passioni, mettere a disposizione il proprio tempo e le loro capacità per la città di Civitavecchia". Gli organizzatori ringraziano per la collaborazione la Croce Rossa Italiana, la Protezione Civile Locale e il Comune di Civitavecchia. (28 Giu 2019 - Ore 09:58)



TRASPORTI: D' ALFONSO, "MIA CURA DEL FERRO, IN CORRIDOIO ADRIATICO IL FUTURO D' ABRUZZO"

FILIPPO TRONCA

L' AQUILA - "L' iter per la realizzazione del corridoio Tirreno-Adriatico è stato avviato, ora va concretizzato. Marsilio ha diritto a qualche settimana di approfondimento, ma a dicembre il suo foglio rosa o diventa patente definitiva, oppure torna a lustrare le scarpe dell' originaria bicicletta". Con il senatore del Pd ed ex presidente della Regione Abruzzo, Luciano D' Alfonso , prosegue il viaggio di Abruzzoweb volto a fare chiarezza su un tema che domina da sempre la politica abruzzese. Quello delle grandi infrastrutture. Ovvero della mitologica sfida contro l' orografia e la penuria finanziaria, per avvicinare le montagne al mare, e l' Abruzzo a Roma, e al resto d' Italia. La più prosaica cronaca racconta però di due autostrade, la A24 e la A25, che sono tra le più care d' Italia, riscontrano problemi di sicurezza sismica, e sono al centro di un serrato contenzioso tra il gestore Strada dei Parchi e il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, intorno agli investimenti ritenuti urgenti e che non arrivano. Di un traforo sotto il Gran Sasso, costruito senza le dovute accortezze che minaccia le sottostanti falde acquifere. I collegamenti ferroviari, poi, qualcuno è arrivato definirli addirittura "ottocenteschi". In campagna elettorale, ma solo in quel magico frangente, si annunciano da decenni sesquipedali opere di accorciamento e velocizzazione. Dimenticando il dettaglio delle coperture economiche. In un Paese dove per fare un' autostrada ci possono volere decenni, come avvenuto per la Salerno -Reggio Calabria. Nella prima puntata, l' abruzzese Primo Di Nicola , senatore del Movimento cinque stelle, - partito, detto per inciso, che con le grandi opere ha avuto un rapporto sempre conflittuale -, ha ribadito che per superare il ritardo infrastrutturale, chiave di volta è il collegamento tra Tirreno e Adriatico con un nesso funzionale tra il porto di Civitavecchia nel Lazio, e quello di Ortona in Abruzzo. Attraverso innanzitutto la velocizzazione della ferrovia Pescara-Roma. E D' Alfonso, per il quale le Infrastrutture sono state il cavallo di battaglia del suo travagliato mandato, è un invito a nozze, visto che rivendica di essere stato proprio lui a puntare con decisione su questo obiettivo, per il quale, ricorda, esiste "un dossier per legare le due portualità votato in conferenza delle Regioni", ed esiste già anche "un dossier tecnico e amministrativo al Ministero che specializza il porto di Ortona come il porto di riferimento". E soprattutto rivendicando di aver trovato, per la velocizzazione della tratta, un miliardo e 566 milioni quadro, previsti nel contratto di programma Rfi-Mit, più altri ingenti fondi pronta cassa. Solo un esempio, tiene a ricordare, della "cura del ferro" da lui somministrata all' Abruzzo, che l' ex presidente ha snocciolato nella sua articolazione, in una delle puntate della rubrica " Avviso di garanzia a favore della realtà", postata ogni sabato sui social. Tra le opere rivendicate c' è ovviamente la fondovalle Sangro, "opera attesa da 40 anni, e che ora è un cantiere". Nell' era della nuova maggioranza di centrodestra, come il suo collega a Palazzo Madama, Di Nicola, che ha preso posizione dopo un esame puntuale delle carte, chiama in causa il governatore, Marco Marsilio , di Fratelli d' Italia, chiedendo a Ferrovie dello Stato, entro dicembre, un sistema progettuale sul quale lavorare per arrivare all' azione. Senatore Luciano D' Alfonso: corridoio Tirreno Adriatico, facciamo a capire ai cittadini... Nel 2001 la Regione Marche e Regione Umbria hanno fatto partire quello che si chiama il 'quadilatero', cogliendo l' emergenza sismica del 1998, e sono stati capaci di farsi approvare, in un' altra stagione del coordinamento della finanza pubblica, ingenti risorse per una superstrada senza pedaggio, ovvero gratuita. Ci sono voluti 11 anni per mettere a segno questa operazione Questo in Umbria e Marche, ma qui da noi? Noi il nostro quadilatero, che avvicina il Tirreno e L' Adriatico, ce lo abbiamo, ed è principalmente l' autostrada A24 e A25, e poi il tracciato ferroviario. La mia priorità numero uno in Regione è stata la Fondo valle



Abruzzo Web

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sangro, obiettivo che è stato centrata. Ora la priorità per questa legislatura diventa la sistemazione, lungo la strada ferrata Pescara Roma, la velocizzazione ferroviaria. Ci sono a disposizione 1 miliardo 566 milioni di euro. Non bastano per fare tutto, ma bastano per mettere mano alle due realtà elettive: la ferrovia Avezzano-Roma e la ferrovia Sulmona-Pescara. Poi sul piano ferroviario ci sono le risorse finanziarie per la velocizzazione della Sulmona-L' Aquila-Rieti. Ma questi soldi ci sono materialmente o sono solo sulla carta, come è stato ripetuto come un mantra dal centrodestra in campagna elettorale? Io parlo un italiano che, mi dicono gli amici monaci, è perfetto: un miliardo e 566 milioni sono nel quadro del contratto di programma Rfi-Mit, serve ora il progetto esecutivo e si deve procedere per le fasi successive. Sono invece sul tavolo, come fossero assegni cash, 115 milioni di euro per la Sulmona-L' Aquila-Rieti, e 75 milioni euro per il raddoppio della Pescara Chieti. Velocizzare le ferrovie non significa però realizzare ipso facto il corridoio. La progettualità complessiva, sostiene il suo collega senatore Primo Di Nicola, è in grave ritardo. Lei condivide? Esiste un dossier per legare le due portualità votato in Conferenza delle Regioni, che ha autorizzato questa operazione, ed esiste anche un altro dossier tecnico e amministrativo al Ministero che specializza il porto di Ortona come il porto di riferimento. Già oggi possono partire accordi di programma tra Civitavecchia e Ortona, per le connessioni, per esigenze di Civitavecchia per quanto riguarda l' Adriatico. Sul tema Marsilio è stato accusato anche dal Pd di nicchiare, di non aver chiara la strategia, di guardare ancora ad Ancona. Dopo l' attivazione della procedura fatta da me, è chiaro che la conclusione dell' operazione richiede ulteriore manifestazione di volontà dell' attuale presidente. La volontà dei presidenti di Abruzzo e Lazio è determinante, risolutiva, perché la competenza trasportistica è in capo alle Regioni, e il Ministero svolge soltanto un ruolo di coordinamento. E sta accadendo? Marsilio ha diritto a qualche settimana di approfondimento, a dicembre il suo foglio rosa o diventa patente definitiva oppure torna a lustrare le scarpe dell' originaria bicicletta. Che vantaggi avrebbero i territori intermedi lungo questo corridoio Tirreno-Adriatico? Avezzano diventerà la principessa: la Marsica con l' abbondanza di spazio di cui dispone potrà offrire un retroporto potentissimo, una piattaforma logistica avanzata, una delle zone più attrezzate d' Europa. Esiste una calamita attrattiva, nell' ambito di questo progetto, che deve nascere tra tre anni, ed è la Grande Pescara (con la fusione dei comuni di Spoltore, Montesilvano e appunto Pescara ndr), e un' altra calamita attrattiva che deve affermarsi, sul fronte della montagna, è L' Aquila, in ragione della sua capacità di avvicinare l' Abruzzo e Roma, attingendo alla miniera della relazioni. In un suo video lanciato sui social, riassume i risultati ottenuti con quella che lei ha definito la "cura del ferro. Ce li può riassumere? Nei 1500 giorni di mia legislatura abbiamo lasciato in dotazione della Regione 2,8 miliardi di euro. Dentro le risorse che abbiamo lasciato, abbiamo attivato un' opera che era attesa da quarant' anni, il completamento della Fondo Valle Sangro, nel tratto da Quadri a Castel di Sangro. Ci già sono citate tratte ferroviarie Sulmona -L' Aquila-Rieti, per la quale 75 milioni di euro sono già "in pancia" e in "cassa", e il raddoppio della Chieti-Pescara, con i suoi 111 milioni di euro. I 10 milioni per la bretella di Sulmona. Due milioni di euro, poi, sono stati impegnati per la nuova fermata a Martinsicuro, Inoltre c' è la fermata del Freccia Bianca per Vasto-San Salvo. Rammento i 100 milioni per i porti abruzzesi con i progetti definitivi, si tratta solo di cantierarli. I 5,5 milioni per la piastra logistica della Val di Sangro. Tutto ancora in "potenza", una "potenza" ideata e realizzata dal mio governo regionale, che ora, però, aspetta di divenire "atto". Adesso, infatti, serve la cantieristica. E non bisogna perdere tempo, perché queste risorse non rimarranno in pancia all' infinito. Eravamo partiti dalle Marche l' Umbria, ebbene, in Umbria tutte le città sono collegate da comode superstrade gratuite, e anche il nuovo tratto del loro corridoio, la superstrada da Foligno al mare adriatico è gratuita. Noi invece, come da pendolare con Roma, saprà benissimo, abbiamo autostrade tra le più care in Italia.... L' autostrada è arrivata a livelli di pedaggio odiosi. La soluzione è nell' approvazione del Piano economico finanziario, per bloccare gli aumenti, e prefigurando un' ipotesi di contenimento, anche rispetto al passato. La Regione da me presieduta ha dato tutte le autorizzazioni in anticipo per fare in modo di far partire il Pef, parlo dei vari interventi che rinnovano e rimodulano l' autostrada, nel rispetto ambientale, e di accessi autostradali. Anche la nazionalizzazione sarebbe una soluzione, la più vantaggiosa per il gestore, però, per l' ingente risarcimento previsto nella convenzione.

Abruzzo Web

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

..

Il Roma Napoli

DOMANI A POZZUOLI

Frutta, la protesta dei produttori arriva nel porto

POZZUOLI. L' appuntamento è per domani a partire dalle ore 8 al **porto** di Pozzuoli. Qui gli agricoltori di Coldiretti daranno vita ad una protesta: «Meglio regalare la frutta che vederla marcire», m attaccano i produttori. Una protesta che si terrà anche nei porti di Sorrento e Salerno. Sotto accusa la tempesta perfetta sui prezzi che «ha provocato un crollo al di sotto dei costi di produzione della frutta di stagione, in particolare pesche, nettarine e albicocche», afferma Coldiretti. Da una parte c'è un' eccedenza di produzione in tutto il bacino del Mediterraneo, «che sta portando sul mercato quantità enormi anche da Spagna e Grecia. Dall' altra parte - spiega ancora Coldiretti - si assiste, nonostante i prezzi bassi, ad un calo della domanda per questi frutti. Il risultato è un prezzo riconosciuto in campo per le albicocche al produttore agricolo dalla grande distribuzione di 0,50 centesimi al chilo, comprensivo dei costi di trasporto e confezionamento, che pesano per circa 35-40 centesimi». E per nettarine e pesche va ancora peggio.

ROMA AREA FLEGREA-NORD SABATO 29 giugno 2019

Trovati nelle fogne, assolti: non erano lì per rubare

Picchiata e minacciata di morte: preso

DOMANI A POZZUOLI Frutta, la protesta dei produttori arriva nel porto

Preleva 3mila euro... per i truffatori

Pozzuoli, orto sociale per gli utenti del Servizio igiene mentale



Il villaggio

Giochi, ecco le navi hotel tra teatro e Spa di lusso

Piscina con vista sul Maschio Angioino e 721 membri di equipaggio sulla Msc Lirica Sulla Costa Victoria arrivano i primi atleti tornei di freccette, visite guidate e relax

Gianluca Agata

L' INAUGURAZIONE «Welcome to everyone». È il sorriso di Manuela Di Centa a salutare delegazioni, atleti, vertici sportivi e istituzionali. Eccole le navi, la Costa Victoria e la Msc Lirica. Eccolo il villaggio sul quale si è consumato lo scontro istituzionale un anno fa e che anche ieri ha fatto scintille. «Le navi sono una mia scelta - rivendica il presidente De Luca - abbiamo perso sette mesi dietro una fantasia che avrebbe procurato un danno ambientale enorme alla Mostra d' Oltremare piazzando lì 7mila container». Poco prima l' affondo del sindaco de Magistris: «I disagi sul traffico ci sono, non vorrei fare polemica ma l' avevamo detto che era meglio fare il villaggio atleti da un' altra parte. Farlo al porto significa stressare la città. Abbiamo dovuto sopportare anche i capricci in questo periodo». MSC LIRICA Costa Victoria e Msc Lirica una dietro l' altra con i loro ponti, le loro palestre, le loro piscine. Msc Lirica ha messo a disposizione 13 ponti e 992 cabine, 721 membri di equipaggio per offrire il massimo comfort. Tutta la nave è brandizzata all' interno con il ponte 11, quello delle piscine, che ha una palestra con vista sul Maschio Angioino. E ancora un' area spa, un teatro, un' ara fitness, un percorso per il jogging all' aperto, tre sale riunioni, tre ristoranti, sette punti di ristoro. Leonardo Massa, country manager della compagnia napoletana, di Universiade se ne intende, nel 1987 vinse quella di Zagabria nel canottaggio. «Eravamo in un paese che stava uscendo dal comunismo - dice - ma vi assicuro che il clima che si respira tra gli atleti è sempre lo stesso: fratellanza e complicità. Come quello che vivranno i 2100 atleti che abbiamo qui su Msc Lirica. Abbiamo creato le condizioni per fare in modo che le 71 delegazioni presenti possano assaporare Napoli e la Campania non solo sulla nave - grazie ad esempio ai nostri menu tipici - ma anche indicando loro i luoghi più belli e suggestivi da visitare». No alcol, no Casinò, cappelle per pregare per tutte le religioni, e tanti punti dove potersi rilassare, specialmente con uno splendido ristorante che ha la vista su Napoli. COSTA VICTORIA Sulla Costa Victoria sono arrivati i primi 400 atleti. Australiani per lo più, c' è anche qualche canadese e coreano. Ti accoglie il teatro dove saranno messi in scena soprattutto spettacoli stile Broadway. Ma anche tornei di freccette, una zona relax, la Concord plaza dotata di tutti i confort, tre piscine, una Spa con ghiaccio, camere nelle quali gli atleti troveranno un kit di cortesia. «L' opportunità di Napoli - spiega il vicepresidente Marco Alovisi - ci ha fatto molto piacere, noi avevamo avuto già questa esperienza alle Olimpiadi invernali di Sochi del 2014 e quindi abbiamo il know how per accogliere gli atleti che a Napoli troveranno cibo napoletano, italianità, pizza e anche mozzarella». «Constatate i lavori effettuati agli impianti sportivi è stata in questi giorni un' emozione incredibile, a cominciare ovviamente dallo stadio San Paolo che è l' investimento più grande» ha detto il presidente De Luca che si è limitato a un veloce saluto nella cerimonia ufficiale. BOCELLI Poi l' annuncio: «Abbiamo lavorato fino agli ultimi minuti per avere Andrea Bocelli qui con noi, lo abbiamo raggiunto in California dove era impegnato nella sua attività professionale, e avremo il Presidente Mattarella». Per il commissario Basile «la scelta del luogo per il villaggio è stato uno dei motivi che ci ha fatto bloccare un po' all' inizio. Ma ora le navi sono qui e le Universiadi iniziano davvero, ci abbiamo creduto e quando ho visto arrivare la Costa ieri sera ho pensato che ci siamo». E il sindaco de Magistris ha rilanciato mentre sul palco la sirena Partenope intratteneva gli ospiti: «Napoli si è fatta trovare pronta, nessuno ci credeva, in 10 mesi i napoletani hanno fatto un lavoro enorme e quindi speriamo che vada tutto bene».



La neozelandese Shelby Wilson "Ho preso la metro e ho visitato il vostro centro storico"

I primi atleti "Bello alloggiare sulle navi al porto ma quanti controlli"

C'è già chi si allena a bordo, come i brasiliani E gli australiani scelgono il relax in piscina

di Pasquale Tina Maeve prende il sole in piscina. Accanto a lei c'è Liam. Il ponte 11 della Costa Victoria è quasi tutto per loro. Gli atleti stanno arrivando alla spicciolata nel Villaggio e quindi entrambi si possono godere una giornata di relax in attesa di partecipare all' Universiade. Fanno parte della squadra australiana di judo. Da giovedì sono a Napoli e l'esperienza è da raccontare. «Alloggiare su una nave da crociera spiega Maeve Coughlan - è qualcosa di unico. Non mi era mai capitato. Sono alla seconda Universiade. È tutto completamente diverso rispetto a Taipei ». Si affaccia dall'oblò della sua camera e può godersi la città. «È bellissima Napoli. Per ora mi sono concessa una passeggiata a Piazza Municipio, ma sicuramente avrò l'occasione di conoscerla meglio. Magari quando avrò finito di gareggiare ». Liam Park è rimasto colpito dall'organizzazione. «Il livello di security è alto. Prima di poter entrare dobbiamo superare diversi check, poi stiamo davvero tranquilli e non ci preoccupiamo di nulla». A cena, ecco i neozelandesi. Li ha preceduti Shelby Wilson, una delle manager della spedizione. Un caffè al bar, poi prende lo smartphone per capire la sistemazione dei suoi: «L'Universiade ci ha regalato la possibilità di apprezzare Napoli. Io ho avuto un po' di tempo per fare la turista. Ho preso anche la metropolitana e ho visitato il centro storico». Sorride e si accomoda al self service, dove la scelta è ampia. Affettati, mozzarella e anche un carrello di dolci. C'è la possibilità di gustare la pizza, uno dei piatti tipici della tradizione napoletana. Felipe, però, se la concede soltanto dopo una lunga seduta di allenamento. È brasiliano e fa parte della formazione di ginnastica artistica. Lui è sulla Msc Lirica. Una rapida doccia in camera, poi sceglie immediatamente di allenarsi sotto gli occhi del coach. Msc ha rinnovato la palestra per l'occasione. Tutti gli attrezzi sono nuovi, compresi i tapis roulant. Felipe ha poca voglia di scherzare: si impegna con dedizione assieme al compagno Lucas Porto. È un veterano. «Non conosco proprio Napoli, me ne hanno parlato bene. L'Universiade è bella anche per questo. Si viene a contatto con mondi diversi». A bordo ci sono anche i connazionali del lancio che poi si alleneranno allo stadio Collana, al Vomero. A Fuorigotta, invece, la piscina dei tuffi alla Mostra d'Oltremare è finalmente attiva. Primi sprazzi di Universiade, dunque. L'atmosfera diventerà ancora più intensa nei prossimi giorni. Al momento è ancora un po' rarefatta, ma dalla prossima settimana le navi raggiungeranno il picco di presenze: 1900 su Costa Victoria, 2100 su Msc Lirica. «Il mio consiglio - spiega il country manager di Msc Leonardo Massa - è quello di godersi anche il soggiorno che è sicuramente insolito. Ovviamente la priorità è dedicata alle gare. Io ho disputato e vinto l'Universiade nel 1987 a Zagabria nel canottaggio. È stata un'esperienza incredibile. Napoli lo sarà ancora di più». Provare per credere. Maeve, Liam, Shelby e Felipe lo hanno già fatto. Presto toccherà a tutti gli altri atleti.



Basile, ecco navi, cominciamo davvero

(ANSA) NAPOLI, 28 GIU - "La scelta del luogo per il villaggio atleti è stata sofferta, è stato uno dei motivi che ci ha fatto bloccare un po' all' inizio. Ma ora le navi sono qui e le Universiadi iniziano davvero, ci abbiamo creduto e quando ho visto arrivare la Costa ieri sera ho pensato che ci siamo. Io mi sono insediato il 26 luglio 2018 e la prima cosa che abbiamo fatto è stata bloccare le navi, altrimenti non avremmo potuto fare le Universiadi". Lo ha detto Gianluca Basile, commissario straordinario alle Universiadi di Napoli 2019, in occasione dell' inaugurazione del villaggio sulle navi da crociera ancorate al porto di Napoli. "La città - ha detto Basile - è pronta, ho fatto il percorso da Fuorigrotta al porto e tutto funziona, gli enti collaborano e gli impianti sportivi sono pronti. So che ci sono problemi con il traffico ma c' è necessità di far arrivare atleti a Fuorigrotta in tempo breve, abbiamo lavorato con la Regione per potenziare il trasporto pubblico, prendiamoci il positivo di un evento che non capita tutti gli anni". Sulla sicurezza al porto di Napoli, Basile ha sottolineato che "c' è un importante impegno - ha detto - da parte delle forze dell' ordine anche dal Viminale come dagli enti locali c' è stato un forte impegno con una presenza importante sugli impianti e sul villaggio. (ANSA).



Universiadi a Napoli, ecco le navi-villaggio: a bordo grandi show e cucina italiana

«La scelta del luogo per il villaggio atleti è stata sofferta, è stato uno dei motivi che ci ha fatto bloccare un pò all' inizio. Ma ora le navi sono qui e le Universiadi iniziano davvero, ci abbiamo creduto e quando ho visto arrivare la Costa ieri sera ho pensato che ci siamo. Io mi sono insediato il 26 luglio 2018 e la prima cosa che abbiamo fatto è stata bloccare le navi, altrimenti non avremmo potuto fare le Universiadi». Lo ha detto Gianluca Basile, commissario straordinario alle Universiadi di **Napoli** 2019, in occasione dell' inaugurazione del villaggio sulle navi da crociera ancorate al **porto** di **Napoli**. «Nel villaggio sulle navi da crociera gli atleti troveranno la tipica ospitalità italiana e quello che normalmente trovano i nostri ospiti, l' italianità da tutti i punti di vista a partire dai servizi della cucina». Così Mario Alovisi, vicepresidente di Costa Crociere, presenta il villaggio degli atleti sulla nave Costa Victoria e su quella della Msc che è stato inaugurato oggi al **porto** di **Napoli** per le Universiadi. «L' opportunità di **Napoli** -spiega Alovisi - ci ha fatto molto piacere, noi avevamo avuto già questa esperienza alle Olimpiadi invernali di Sochi del 2014 e quindi abbiamo il know how per accogliere gli atleti che a **Napoli** troveranno cibo napoletano, italianità, pizza e anche mozzarella». Anche Msc arriva pronta all' appuntamento con le Universiadi: «Abbiamo formato in modo specifico il nostro personale di bordo - spiega Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere - e abbiamo rinnovato tutte le attrezzature sportive, aggiungendone di ulteriori per la preparazione agonistica. Abbiamo predisposto un piano di attività per rendere speciale la permanenza su MSC Lirica tra una gara e l' altra, abbiamo, infine, creato le condizioni per fare in modo che le 71 delegazioni presenti possano assaporare **Napoli** e la Campania non solo sulla nave - grazie ad esempio ai nostri menu tipici - ma anche indicando agli atleti a bordo quali sono i luoghi più belli e suggestivi da visitare presenti sul territorio. Questo è l' impegno di MSC per le Universiadi e per la città. Un impegno di cui siamo molto orgogliosi». Massa ha spiegato che «abbiamo pensato a tutto a bordo di Msc Lirica. Dal centro multi religioso che permetterà agli atleti di raccogliersi in preghiera, ai menu gastronomici internazionali, dai tornei di tennis tavolo al karaoke, dalle serate disco sui ponti delle piscine all' aperto agli straordinari spettacoli teatrali».



MOLFETTA IL SINDACO: «IL CANTIERE SARÀ AVVIATO GIÀ IN AUTUNNO»

Nuovo porto: avanti tutta

Approvata una variante, si riprenderà dalle opere interrotte

MOLFETTA. Si torna a parlare nuovamente di **Porto** Commerciale. A farlo è stato direttamente il sindaco, Tommaso Minervini, che ha rotto ogni indugio convocando ieri mattina una conferenza stampa e fornendo dettagli importanti sulla prosecuzione dei lavori. Il primo cittadino ha firmato un atto di indirizzo per adempiere agli obblighi necessari per permettere ai lavori di riprendere dopo lo stop giudiziario di qualche anno fa. Il dato principale emerso durante l' in contro con la stampa è l' approvazione della perizia di variante che permetterà al cantiere di riprendere vita nel più breve tempo possibile. Fugati, almeno per il momento, i dubbi sulla ditta a cui sarà affidato il completamente dell' opera. Sarà ancora una volta la Cmc di Ravenna l' affidataria del mandato a cui l' Anac ha fornito infatti parere favorevole alla prosecuzione dell' appalto, nonostante la vicenda giudiziaria non si sia ancora conclusa e nonostante le richieste di risarcimenti avanzate dalla stessa società al Comune di Molfetta per lo stop dei lavori e la conseguente chiusura del cantiere. «È un atto dovuto quello che abbiamo ritenuto opportuno presentare - ha commentato Tommaso Minervini, con tono pacato ma convinto - in quanto non potevamo permetterci di aspettare ancora. Da sempre siamo convinti che l' opera deve essere proseguita, rispettando le indicazioni degli organi competenti. Attraverso questo atto importantissimo dimostriamo di non aver timore ad assumerci delle responsabilità. Abbiamo dato mandato agli uffici e al consulente giuridico esterno di incontrare la ditta appaltatrice e formalizzare l' atto per permettere la perizia di variante del progetto in essere, a cui si aggiunge un ulteriore provvedimento in cui viene delineato il rapporto con la ditta appaltatrice». Troppo presto per parlare di tempi di ripresa dei lavori, anche se Minervini un' idea precisa sembra averla: «Contiamo di completare il procedimento entro agosto e cantierizzare in autunno. Non si tratta di tempi certi, ma solo auspicabili, viste le difficoltà di cui tutti siamo a conoscenza».

VIII | BARI PROVINCIALE
IL PRESIDENTE PIENE SARE LA PROSECUZIONE DEL CANTIERE DEL NUOVO PORTO COMMERCIALE

Manutenzione strade a disposizione 8 milioni

Laporta: gli interventi su pavimentazione e segnaletica

La nota risulta di competenza della Cmc di Ravenna per un'entrate locali di circa 1700 euro.

NUOVO PORTO
L'opera è in corso di esecuzione. Il sindaco Minervini ha firmato un atto di indirizzo per adempiere agli obblighi necessari per permettere ai lavori di riprendere dopo lo stop giudiziario di qualche anno fa. Il dato principale emerso durante l' incontro con la stampa è l' approvazione della perizia di variante che permetterà al cantiere di riprendere vita nel più breve tempo possibile. Fugati, almeno per il momento, i dubbi sulla ditta a cui sarà affidato il completamente dell' opera. Sarà ancora una volta la Cmc di Ravenna l' affidataria del mandato a cui l' Anac ha fornito infatti parere favorevole alla prosecuzione dell' appalto, nonostante la vicenda giudiziaria non si sia ancora conclusa e nonostante le richieste di risarcimenti avanzate dalla stessa società al Comune di Molfetta per lo stop dei lavori e la conseguente chiusura del cantiere.

MOLFETTA IL SINDACO - IL CANTIERE SARÀ AVVIATO GIÀ IN AUTUNNO

Nuovo porto: avanti tutta

Approvata una variante, si riprenderà dalle opere interrotte

NUOVO PORTO
L'opera è in corso di esecuzione. Il sindaco Minervini ha firmato un atto di indirizzo per adempiere agli obblighi necessari per permettere ai lavori di riprendere dopo lo stop giudiziario di qualche anno fa. Il dato principale emerso durante l' incontro con la stampa è l' approvazione della perizia di variante che permetterà al cantiere di riprendere vita nel più breve tempo possibile. Fugati, almeno per il momento, i dubbi sulla ditta a cui sarà affidato il completamente dell' opera. Sarà ancora una volta la Cmc di Ravenna l' affidataria del mandato a cui l' Anac ha fornito infatti parere favorevole alla prosecuzione dell' appalto, nonostante la vicenda giudiziaria non si sia ancora conclusa e nonostante le richieste di risarcimenti avanzate dalla stessa società al Comune di Molfetta per lo stop dei lavori e la conseguente chiusura del cantiere.

RESIDENZA Santa Rita
Residenza in stile neoclassico a 3 camere da letto per coppia
Cottone, ceramica e stoffe
Offerta di tutti i servizi per rendere soggiorno e comodità ed alta qualità

CAMERE CON BAGNO E ARIA CONDIZIONATA, PALAZZO, RESTAURANTE, AMPIO GIARDINO, SALE ED ATTIVITÀ RICREATIVE

Per informazioni: 080 4000000 - 080 4000000 (ore ufficio) - 080 4000000 (ore ufficio)

Residenza Santa Rita Srl
Via Filippo Turati, 12 - 70139 Molfetta (BA)

Il Nautilus

Brindisi

STAGE FORMATIVO SCUOLA-LAVORO: LA CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI ACCOGLIE GLI STUDENTI DELLA EUROPEAN HIGH SCHOOL

Nella mattinata del 26 giugno, il Comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi C.V. (CP) Giovanni CANU e il Dirigente Scolastico del Liceo Scientifico Statale 'Fermi - Monticelli' - European High School di Brindisi, Prof.ssa Stefania METRANGOLO, hanno sottoscritto una convenzione di disciplina per lo svolgimento di uno Stage formativo scuola - lavoro. Tale convenzione permetterà a 6 (sei) studenti dell' European High School di Brindisi di iniziare un ciclo formativo durante il quale seguiranno da vicino le attività istituzionali dei militari della Guardia Costiera, cogliendo l'opportunità di avvicinarsi concretamente alle situazioni operative e mettere in gioco le proprie conoscenze, in un contesto che educa al rispetto delle regole e del mare come patrimonio da tutelare. La convenzione prevede il coinvolgimento degli studenti prescelti del secondo e terzo anno della suddetta scuola secondaria di secondo grado, i quali parteciperanno attivamente alle attività sia amministrative sia operative che quotidianamente vengono svolte dai militari della Guardia Costiera. Obiettivo del momento formativo sarà proprio quello di rendere partecipi i giovani presenti dell' importante ruolo svolto dagli uomini e donne della Guardia Costiera, costantemente impegnati nell' adempimento dei tanti compiti istituzionali a tutela della salvaguardia della vita umana in mare e dell' ambiente, al fine anche di spronarli ad avvicinarsi alla cultura marinara ed agli sport nautici con coscienza e consapevolezza sull' importanza della propria ed altrui sicurezza e sul valore dell' ambiente marino. Nel corso delle giornate formative che gli studenti trascorreranno presso la Capitaneria di Porto di Brindisi, finalizzate a preparare i discenti al complesso mondo del lavoro, saranno molteplici le possibilità di approfondire le diverse tematiche legate agli usi civili e produttivi del mare, nonché di assistere alle modalità di gestione e risposta alle emergenze in mare, coordinate dalla sala operativa della Capitaneria di porto di Brindisi ed eseguite dai mezzi navali del Corpo. Si ricorda che per qualsiasi segnalazione sono attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7 il numero di centralino della Sala Operativa 0831521022 e la casella di posta elettronica so.cpbrindisi@mit.gov.it mentre, per le sole emergenze in mare, il numero blu 1530.



Zes, aree perimetrare Tutto pronto per partire

Dibattito del Pd sull' area che include Taranto e la Basilicata

PAOLA CASELLA

Zes jonica Taranto-Basilicata: un' occasione di sviluppo per il Sud è il tema di cui si è parlato ieri pomeriggio a Palazzo di Città nel corso di un incontro organizzato dal Partito democratico. Seduti al tavolo della presidenza l' onorevole Ludovico Vico, l' assessore regionale allo Sviluppo economico Mino Borraccino ed il segretario generale dell' **Autorità del sistema portuale** jonico Fulvio Lino Di Blasio. L' ex parlamentare, che segue da anni la vicenda Zes, ha fatto subito il punto della situazione: «Adesso abbiamo il decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a breve si costituirà il Comitato di indirizzo, che è in capo all' **Autorità di sistema** aeroportuale, le aree sono state perimetrare, i piani strategici sono stati fatti, sono stati previsti gli incentivi in capo alle due Regioni ed ai Comuni, sono state stabilite anche le esenzioni nelle aree perimetrare, tipo Irap, Imu, Tari, Ires, eccetera ed è stata definita con un decreto l' accelerazione burocratica. Si tratta ora di partire, non c' è un' ora X perché si parta da Melfi o da Ferrandina o da Francavilla Fontana, che sono i nostri estremi, bisogna partire con quello che già è pronto». Vico ha poi precisato: «Il polo per tutta l' Interregionale è il porto, ma nella nostra provincia i due poli sono il porto e l' aeroportualità di Grottaglie, come il secondo polo per la Basilicata è il Centro intermodale di Ferrandina insieme al Centro di Francavilla Fontana». A detta dell' esponente del Pd, a Taranto, rispetto alle altre province pugliesi e alla Basilicata, si è parlato troppo poco si è parlato di Zes, ma ora è giunto di momento di farlo e di agire. Il dottor Di Blasio è sceso ancora più nei particolari di quanto resta fare: «Adesso noi siamo abilitati a mettere in campo la definizione delle procedure che servono a consentire alle imprese di effettuare le loro candidature, quindi le loro scelte localizzative. Già prima di ottenere l' autorizzazione, nel gruppo interregionale abbiamo messo in cantiere la mappatura un po' più di dettaglio delle aree. Così, se viene un investitore da fuori e vuole avere un' evidenza di dove può andare a localizzarsi deve avere visibilità di tutte le aree, del loro livello di infrastrutturazione, dei padiglioni eventualmente presenti, della gestibilità e dei collegamenti con il porto. Questo al momento non è fatto così nel dettaglio perché non era richiesto dal piano strategico. Altro aspetto su cui si sta lavorando è la definizione delle procedure perché devono essere trasparenti, snelle e comprensibili a qualunque tipo di investitore». Borraccino ha evidenziato soprattutto quanto fatto dalla Regione: «C' è stato il riconoscimento del governo al piano strategico che abbiamo presentato dopo una lunga interlocuzione, abbiamo accolto le osservazioni che sono state fatte dal governo, stiamo procedendo adesso con la fase di promozione, anche sui mercati internazionali, e attendiamo la quantificazione dei benefici dal punto di vista degli sgravi contributivi che saranno decisi ed attuati dal Governo». L' assessore ha poi ricordato che il governo ha fatto un piano di un finanziamento di 300 milioni di euro per le grandi aziende che investiranno nelle Zes. «La Regione Puglia - ha detto, infine, Borraccino - entro la metà di luglio provvederà all' emanazione di un bando per l' ulteriore assegnazione di 88 ettari, per quanto riguarda la Zes jonica, rivolto ai Comuni che finora non hanno usufruito di questo strumento».



IdV: ora unire le forze per salvare l'autoporto

VILLA SAN GIOVANNI «Questo è il momento di unire le forze e non essere autoreferenziali»: è l'appello di Italia dei Valori, a firma Antonio Morabito e Francesco Molinari, che commenta l'iniziativa del PD villese in programma il 2 luglio su "La politica regionale dei trasporti e il ruolo di Villa San Giovanni". Rivendicando la paternità della battaglia sull'autoporto, IdV ricorda che si tratta di «un'idea complessiva, capace di generare occupazione, sviluppo e introiti almeno per 15 milioni di euro, destinati a raddoppiarsi a regime e con un bassissimo impatto ambientale e un miglioramento generale della qualità della vita». «La nuova posizione del PD locale, che cogliamo con attenzione e interesse - si legge nella nota - ripropone ben altri temi, tutti attinenti ai trasporti nell'area, sui quali lo stesso PD ora deve iniziare a riflettere, come l'adesione all'Autorità Portuale di Gioia Tauro che all'epoca aveva registrato l'astensione di alcuni pezzi del PD. Astensione che in qualche modo ha agevolato l'assurda decisione del ministro Toninelli di anettere con la forza Villa all'Autorità Portuale di Messina, incassando il ricorso della Regione e impedendo la possibilità di usufruire delle importanti opportunità offerte dalla Zes riconosciuta al Porto di Gioia Tauro e che oggi, con questa rinnovata intesa, potrebbe rappresentare un primo passo per rivendicare l'autonomia di questa città». Un appello a superare «chiusure e autoreferenzialità, allontanandosi sempre di più dall'idea di una sinistra che per continuare a esistere e andare avanti, deve comprendere la necessità di agire tutti insieme, senza omologazioni e senza tentativi di imporsi sugli altri». Non manca un passaggio sull'acquisizione del piazzale Anas, «ingranaggio di un progetto di più ampia portata che vede coinvolta anche la città di Reggio, destinata ad ospitare tutto il traffico pesante, mentre Villa dovrebbe continuare ad occuparsi di autoveicoli. Termine, quest'ultimo, che si sposa perfettamente con la strategia imposta da chi, ritardando la realizzazione dell'Autoporto, dimostra ben altri tipi d'intesa. Un ritardo quindi che vorrebbe far apparire ineluttabile il ritorno ad una vecchia rimodulazione dei piazzali del 2005, già svelata fortuitamente dalla Procura di Napoli». g.c. Polemica sul piazzale Anas«ingranaggio di un progetto di più ampia portata»



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Reggio, Idv: "A sinistra è il momento di unire le forze e non essere autoreferenziali"

ANTONIO MORABITO

"Dopo averlo avvertito per almeno 6 anni, il PD villese torna sui propri passi e sposa quella che è, da sempre, una battaglia prima di "benvenutiasud" e poi di IDV, partito nel quale è confluito il movimento: "Sistema Multimodale dello Stretto" la cui prima opera già progettata è l' Autoporto. Un' idea complessiva, capace di generare occupazione, sviluppo e introiti almeno per 15 milioni di euro, destinati quanto meno a raddoppiarsi a regime e con un bassissimo impatto ambientale ed un miglioramento generale della qualità della vita. L' idea già definita nel 2014 e presentata ufficialmente alla presenza di Confindustria - Reggio Calabria - che espresse giudizi strepitosi schierandosi al fianco dell' iniziativa, di docenti come il Prof. Antonino Vitetta dell' Università Mediterranea che la ritenne un' idea dotata della serietà necessaria per rapportarsi con l' Europa e, infine, dell' allora Consigliere Regionale del PD, Giordano, che riferì come tale progetto diventava il primo progetto d' area e non riferito ad una sola città. Mancò, quel giorno, la CGIL alla quale era stato brevemente esposto e che si era detta assolutamente disponibile ma che "interferenze di tipo personale" ne avevano bloccato la partecipazione e che, all' indomani dell' iniziativa, comunicò la propria amarezza per la mancata presenza. Ebbene, questa nuova posizione del PD locale, che cogliamo con attenzione e interesse, ripropone ben altri temi, tutti attinenti ai trasporti nell' area, sui quali lo stesso PD ora deve iniziare a riflettere, perché a distanza di quasi 10 anni sta emergendo la comprensione di iniziative capaci di generare sviluppo e occupazione, come l' adesione all' Autorità Portuale di Gioia Tauro che all' epoca aveva registrato l' astensione di alcuni pezzi del PD. Astensione che in qualche modo ha agevolato l' assurda decisione del Ministro Toninelli di anettere con la forza la città di Villa San Giovanni all' Autorità Portuale di Messina, incassando il ricorso della Regione Calabria e impedendo la possibilità di usufruire delle importanti opportunità offerte dalla ZES riconosciuta al Porto di Gioia Tauro e che oggi, con questa rinnovata intesa, potrebbe rappresentare un primo passo per rivendicare l' Autonomia di questa città ed il simbiotico pensiero con la Regione Calabria". "Qualcosa, dunque, oggi sembra essere cambiata nel mutato atteggiamento dei Dem locali, i quali sembrano avere compreso che con le chiusure e l' autoreferenzialità si corre il rischio di scimmiettare nazionalismi e divisioni, allontanandosi sempre di più dall' idea di una sinistra che per continuare ad esistere ed andare avanti, deve comprendere la necessità di agire tutti insieme, senza omologazioni e senza tentativi di imporsi sugli altri. I fatti dimostrano che mentre a sinistra ci si accapiglia su pregiudizi e valutazioni personalistiche, c' è un mondo che agisce senza e contro le Comunità locali e le ultime vicende ne sono la più evidente dimostrazione. A cominciare dall' acquisizione del Piazzale ANAS che non sembra accaduta per caso ma rappresenta un ingranaggio di un progetto di più ampia portata, che vede coinvolta anche la città di Reggio Calabria, destinata ad ospitare tutto il traffico pesante, mentre Villa dovrebbe continuare ad occuparsi di autoveicoli. Termine, quest' ultimo, che era parso un errore del redattore dell' atto e che, invece, si sposa perfettamente con la strategia imposta da chi, ritardando la realizzazione dell' Autoporto, dimostra ben altri tipi d' intesa. Un ritardo, quindi frutto di una scelta forzata nella costruzione dell' Autoporto, che vorrebbe far apparire ineluttabile il ritorno ad una vecchia rimodulazione dei piazzali del 2005, già svelata fortuitamente dalla Procura di Napoli". E' quanto si legge in una nota di Antonio Morabito e Francesco Molinari, esponenti di Italia dei Valori.



Informazioni Marittime

Focus

Dov' è finita la Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale?

Se lo chiedono gli armatori di Confitarma e Assarmatori, che propongono al governo un commissario ai dragaggi e lo esortano a emanare i regolamenti sul bunkeraggio di gas

Dov' è finita la Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale, lo strumento con cui pianificare le opere, gli investimenti, le priorità? Se lo chiedono gli armatori, entrambi, quelli di Confitarma e Assarmatori, sentiti nel corso della Genoa **Shipping Week**. L' istituto è stato creato con la riforma dei porti del 2016 e ha avuto la sua prima riunione a luglio del 2017, seguita da altre quattro ad oggi. «Alla legge portuale non serve un tagliando: le norme ci sono, il problema è che non vengono applicate fino in fondo», afferma il direttore di Assarmatori, Alberto Rossi. «Vogliamo - continua - quindi mandare un messaggio forte al ministero dei Trasporti: è necessario convocare la conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale, l' unico momento di confronto che prevede la presenza dei rappresentanti degli operatori privati, compresi gli armatori, e soprattutto il luogo teoricamente deputato a prendere le decisioni strategiche sulle grandi opere infrastrutturali, fondamentali per garantire la competitività dei nostri scali». «I tempi per emanare i bandi di gara delle grandi opere sono superiori agli standard europei, e quelli delle fasi successive sono addirittura drammatici, anche a causa dei costanti ricorsi al TAR di chi perde le gare», spiega Mario Mattioli, presidente di Confitarma. «Ormai il costo della burocrazia è considerato ormai parte del rischio-paese, ma questo scoraggia gli investimenti internazionali». Secondo Rossi un potenziamento della politica portuale potrebbe venire da nuovi regolamenti sul bunkeraggio navale di gas naturale liquefatto, «servizio sempre più richiesto dagli armatori nei prossimi anni», e dall' istituzione di un commissario nazionale per i dragaggi, «una vera emergenza», con le sue leggi poco armonizzate «declinate in modo diverso in ogni regione».

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più piacevole. Cliccando questo banner, accetti il utilizzo di cookies. [No grazie](#) [Chiudi](#)

Mantieni aggiornati informazioni

Informazioni Marittime

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Algoritmi di ricerca
Servizi Online
Biblioteca Nazionale Marittima
Archivi e cartelle porti di Bocce

ASSARMATORI
AL FERRARI
FEDESPEDI
MARNATI

Articoli correlati

Portnews

Focus

sui conti pubblici e il dossier immigrazione. Non solo. Per Russo il Ministero competente sembra aver rinunciato ad assumere le leve di comando che la riforma Delrio gli ha assegnato: «A due anni e mezzo dalla sua entrata in vigore, quella riforma rimane oggi ampiamente incompiuta. Non è mai stata veramente applicata». L'ex consigliere di Delrio pensa alla Conferenza Nazionale dei Presidenti delle AdSP («che è stata convocata soltanto una volta da quando Toninelli è al MIT»), e pensa anche al Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare («che a Roma e sui territori avrebbe dovuto riunire tutti gli stakeholder del cluster portuale nazionale, ma che è rimasto sostanzialmente lettera morta»), così come non sono stati fatti passi in avanti sullo Sportello Unico Doganale e dei Controlli e sul tema della semplificazione degli interventi di dragaggio o di redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Anche sulla effettiva capacità di spesa da parte delle amministrazioni ci sarebbe molto da dire: «Il nostro problema non è quello delle reperibilità delle risorse economiche. I soldi li abbiamo, ma non sappiamo spenderli: oggi per completare un'opera con un valore superiore ai 100 milioni di euro ci vogliono 17 anni. Non è possibile») Russo rivolge un appello a chi oggi comanda: «L'Italia è un'unica grande banchina fatta di 15 sistemi portuali. Siamo un porto nazione, non dobbiamo dimenticarlo. Se smettiamo di fare squadra, di essere una squadra, saremo condannati all'irrelevanza».

«Le Autorità di Sistema Portuale sono delle imprese»

La giustizia italiana, tramite la sentenza del Tribunale di Genova, riconosce l'orientamento espresso anche dalla Commissione Europea sulla funzione attribuita alle AdSP

Le Autorità di Sistema Portuale, ovvero gli enti pubblici non economici che gestiscono le infrastrutture di porti italiani, sono a tutti gli effetti imprese ai fini della normativa Antitrust. Lo riferisce un articolo di Milano-Finanza a firma del collega Nizola Capuzzo, che riporta come una sentenza del Tribunale di Genova abbia consentito di riconoscere l'orientamento espresso anche dalla Commissione Europea per cui un' Autorità di Sistema Portuale italiana "rispetto all' attività di concessione di aree demaniali dietro corrispettivo, debba essere considerata un' impresa ai fini della normativa antitrust". Il caso in oggetto riguardava il terminalista C.Steinweg-Genoa Metal Terminal, che riteneva di essere stato discriminato dalla port authority genovese nella misura in cui quest' ultima aveva realizzato una serie di interventi infrastrutturali a vantaggio di un concessionario concorrente (il Genoa Port Terminal del gruppo Spinelli), pur avendo ricevuto le stesse richieste di intervento anche dal concessionario attore. Una condotta, secondo la tesi del ricorrente "discriminatoria" che avrebbe alterato ingiustificatamente gli equilibri concorrenziali all' interno del porto. Secondo il principio affermato da Bruxelles e fatto proprio dal Tribunale di Genova, "la nozione di impresa sarebbe di carattere più economico che giuridico, con la conseguenza che il suo tratto caratteristico starebbe nell' esercizio organizzato e duraturo di una attività economica sul mercato". Le **AdsP** esercitano una attività economica, proprio in quanto, come precisato dalla stessa Commissione Europea, "rilasciano concessioni o autorizzazioni a imprese private per l' impiego commerciale del bene e la fornitura di servizi a compagnie di navigazione".

The screenshot shows the website interface for Stylo24. At the top, there is a navigation menu with categories: HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, POLITICA, and SOCIETÀ. The main header features the logo 'STYLO24' and the subtitle 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MED'. Below the header is a large aerial photograph of a port terminal. A text box overlaid on the image contains the article title: «Le Autorità di Sistema Portuale sono delle imprese». Below the title, there is a short introductory paragraph and the author's name, 'Di Redazione - 08 Giugno 2019'. At the bottom of the screenshot, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn, along with a 'Seguici su facebook' button and a small thumbnail for another article titled 'Nico - La vera storia dei catalani'.