



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 03 luglio 2019**



## Prime Pagine

03/07/2019	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 03/07/2019	8
03/07/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 03/07/2019	9
03/07/2019	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 03/07/2019	10
03/07/2019	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 03/07/2019	11
03/07/2019	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 03/07/2019	12
03/07/2019	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 03/07/2019	13
03/07/2019	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 03/07/2019	14
03/07/2019	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 03/07/2019	15
03/07/2019	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 03/07/2019	16
03/07/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 03/07/2019	17
03/07/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 03/07/2019	18
03/07/2019	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 03/07/2019	19
03/07/2019	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 03/07/2019	20
03/07/2019	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 03/07/2019	21
03/07/2019	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 03/07/2019	22
03/07/2019	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 03/07/2019	23
03/07/2019	<b>MF</b> Prima pagina del 03/07/2019	24

## Primo Piano

02/07/2019	<b>Corriere Marittimo</b> INTERVISTA/ APM Terminals: La sicurezza in porto non ha gerarchia e non accetta compromessi	25
------------	--	----

## Trieste

03/07/2019	<b>Il Gazzettino (ed. Pordenone)</b> Pagina 33 Il senatore Ciriani si appella a Di Maio Dal Mas: attenzione all' egemonia cinese	27
------------	---	----

03/07/2019	<b>Messaggero Veneto (ed. Pordenone)</b> Pagina 19	28
	«Aprire il mercato ai cinesi è una strada pericolosa»	
02/07/2019	<b>Borsa Italiana</b>	29
	Circle partecipa a progetto europeo FENIX su Corridoio Reno-Alpi	
02/07/2019	<b>FerPress</b>	30
	CIRCLE partecipa al progetto europeo FENIX sul Corridoio Reno-Alpi e, attraverso Info.era, sul Corridoio Baltico-Adriatico	
02/07/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	31
	Circle partecipa al progetto europeo Fenix <i>Massimo Belli</i>	
02/07/2019	<b>TeleBorsa</b>	32
	Circle partecipa a progetto europeo FENIX su Corridoio Reno-Alpi	

## Venezia

03/07/2019	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 3	33
	Strade, ferrovie, porti e aeroporti Piano (da sogno?) per 19 miliardi <i>Marco Bonet</i>	
03/07/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 33	35
	Navi, il Piano regionale dei trasporti indica Marghera come porto crociere	
03/07/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 16	36
	Ambiente Venezia scrive all' Unesco «Grandi navi subito alle Bocche di porto»	
03/07/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 42	37
	«Zes affossata da Lega e M5s» L' ira del Pd contro il Governo	
03/07/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 22	38
	Categorie unite per la nuova Zes Il Pd: «Chiaro che la Lega non vuole»	
03/07/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 22	39
	Porto Marghera, bonifiche solo al 16%	

## Savona, Vado

03/07/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 27	41
	Porto, prudenza dei revisori ma il Comune divide gli utili	

## Genova, Voltri

03/07/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15	42
	Genova, dal porto una legge per le navi con la spina	
03/07/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 6	43
	Banchine elettrificate la sfida del porto	
02/07/2019	<b>Genova Post</b>	44
	Elettrificazione delle banchine, prosegue il progetto	
02/07/2019	<b>Primo Magazine</b>	45
	Convegno sull' elettrificazione delle banchine del Porto di Genova <i>GAM EDITORI</i>	
02/07/2019	<b>PrimoCanale.it</b>	46
	Porto di Genova, banchine elettrificate per ridurre lo smog: il progetto va avanti	
02/07/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	47
	Da Genova una legge per le navi con la spina <i>ALBERTO QUARATI</i>	
02/07/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	48
	Ambiente: Genova prova a estendere il cold ironing	
03/07/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	49
	«Transshipment, il mercato tira»	



03/07/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2	50
	Armatori italiani, pace lontana	
03/07/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3	52
	Piattaforma telematica, bocciatura di Confetra	
03/07/2019	<b>Libero</b> Pagina 22	53
	Circle vince gara Ue	
02/07/2019	<b>Il Nautilus</b>	54
	SRM alla Genoa Shipping Week	
03/07/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	55
	Intervista Banchemo - L'abbraccio tra porto e città tra i risultati della 'Week'	

## La Spezia

03/07/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 17	56
	Porto, nuove regole: per decidere sulle aree servirà l'ok del Comune	
03/07/2019	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 38	57
	Aree ripermite nel porto Più voce in capitolo per il Comune	
03/07/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 18	58
	Porto mercantile Scalisi general manager di Contship La Spezia	
03/07/2019	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 48	59
	Scalisi nuovo manager di Lsc	

## Livorno

03/07/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 16	60
	Piattaforma Europa, Carlea da Verna	
02/07/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	61
	Livorno, Carlea incontra Verna: Darsena Europa fare presto e bene	
03/07/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	62
	Un vertice con il commissario e il sindaco per definire assetti e crescita del porto	
02/07/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	63
	Piattaforma Europa: fare presto e bene <i>Massimo Belli</i>	
03/07/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 26	64
	Container per eventi al porto Cala de' Medici	
03/07/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	65
	Per Livorno cambiamenti sul rimorchio	
02/07/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	66
	Vendita azioni Porto 2000 compromettono concorrenza? <i>Massimo Belli</i>	

## Piombino, Isola d' Elba

03/07/2019	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 13	68
	Trotta alla lista Ferrari: «Sbagliate a prendervi meriti non vostri»	
03/07/2019	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 14	69
	Niente servizi ai disabili in porto per il mancato rinnovo del bando	
03/07/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 46	70
	«Così possiamo ridurre le file»	
03/07/2019	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 17	71
	L'Elba fa il pieno, ma è caos agli imbarchi	



03/07/2019	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 21	72
	Elba Tunnel, Cacelli dice che il progetto è quasi pronto	
03/07/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	73
	PIM, la benna all' opera	

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/07/2019	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 3	74
	«Ma il rosso prolungato manderebbe in tilt la città»	
03/07/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	75
	Nel porto di Ancona il venerdì è MSC Day	

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/07/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35	76
	Enel, c' è intesa tra Comune e Regione	
03/07/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35	77
	Nasce un patto tra le Authority di Civitavecchia e Barcellona	
02/07/2019	<b>FerPress</b>	78
	Firmato protocollo intesa tra porto di Civitavecchia e porto di Barcellona	
02/07/2019	<b>Informare</b>	79
	Accordo tra i porti di Barcellona e Civitavecchia per promuovere un corridoio intermodale nel Mediterraneo	
02/07/2019	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	80
	Firmato il protocollo d' intesa tra i porti di Civitavecchia e Barcellona	
02/07/2019	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	82
	Un protocollo d' intesa tra i porti di Civitavecchia e Barcellona	
02/07/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	83
	Accordo tra Civitavecchia e Autorità portuale di Barcellona	<i>Giulia Sarti</i>
02/07/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	84
	Firmato protocollo di intesa tra i porti di Barcellona e Civitavecchia	
02/07/2019	<b>Ferrovie</b>	85
	Presentata a Civitavecchia la "Nuova" Cruise Roma di Grimaldi	
02/07/2019	<b>Primo Magazine</b>	86
	La "nuova" Cruise Roma presentata a Civitavecchia	<i>GAM EDITORI</i>
03/07/2019	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 18	87
	La nuova Cruise Roma del Gruppo Grimaldi presentata nel porto di Civitavecchia	
02/07/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	88
	Traghetti: Grimaldi dice stop ai fumi nei porti	<i>FRANCESCO FERRARI</i>
02/07/2019	<b>TTg Italia</b>	89
	Grimaldi Lines e la Cruise Roma 'allungata': i numeri del restyling	

## Napoli

03/07/2019	<b>Cronache di Napoli</b> Pagina 25	90
	Riqualificazione del porto In arrivo i fondi della Regione	
02/07/2019	<b>Sea Reporter</b>	91
	SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"	
02/07/2019	<b>Ildenaro.it</b>	92
	Srm, giovedì la presentazione del rapporto sull' economia marittima in Italia	



## Salerno

02/07/2019	<b>Iacittadisalerno.it</b>	93
Rifiuti, la commissione d'inchiesta al Porto di Salerno		

## Bari

03/07/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 28	94
«Noi sequestrati per ore al porto»		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

03/07/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)</b> Pagina 32	96
Banchine da pulire e nuove rotte L' autorità portuale dice sì al sindaco		
03/07/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27	97
Porto, l' Authority fa il punto con Alessio		
02/07/2019	<b>Il Dispaccio</b>	98
Autorità portuale di Gioia Tauro, Agostinelli incontra il sindaco Alessio		
02/07/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	99
Gioia Tauro, Agostinelli illustra al sindaco il piano di rilancio del porto		
02/07/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	100
Agostinelli ha fatto visita al sindaco di Gioia Tauro		<i>Massimo Belli</i>

## Olbia Golfo Aranci

03/07/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 36	101
Black out: il porto presenta il conto all' Enel		
02/07/2019	<b>Il Nautilus</b>	102
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Comitato e Organismo di Partenariato rinviando la decadenza di CICT per le ultime trattative del MIT		<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>
02/07/2019	<b>Informare</b>	103
Posticipata la votazione sulla decadenza della concessione alla Cagliari International Container Terminal		
02/07/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	105
Cict, congelata la decisione sulla decadenza della concessione		

## Cagliari

03/07/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 19	106
Area metropolitana, esperti a convegno: le strategie per la crescita economica		
03/07/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 34	107
Navi piccole, si paga dazio		
02/07/2019	<b>Ansa</b>	108
Porto canale: rinviata decadenza Cict		
02/07/2019	<b>Ansa</b>	109
Porto canale: si tratta ancora, rinviata decadenza Cict		
02/07/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	110
Cagliari, porto rimanda decadenza concessione Cict		



## Catania

03/07/2019	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 17	112
Collaborazione tra Storia Patria e Autorità portuale per la cultura		
<hr/>		
03/07/2019	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 10	113
Amt aumenta le corse per i lidi della Playa		
<hr/>		

## Palermo, Termini Imerese

03/07/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 10	<i>Nino Amadore</i> 114
Orlando: «Così apro Palermo agli investimenti dall'estero»		
<hr/>		
03/07/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2	116
PALERMO, DUE BANDI PER IL TERMINAL ALISCAFI		
<hr/>		

## Focus

03/07/2019	<b>Italia Oggi</b> Pagina 31	117
Modifiche catastali nei porti		
<hr/>		
02/07/2019	<b>Portnews</b>	<i>di Davide Maresca</i> 118
Una sentenza che fa l'impresa		
<hr/>		
03/07/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	120
Porti e logistica, quale domani se i terminal vanno agli armatori		
<hr/>		



# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**In cerca di cibo**  
Dalla Norvegia al Canada  
il viaggio della volpe artica  
di **Riccardo Bruno**  
a pagina 23



**Domani gratis**  
«Corriere Salute»: ecco come Internet cambia il cervello  
chiedete in edicola il settimanale di 28 pagine



La tedesca von der Leyen presidente della Commissione, Lagarde alla Bce. Conte: a noi il responsabile della Concorrenza

## Due donne al vertice dell'Europa

Si alla linea Merkel. L'Italia perde ruoli di spicco. Ma Sassoli verso la guida del parlamento Ue

### LA NOSTRA FRAGILITÀ

di **Antonio Polito**

**A**l quattordicesimo tentativo ce l'hanno fatta. Una donna potrebbe diventare per la prima volta la «signora Presidente» della Commissione europea. Con l'indicazione di Ursula von der Leyen, madre di sette figli, la politica al femminile fa un balzo in avanti, e può rompere uno dei soffitti di cristallo più resistenti al mondo: quello di Palazzo Berlaymont a Bruxelles. Se poi Christine Lagarde prenderà il posto di Mario Draghi alla Eurotower di Francoforte, come da accordi, allora il ticket «rosa» dell'Europa entrerà nella storia. Evviva.

Per l'Italia c'è anche un'altra buona notizia. Per un complesso gioco di sponde, i socialisti hanno candidato David Sassoli, del Pd, come presidente del Parlamento. E siccome il patto era che spettava a loro il posto, è molto probabile che oggi un italiano succederà a un altro italiano (Tajani) nel ruolo di speaker a Strasburgo.

Le buone notizie, alla fine dell'incredibile due giorni del vertice europeo, finiscono però qui. Sempre sul filo del fallimento, frantumato in più punti, con un finale contestato, il conclave dei leader che dovrebbero guidare l'Europa fuori dai guai si è dimostrato abbondantemente al di sotto del compito.

continua a pagina 26



In alto la presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen (60 anni) e, sotto, Christine Lagarde (63)

**L'aristocratica madre di sette figli**

di **Paolo Valentino**

a pagina 4

**La mediatrice leader con stile**

di **Daniilo Taino**

a pagina 5

Passa la «linea rossa» di Merkel: due donne ai vertici dell'Europa. La tedesca Ursula von der Leyen guiderà la Commissione, mentre la francese Christine Lagarde sarà alla Bce. L'Italia perde ruoli di spicco ma David Sassoli verso la guida dell'Europarlamento. da pagina 2 a pagina 7

### IL RETROSCENA

**Così ha vinto la cancelliera**

di **Federico Fubini**

a pagina 3

### GIANNELLI

#### L'ITALIA IN EUROPA



### SEA WATCH L'IRA DI SALVINI: SARÀ ESPULSA. MA IL PM FERMA IL MINISTRO

## Migranti, Carola libera

### Il gip: ha salvato vite

di **Florenza Sarzanini**

**S**ea Watch, la capitana Carola Rackete è libera. Ieri il gip di Agrigento ha annullato l'arresto: «Ha agito per salvare i migranti». Caduto il reato di resistenza a nave da guerra, perché la motovedetta della GdS speronata non è una nave da guerra. Caduta anche la resistenza a pubblico ufficiale, perché Carola avrebbe agito in adempimento di un dovere. Salvini: «Espulsa». Ma il pm nega il consenso, alle pagine 8 e 9 **Piccolillo**

### L'ANNE: IL PG DELLA CASSAZIONE LASCI

## «Sette anni di lusso» Palamara, i viaggi, l'amica

di **Giovanni Bianconi**

**L'**Anni chiede le dimissioni del procuratore generale della Cassazione Riccardo Fuzio intercettato al telefono con Palamara, già indagato. Dal pg, però, solo silenzi e cellulare spento. Intanto dalle carte del pm ecco le telefonate di Palamara con l'amica: «Abbiamo vissuto sette anni nel lusso». a pagina 11

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Il Grande Centro

**C**he le zone a traffico limitato fossero di sinistra, come le librerie a muro e il gelato in coppetta, era risaputo anche prima che a Madrid il candidato della destra Martinez-Almeida ne denunciasse la faziosità, facendo della loro abolizione il fulcro del suo programma. Ma ora che, diventato sindaco, ha abbattuto i varchi della Ztl come altrettanti muretti di Berlino, la sana democrazia del clacson e dei tubi di scappamento è tornata a esprimersi nel centro storico della capitale spagnola, con buona pace di chi lo aveva trasformato in una bolla anacronistica di aria pulita e rumori rarefatti. L'inquinamento è una delle tante bugie propinate dall'intelligenza progressista. Se un madrilenio di sinistra non ha il fisico per attraversare un ingorgo respirando a pieni polmoni, sono proble-

mi suoi. Ma non può impedire a un madrilenio di destra di parcheggiare il Suv sul gradino del Prado, o magari all'interno, quando finalmente ci si deciderà a riconvertirlo in un garage multipiano.

Il fatto che nei centri storici delle metropoli abitino solo i turisti, e che i proprietari degli appartamenti non siano i radical chic indigeni ma i fondi sovranisti, è una intronazione indebita della realtà nei confronti della narrazione dominante. Noi, per fortuna, siamo già oltre. A Roma, grazie agli sforzi della giunta pentastellare, in questi giorni bollenti la «monnezza» sommerge i cassonetti dei Parioli e quelli di Tor Pignattara con esemplare equanimità. Il profumo della nuova democrazia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



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



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie



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



00703  
Pubb. Internaz. Spec. n. 4/P. - D.L. 30/3/2003 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) ED. Milano  
0771120-4483038





**Autostrade, Di Maio apre alla trattativa, ma poi si corregge: "Pronti alla revoca"**  
Meglio sbrigarci perché i signori del casello vogliono **continuare a stangarci**



**ristora**  
INSTANT TEA

# il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**ristora**  
INSTANT TEA

Mercoledì 3 luglio 2019 - Anno 11 - n° 181  
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 10,00 con il libro "Pubblicamente scontenti"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**Le nomine Ue**  
Leyen e Lagarde  
donne d'Europa  
Così l'Italia evita  
il tedesco alla Bce



■ CANNAVÒ E FELTRI  
A PAG. 8 - 9

**Ad Agrigento**  
Il gip libera Carola  
L'archiviazione  
di Conte e ministri  
sull'altra SeaWatch

■ MANTOVANI E SCIRO A PAG. 4

**Report Antitrust**  
"Fca, Mediaset&C.  
in paradisi fiscali:  
danni per 8 mld"

■ CERASA A PAG. 14

**Fugatti (Lega)**  
"Catturate l'orso:  
è confidente, farà  
male a qualcuno"

■ RODANO A PAG. 6

■ **IL COMMENTO**

PAROLE VIETATE  
DA SALVINI SU FB:  
"QUANTO MANGI"

■ ROBECCHI A PAG. 13

**TOP SECRET** LE NUOVE INTERCETTAZIONI DEL CASO  
"TOGHE SPORCHE" SU GIUDICI E POLITICI

## CSM, ECCO LE CARTE CHE NESSUNO HA ANCORA LETTO



**LOTTI**

GIRA CON UNO  
"STRUMENTINO"  
PER BONIFICARE  
I RISTORANTI DEI  
SUOI SUMMIT

**PIGNATONE**

PALAMARA: "SI  
CREDE GIULIO  
CESARE. PROMISE  
AIUTO A RENZI  
E POI LO TRADI"

**ERMINI**

LOTTI: "GLI HO  
DETTO CHE L'HO  
MESSO LÌ, DEVE  
RISPONDERMI.  
ORA MI RICEVE"

**MATTARELLA**

"PIGNATONE VA  
A PRANZO SU".  
ASSEDIO AL  
QUIRINALE PER  
IL CAPO DI ROMA

■ MASSARI, PACELLI E PROIETTI A PAG. 2 - 3

**Patronaggio a rotelle**

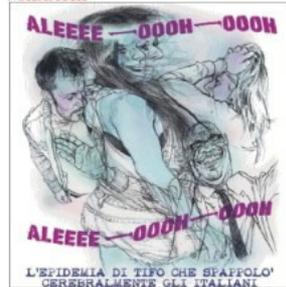
■ MARCO TRAVAGLIO

Per il decimo compleanno del Fatto, abbiamo iniziato un giro d'Italia che ci ha portati, come prima tappa, in Sardegna. Ad Alghero e a Cagliari. Due incontri molto partecipati con i nostri lettori e abbonati, quelli che compiono 10 anni con noi e quelli nuovi. Abbiamo invertito l'ordine tradizionale del dibattito: prima le domande del pubblico, poi le nostre risposte. Molte domande riguardavano la SeaWatch-3 e la capitana Carola Rackette. A spanne, anche alla luce delle lettere che riceviamo, possiamo dire che la comunità del Fatto si divide a metà. Una parte, più attenta al lato umano, simpatizza e solidarizza con questa donna coraggiosa e generosa, che potrebbe fare la bella vita e invece si batte per i suoi ideali, recupera migranti da barconi pericolanti in acque libiche e li porta in Italia (anziché negli altri porti sicuri più vicini) per creare l'ennesimo incidente col nemico Matteo Salvini, violando dichiaratamente una serie di leggi, regole e ordini, ma rivendicando la sua disobbedienza civile e accollandosene le conseguenze senza fuggire né piagnucolare (diversamente da Salvini, scappato dal suo processo con l'immunità ministeriale votata anche da lui).

L'altra parte, più sensibile alla legalità, non accetta che l'Italia resti il capro espiatorio dei ricatti libici e del menefreghismo europeo (con la beffa delle lezioncine di accoglienza da "partner" egoisti e spietati), teme che il ritorno delle Ong nel Mediterraneo provochi un altro boom di partenze, morti e sbarchi (come fino a due anni fa, prima che Minniti mettesse un po' d'ordine in quella jungla d'acqua), distingue fra l'atto umanitario iniziale e le azioni illegali successive della Rackette, solidarizza coi finanziieri che hanno rischiato la pelle per l'attracco spericolato della capitana, resta incredula dinanzi all'avallo critico offerto da alcuni parlamentari Pd&C, teme che la Sea Watch abbia regalato altri voti alla Lega e si rimette al giudizio della magistratura. Quasi tutti apprezzano il tentativo del Fatto di ragionare e distinguere, senza intruparsi nelle opposte tifoserie della curva Sud della Capitana e della curva Sud del Capitano. Ora che la crisi è chiusa, la ricostruzione dei fatti deve prevalere sulle emozioni di quei 17 giorni convulsi. Partendo dalle regole dello Stato di diritto - Costituzione, Codice penale e Codice della navigazione - e da un dato incontestabile: gran parte delle simpatie Carola se l'è conquistata dichiarando la sua disobbedienza civile e dicendosi pronta a subirne le conseguenze. Ora che le subisce, è assurdo e anche un po' ridicolo scandalizzarsene.

SEGUE A PAGINA 24

**Mannelli**



**"FALSO IN BILANCIA"** Il nuovo libro e la guerra in famiglia

## Ho fame e mi appare Pannella

■ SELVAGGIA LUCARELLI

Sulle ragioni della mia fame congenita ho sempre avuto un dannato sospetto. Io ritengo che la mia fame ciclopica nasca dall'inappetenza ciclopica di mia madre. Sono pressoché certa del fatto che mentre mia madre era incinta di me, nei nove mesi di gestazione, attraverso il cordone ombelicale che mi ha legata indissolubilmente alle sue decisioni alimentari, sia pas-



sato il fabbisogno calorico di una quaglia. Sono convinta che la piccola voglia rossa dietro al collo con cui sono nata, non fosse una voglia di fragola ma una M di McDonald's. Sono totalmente persuasa del fatto che io sia nata podalica perché volevo nascere in piedi, già in posizione per piazzarmi davanti alla cassa di Krispi Kreme e chiedere una ciambella Biscotti Oreo e creme brûlée.

A PAG. 19

**La cattiveria**

"Il Giornale" di Sallusti:  
"Berlusconi debutta  
a Strasburgo tra gli applausi  
dei colleghi". 41 bis!

WWW.FORUM.SPINOZAJT

**MILANESIANA**

Si rideva meglio  
quando si stava  
peggio, credeteci

■ GINO E MICHELE A PAG. 22



















# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Oggi**  
Sblocca cantieri:  
tutte le regole  
per la riforma  
degli appalti  
— a 0,50 euro più il quotidiano



**Domani**  
Condoni, nuova  
chance: ripartono  
saldo e stralcio  
e rottamazione  
— a 0,5 euro oltre al quotidiano



We deliver!

FTSE MIB 21392,87 +0,65% | SPREAD BUND 10Y 220,90 -9,30 | €/S 1,1301 -0,42% | ORO FIXING 1391,05 +0,07% | Indici e Numeri → PAGINE 26-29

## Due donne per Commissione Ue e Bce

### VERTICI EUROPEI

Ursula von der Leyen, fedelissima di Angela Merkel, sarà capo dell'esecutivo Ue

Christine Lagarde lascia il Fondo monetario per succedere a Mario Draghi

Il belga Michel al Consiglio Conte: all'Italia Concorrenza e una vicepresidenza

Dopo una maratona di tre giorni, i capi di Stato di governo della Ue hanno trovato l'accordo sul pacchetto di nomine per nuovi vertici delle istituzioni europee, anticipando il Parlamento che oggi eleggerà il suo presidente. Due donne andranno alla guida della Commissione e della Banca centrale.

Sono Ursula von der Leyen, popolare, attuale ministro della Difesa in Germania e fedelissima di Angela Merkel, e la francese Christine Lagarde che lascia la guida del Fondo monetario internazionale e succede a Mario Draghi. Il pacchetto si completa con l'elezione del primo ministro liberale belga Charles Michel alla presidenza del Consiglio europeo, e con l'indicazione del ministro degli Esteri spagnolo Josep Borrell, socialista, come Alto rappresentante per la politica estera, ruolo ricoperto negli ultimi cinque anni da Federica Mogherini. La presidenza del Parlamento andrà ad un esponente socialdemocratico ma in staffetta con un popolare. L'Italia spera in una vicepresidenza della Commissione. Il successo del Consiglio nell'imporre l'archiviazione del sistema dello *spitzenkandidat* per la Commissione conferma il ruolo decisivo dei governi nazionali nelle vicende europee, a scapito del ruolo del Parlamento. — *Serietà a pagina 3*



Al vertice, la tedesca von der Leyen (a sinistra) è stata proposta per la presidenza della Commissione Ue. La francese Lagarde è stata designata al vertice Bce

## Niente procedura: verso il via libera Ue alla manovra 2019

### OGGI LA COMMISSIONE

Collegio pronto a ritirare la proposta di infrazione, in autunno il nodo 2020

Continua la corsa al BTP: tassi del decennale all'1,84% Lo spread scende a 221

L'aggiustamento varato da Roma soddisfa Bruxelles: la Commissione Ue dovrebbe ritirare oggi la raccomandazione di procedura per debito eccessivo, ritenendo i conti pubblici

italiani del 2019 in linea con il Patto di Stabilità. Ma sarebbe solo rinviato il redde rationem: il mancato impegno per il 2020 rende più difficile il confronto in autunno. Primo effetto, intanto, del "salva-conti": in attesa di conoscere i risparmi su reddito di cittadinanza e quota 100, vengono congelati 4,5 miliardi di ministeri. Sul mercato continua la corsa ai titoli di Stato italiani, favorita dalla correzione dei conti e dalla convinzione che la Bce entrerà presto in campo: il rendimento del BTP decennale è sceso a 1,84%. Lo spread sul Bund cala a 221 punti base, minimo da luglio 2018. Romano, Mobilis, Trovati e Longo — *a pagina 2*

### INTERVISTA A OLLI REHN

«Le Omt strumento necessario per la Bce, servono regole chiare per un uso rapido»

Isabella Bufacchi — *a pag. 5*



## Scuola, 59mila assunzioni a settembre

### LE CATTEDRE VACANTI

Metà dei docenti scelta con graduatorie per titoli, metà a esaurimento

Il ministro dell'Istruzione Russetti ha chiesto al governo l'autorizzazione a coprire i posti che il prossimo anno scolastico si renderanno vacanti: quasi 59 mila cattedre (58.627 per la precisione, di cui 14.552 di sostegno) da assegnare a docenti a tempo indeterminato. Per il 50% delle assunzioni si attingerà a graduatorie dei concorsi per titoli ed esami, per il restante 50% a graduatoria ad esaurimento. L'anno scorso il governo autorizzò il Miur a mantenere in ruolo 57 mila docenti, ma lo a buon fine per carenza di candidati. Tucci — *a pag. 6*

### LAVORO

#### I CENTRI IN ITALIA

Amazon cresce con altri mille dipendenti

— *a pag. 8*

#### SANT'AGATA (BO)

Lamborghini, 600 posti in verniciatura

Larizza — *a pag. 8*

# 20 miliardi

la stima dell'ipotetico indennizzo che dovrebbe essere corrisposto ad Autostrade per l'Italia (Aspi) in caso di revoca della concessione

## La commissione del Mit

«Rischioso revocare la concessione ad Aspi, l'alternativa è rinegoziare»

Giorgio Santilli — *a pag. 11*

### PANORAMA

#### CASO SEA WATCH

Il Gip libera Carola E Salvini si scaglia contro i magistrati

Il Gip di Agrigento non ha convalidato l'arresto della comandante della Sea Watch, Carola Rackete. Il reato di resistenza ad una nave da guerra non sussiste in quanto la motovedetta della Finanza non è una nave da guerra. Il ministro Salvini ha reagito attaccando la magistratura: «Non è la giustizia che serve a un Paese che vuole crescere. È urgente la riforma cambiando i criteri di assunzione». — *a pagina 6*

#### TELEVISIONE

Mediaset, Vivendi attacca: serve una nuova assemblea

Il gruppo francese Vivendi spara un colpo a sorpresa nella vicenda con Mediaset. È di ieri la richiesta di convocazione di una nuova assemblea con l'obiettivo di annullare le deliberazioni assunte a voto maggiorato. Ora il cda del Biscione dovrà decidere se accogliere la richiesta. — *a pagina 12*

#### CAMERE DI COMMERCIO

Parla Bassilichi: «La riforma va completata, serve chiarezza»

Marzio Bartoloni — *a pagina 7*

#### CONCORRENZA FISCALE

L'Antitrust: Fca a Londra un danno erariale all'Italia

Il trasferimento della sede fiscale di Fca a Londra ha causato all'Italia «un rilevante danno economico». Lo ha dichiarato ieri il presidente dell'Antitrust, Roberto Rustichelli. «L'Italia è uno dei Paesi più penalizzati» dalla concorrenza fiscale, ha aggiunto. — *a pagina 22*

#### PETROLIO

Un ase Opec-Russia per controllare i prezzi

Opec e Russia rinvialdano il legame per contrastare l'avanzata del petrolio shale americano: il Cartello petrolifero, nella formula estesa ai non membri chiamata Opec+, ha deciso di allungare fino al 31 marzo 2020 i tagli di 1,2 milioni di barili al giorno che proseguono da gennaio. — *a pagina 13*

**Blumatica SHEQ**  
il software Q-HSE Management  
per la sicurezza della tua azienda e dei tuoi lavoratori  
Scopri ad esempio come è facile condurre gli audit e gestire segnalazioni o non conformità rilevate  
www.blumatica.it/sheq

## «Soluzione industriale per salvare Carige»

### PARLA CIMBRI

Unipol sale al 20% di Bper Il cco: «Altre condizioni per intervenire su Genova»

«Unipol è salita al 19,9% di Bper» e «per Carige la migliore opzione è un'operazione industriale, ma al momento non ci sono le condizioni». Mentre in materia di regole, la revisione di Solvency II è

chiave per il settore assicurativo. Carlo Cimbrì, cco di Unipol e presidente di UnipolSai, nell'intervista a Il Sole 24 Ore parla, tra le altre cose, anche della nuova sfida nel settore bancario dopo 30 anni di polizza. E in proposito ricorda che «la compagnia adataria di Bper è mutata sensibilmente» e «sono venuti a mancare quegli elementi che avevano portato» il gruppo a decidere di restare fuori dai board dell'Istituto». Laura Galvagni — *a pag. 11*

### L'ALLARME EBA SU BASILEA 3

Banche Ue, buco da 135 miliardi

Luca Davi — *a pag. 11*

## Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Sicurezza, le regole per le 40mila aziende che hanno sedi e filiali estere

Cristina Casadei — *a pag. 24*



Mercoledì 3 Luglio 2019  
Nuova serie - Anno 28 - Numero 155 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\* Offerta associabile con Marketing Oggi (Italia Oggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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

\* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,20



**DECRETO DEL MISE**  
**Fino a 40 mila euro a impresa per il manager digitale**  
*Lenzi a pag. 29*

**CORTE DI CASSAZIONE**  
**Evasione Iva, c'è l'assoluzione se il limite è superato solo di poco**  
*Alberici a pag. 30*

**FUSIONI**  
**Più comuni interessati, stessi fondi: si riducono i finanziamenti**  
*Cerzano a pag. 32*

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**Iva - La sentenza della Cassazione sull'evasione**  
**Crescita - Il testo del dl convertito in legge**  
**Manager digitali - Il decreto sui voucher**  
**Carte aziendali - La sentenza sulla detraibilità delle spese**



**Un milione di tonnellate di rifiuti è accatastato sui marciapiedi di Roma. E la Raggi non fa nulla**  
*Franco Bechis a pag. 8*

www.italiaoggi.it  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



# La rottamazione è à la carte

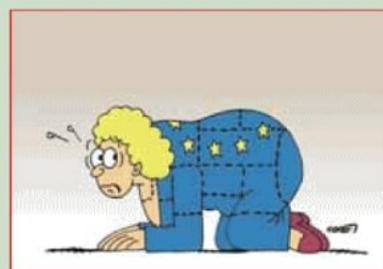
*Chi ha fatto domanda per azzerare le cartelle arretrate può ottenere la modifica del piano di rottamazione, evitando gli interessi, pagando in un'unica soluzione*

Chi ha fatto domanda per azzerare la cartella arretrata può ottenere la modifica del piano di rateizzazione. In particolare si può decidere di evitare gli interessi, passando dal pagamento a rate all'unica soluzione, o di scorporare alcune cartelle. Oggi infatti saranno pubblicati i modelli di adesione all'ultima edizione della rottamazione e al saldo e stralcio adeguati ai nuovi termini di presentazione.

*Mandolini a pag. 28*

**BUSINESS DA 1,6 MLD**  
**Cibo online, le consegne a casa cresciute del 56%**  
*Sottilari a pag. 15*

## Giorgetti (Lega) dice no a Salvini Non vuole fare il commissario Ue



A via Bellerio a Milano, sede nazionale della Lega, si guarda ancora con un misto di stupore e incredulità a quel «niet» sbattuto in faccia a Matteo Salvini dal sottosegretario alla presidenza del consiglio Giorgetti riguardo la sua disponibilità ad andare in Europa in qualità di commissario. Salvini pare che non l'abbia affatto presa bene perché «è un'occasione che forse non risponderà più nella storia della Lega», spiegano big leghisti, e in ogni caso «bisogna giocarsela bene». I più gettonati come possibili commissari alternativi sono Centinino (attuale ministro dell'Agricoltura) e Zaia (governatore del Veneto) oltre al ministro degli Esteri Mouvoero Milanese.

*Antonelli a pag. 5*

**DIRITTO & ROVESCIO**  
Il presidente della Repubblica tedesca, Frank-Walter Steinmeier, è costretto, ai sensi delle norme di legge e della Costituzione tedesca, a muoversi con grande circospezione evitando, in particolare, di assumere delle posizioni politiche. Con l'Italia però ha fatto un'eccezione. È infatti entrato, contro ogni tradizione e costume, a gamba tesa nella vicenda della Sea Watch e della sua comandante Carola Rackete, non a caso tedesca come lui. «È possibile», ha detto Steinmeier, «che in Italia ci siano delle leggi su quanto una nave può avvicinarsi a un porto...». Ma Steinmeier non è un governatore irresponsabile e pieno di birra che si vede in un pub, al quale si può perdonare tutto. È il solito presidente del più importante paese dell'Europa e quindi ha gli strumenti e i collaboratori per sapere esattamente che cosa dicono le leggi di un paese europeo. Tirare delle conclusioni, dopo aver ammesso che non si conoscono le premesse, non è certo all'altezza della carica che Steinmeier ricopre.

**confid systema!**  
Visione di impresa

**LA TUA IDEA DI IMPRESA.**  
**IL NOSTRO CONTRIBUTO**  
**PER FARLA CRESCERE IN EQUILIBRIO.**

Consulenza e soluzioni per un credito su misura innovativo e accessibile.



www.confidisistema.com



Message published with friend's promotional code. Leggere i fogli informativi sul sito web.

Con guida «Come pagare meno tasse nei tuoi investimenti» € 8,50 in più. Con guida «Modelli TSO e reddito 2019» € 6,00 in più.





# la Repubblica



Oggi a € 1,50



Mercoledì  
3 luglio 2019  
Anno 44 - N°156

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

SVOLTA STORICA A BRUXELLES

## Europa, al potere due donne di ferro

La tedesca al posto di Juncker al vertice Ue, la francese per il dopo-Draghi  
Italia a bocca asciutta, ma Conte chiede il commissario alla concorrenza  
Verso il no a procedura d'infrazione, Tria: non sforeremo

L'analisi

### Lo scacco di Macron-Merkel ai sovranisti

di Andrea Bonanni

Si era schierato contro il candidato Timmermans perché designato da francesi e tedeschi: «È una questione di metodo. Non vogliamo un'Europa a due, ma a ventotto», aveva spiegato Giuseppe Conte. Grazie a questa mossa geniale, il capo del governo italiano ora ha una tedesca delfina di Merkel alla guida della Commissione europea, una francese alla guida della Bce, un liberale belga amichissimo di Berlino e Parigi alla presidenza del Consiglio europeo e il socialista spagnolo che ha diretto la guerra contro Maduro in Venezuela al timone della diplomazia Ue. Timmermans, la bestia nera dei populist, resterà primo vicepresidente della Commissione insieme con la liberale Vestager.

● continua a pagina 26  
servizi di D'Argenio, Lopapa e Petri ● alle pagine 2 e 4



Ursula von der Leyen



Christine Lagarde

### Medico e madre di sette figli Guidava la Difesa

di Tonia Mastrobuoni  
● a pagina 3

### La campionessa che ha gestito la crisi greca

di Anais Ginori  
● a pagina 3

Domani sarà a Roma

### Se a Putin fa male la democrazia

di Bernard Guetta

È stato frainteso, Putin, quando ha dichiarato che il liberalismo sarebbe ormai «obsoleto»: non intendeva quello economico, ma la democrazia.

● a pagina 27  
servizi di Castelletti e Nigro  
● a pagina 10

IL NUOVO LIBRO DI

## GIAMPAOLO PANSA

### IL DITTATORE

«Siamo appena all'inizio di una storiaccia che durerà anni.»

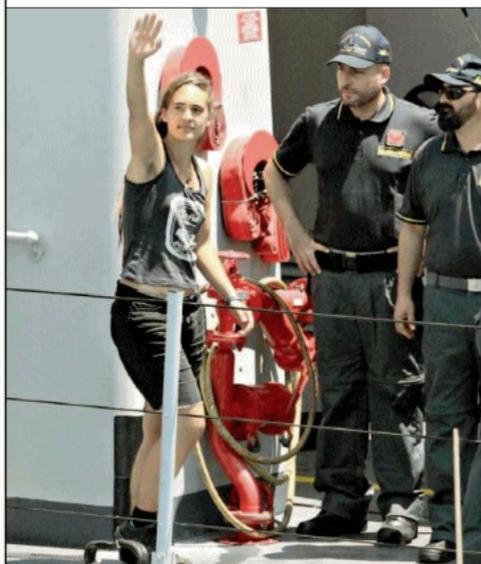
GIAMPAOLO PANSA

Rizzoli

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

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50  
Croazia KR 19 - Regno Unito: GBP 2,30 - Svizzera CHF 3,50

LA GIP DI AGRIGENTO



La Capitana Carola Rackete sulla motovedetta della Finanza

## Carola è libera Rabbia di Salvini

«Nessun reato, ha salvato i migranti»  
Il leghista: quella giudice fa politica

di Gad Lerner

#FreeCarola! C'è un giudice ad Agrigento. Anzi, una donna giudice per le indagini preliminari: Alessandra Vella. Ha dato prova di impermeabilità a chi

chiedeva la galera per Carola. ● a pagina 26  
servizi di Casadio De Riccardis De Vito, Tonacci e Ziniti ● alle pagine 8 e 9

L'emergenza tra cronaca e fantasia

### Rifiuti, la rivolta dei topi «Ora mangiamoci i romani»

di Stefano Benni

Erano venuti da ogni dove, strisciando lungo 150 chilometri di cunicoli, fogne e catacombe. Nella grande grotta del raduno migliaia di occhi rossi brillavano nel buio. Preceduto da due guardie con mini-torces a pila, entrò Re Augustus Mus Mus.

● a pagina 16  
servizi di Brera d'Albergo, Gentile e Pasolini  
● alle pagine 14 e 15



I rifiuti in strada a Roma A. SERRANO / AGF

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.

con CD  
Von Karajan  
€11,40

N2



Teatro Woody Allen alla Scala di Milano "Il mio Schicchi con finale a sorpresa"

IGLE SANTOLINI - P. 22

Uto Ughi "Io e Natascia, storia d'amore e di musica"

VANNA PESCATORI - P. 22



Tuttoscienze Così un algoritmo svela quale sarà il tuo futuro

BECCARIA E VACCARINO - INTUITOSCIENZE



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 3 LUGLIO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.180 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

IL PD SASSOLI VERSO IL VERTICE DELL'EUROPARIAMENTO. CONTE INDEBOLITO, MA PUNTA TUTTO SU UNA VICEPRESIDENZA

Due donne alla guida dell'Europa

Accordo Parigi-Berlino: la tedesca Von der Leyen alla Commissione e la francese Lagarde alla Bce

COSA CAMBIA A BRUXELLES

ORA L'ITALIA CONTA DI MENO

MARCO ZATTERIN

Sovranisti e populistici si sono sbagliati. Il voto del 26 maggio non ha spazzato via la «vecchia Europa»...

Non è stata una partita facile, i leader hanno ballato avvolti da una tempesta di incognite difficili da rimettere in ordine...

CONTINUA A PAGINA 21



Christine Lagarde, da novembre guiderà la Bce



Ursula von der Leyen, nuova presidente della Commissione Ue

Accordo Parigi-Berlino: la tedesca Von der Leyen alla guida della Commissione Ue, Lagarde alla Bce...

LA PRIMA SEDUTA

Sovranismo, selfie e il ritorno di Berlusconi A Strasburgo lo show dell'Europarlamento

EMANUELE BONINI - P. 5

MATTARELLA CONTESTATO IN AUSTRIA: "SOCCORRERE I PROFUGHI NON È UN REATO"

Il gip libera Carola, Salvini la espelle

Il gip smonta le accuse e libera la capitana Carola Rackette: «I reati non reggono, stava salvando persone»...

PROTESTE ANTI-ITALIANE A SALISBURGO

L'ANTIPATIA HA UN PREZZO

MATTIA FELTRI

FRANCESCO BEI

Compressione dei diritti? L'esecutivo sta mettendo in crisi gli equilibri di una società aperta e liberale come la nostra?

CONTINUA A PAGINA 21

STAMPA PLUS ST+

MORTI 14 MARINAI

AGLIASTRO, CIONCI E MASTROLILLI

Bruca un sottomarino nucleare, paura in Russia

PP. 10-11



IL CASO ORLANDI

DOMENICO AGASSO JR

"Emanuela si trova dove indica l'angelo" Si riaprono le tombe

P. 12



LE STORIE

MARCO PIATTI

La "Little League" del baseball va in scena a Novara

P. 27

GIUSEPPE ORRÙ

A Borgosesia arriva il registro dei gattari

P. 27



GHOTTO GALFRE ANTIPASTI D'ITALIA Scegli gli Originali

BUONGIORNO

Qualche tempo fa il nostro fecondo dibattito pubblico si è raccolto attorno a una nuova e spiazzante domanda: per quale motivo i migranti, anziché imbarcarsi per traversare...

Grandi speranze

MATTIA FELTRI

mo probabilmente kenota, di cui si ignorano le generalità, decollato domenica da Nairobi e diretto in Inghilterra...

IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA



**IN EDICOLA**

**MM**  
IL METODO MARCHIONNE

Oltre 300 pagine

CON

**Alber Elbaz svela la co-lab con Tod's**

Il designer: Mi interessa creare progetti che rimangano nella storia

**Bottoni in MF Fashion**



Alber Elbaz

**MF**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Vivendi chiede l'assemblea Mediaset**

I francesi vogliono che sia convocata un'altra assise straordinaria

**Brustia a pagina 15**

Anno XXIII n. 130  
Mercoledì 3 Luglio 2019  
€2,00 *Classificatori*



**IN EDICOLA**

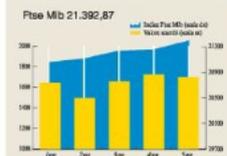
**Gentleman**

COGITO ERGO CEO

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Con MF Magazine For Fashion n. 104 € 6,00 (R 2,00 + € 3,00) Con MF Magazine for Living n. 45 € 6,00 (R 2,00 + € 3,00)

Spedizioni in A.P. art. 1 o L. 4064/02 Milano - (MF 2,14) - (G) R. 428 Firenze € 3,00



**BORSA +0,65%** 1€ = \$1,1301

**BORSE ESTERE**

Dow Jones	28.715	▲	Euro-Yen	122,26	▼
Nasdaq	8.494	▲	Euro-Fr5%	1,1169	▲
Tsipo	21.754	▲	Btp 10 Y	1,9900	▲
Frankfort	12.827	▲	Bund 10 Y	-0,4914	▼
Zurigo	10.821	▲	<b>FUTURE</b>		
Londra	7.899	▲	Euro-Btp	135,88	▲
Parigi	5.277	▲	Euro-Bund	120,7	▲
			US T-Bond	106,00	▲
<b>VALUTE-RENDIMENTI</b>			Fluxo Mib	21,315	▲
Euro-Dollaro	1,1301	▼	Euro-Swiss	0,8844	▼
Euro-Sterlina	0,8844	▼	S&P500 Cme	2,900	▲
			Nasdaq100 Mm	7,760	▲

**FOCUS OGGI**

**Il governo cambia il golden power sul 5G**

L'esecutivo avvia una consultazione con gli operatori tlc. In arrivo un decreto per semplificare l'iter di notifica e istruttoria

Leone a pagina 7

**IL ROMPIESPREAD**

Il Giappone ha ripreso la caccia alle balene. Tanto le ammazzano i sacchetti di plastica

**DOPO DRAGHI LA POLITICA FRANCESE GUIDA DA 8 ANNI IL FMI, DA SEMPRE INFLUENZATO DAGLI USA**

# In Bce l'americana Lagarde

Negli ultimi tempi ha invitato Francoforte a stimolare di più la crescita. La sua nomina libera un posto per l'Italia nel consiglio direttivo. Una donna anche alla Commissione Ue: è la tedesca Von der Leyen

(Ninfale a pagina 3)

**IL VIA AL POLO ITALIANO È ATTESO ENTRO IL 15 LUGLIO. IL GENERAL CONTRACTOR ROMANO SCATTA IN BORSA: +8%**

# Progetto Italia: Astaldi vola, Pizzarotti si scalda

L'azienda emiliana tratta per entrare nel nuovo maxi-gruppo attraverso l'aumento di capitale

(Carosielli a pagina 12)

**LA RELAZIONE**

**L'Antitrust: 8 mld di danni dai paradisi fiscali. E Fca...**

(Messia a pagina 4)

**OGGI IL PARERE DEI COMMISSARI UE**

**Procedura di infrazione, lo spread fiuta la vittoria dell'Italia e cala a 222 punti. Allo 0% il Btp a due anni**

(De Mattia, Leone, Lusardi e Moncada a pagina 2)

**RECUPERATI 664 MLN**

**Rev svaluta di 180 milioni le sofferenze di Etruria & C**

(Gualtieri a pagina 11)

**Eni** ottiene biocarburante anche dai rifiuti organici

**Luca** ricicla la plastica per darle nuova vita

**Eni+Luca è meglio di Eni.**

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

## INTERVISTA/ APM Terminals: La sicurezza in porto non ha gerarchia e non accetta compromessi

*Safety portuale: Tre punti di vista dello stesso problema - Intervengono: Francesco Mariani, segretario generale Assoport, Claudio Costa, direttore sicurezza APM Terminals Vado Ligure, Francesco Bandiera, presidente Fedepiloti. (Video Interviste)*

di Lucia NappiGENOVA - ' Nel settore portuale si verificano 124 infortuni sul lavoro ogni 1000 addetti, mentre negli altri comparti il livello degli infortuni è di 29 sempre su 1000 addetti. La forte rilevanza dei numeri mette in luce come il settore portuale sia maggiormente rischioso rispetto ad altri'. I dati provengono da una ricerca condotta dall' Inail nel 2018, a spiegarlo è Francesco Mariani, segretario generale di **Assoport**, intervenuto al convegno sulla safety portuale, svolto durante la settimana dello shipping genovese. L' attività portuale ha caratteristiche che la rendono differente da qualsiasi altro comparto, poichè nei porti si effettuano modalità di trasporto plurimodale (navi, mezzi di carico, mezzi di trasporto, ferrovia ecc.) con alto livello tecnologico. Le navi, soggette al fenomeno del gigantismo, spiega Mariani, ampliano sempre più il grado di automazione con frequenti cambiamenti nelle quantità e nelle tipologie delle merci, questo determina anche un lavoro ad alto rischio. Nei porti italiani tiene testa il settore ro-ro nel quale, anche se interviene la tecnologia, il lavoro manuale dell' uomo è ancora pesante e pertanto rischioso. Gli incidenti si verificano con facilità tra i lavoratori ex art 16 (L. 84/94) prestatori d' opera e art. 17 (L. 84/94). Riguardo al personale art. 16, c' è molto da migliorare, le aziende non sono strutturate e spesso si fanno concorrenza tra di loro, andando al ribasso sui costi del lavoro, ne consegue che diminuisce la capacità di queste aziende di imprimere formazione. Il rappresentante di **Assoport** interviene anche sul tema dell' autoproduzione, ovvero la possibilità dell' armatore di svolgere in autonomia le operazioni di rizzaggio e derizzaggio a bordo nave, permettendo ai mezzi di essere fissati sulle ro-ro per l' imbarco e sbarco. Argomento "caldo" in alcuni dei porti nazionali perchè vede il braccio di ferro tra armatori e compagnie portuali. " L' Armatore può fare autoproduzione se si adegua " - spiega il segretario- ' se ha una tabella delle personale dedicate a quel lavoro' sempre che a terra ci sia 'la verifica da parte delle Istituzioni ". Claudio Costa, direttore sicurezza APM Terminals container, Vado Ligure - interviene parlando di come la sicurezza venga attuata nei terminal portuali di proprietà di Maersk, e quindi anche nel nuovo terminal di Vado, ancora in fase di costruzione che diventerà operativo alla fine del 2019, dotato di tecnologia all' avanguardia e fortemente automatizzato. Il Gruppo Maersk, numero uno al mondo nel trasporto marittimo del container, sbarcato anche a terra nel settore della logistica, è al controllo di 74 APM Terminals container nel mondo, nei quali lavorano 2 mila persone. ' La sicurezza è la nostra licenza per operare, non ha gerarchia e non accetta nessun compromesso ' dice Costa - Lo slogan è Safety differently - (Costa interviene sull' argomento anche a margine del convegno VIDEO) - ovvero una maniera diversa di fare sicurezza: ' La base della nuova visione è avvicinare chi ha il potere di cambiare le cose, con la realtà del lavoro. Mandare i manager dove si svolgono le lavorazioni, perchè l' amministratore delegato, come il management si devono rendere conto dei pericoli, questo è il NUOVO APPROCCIO. E' necessario che i leader parlino con i lavoratori e imparino dai lavoratori. La pianificazione infatti si può discostare dalla realtà operativa, ma è sulla banchina, nei piazzali, a bordo delle navi, nei magazzini che si può verificare l' infortunio " - conclude il direttore della sicurezza - ' Coinvolgere i lavoratori migliora le capacità di prevenzione dell' incidente e rende il lavoratore in grado di valutare e prevenire l' infortunio '. Fail Safety è il secondo diktat sulla sicurezza di casa Maersk: ' l' incidente si può verificare ma se si mettono in atto le procedure di sicurezza, può essere evitato l' infortunio, da

Corriere Marittimo

INTERVISTA/ APM Terminals: La sicurezza in porto non ha gerarchia e non accetta compromessi

di Lucia Nappi

Safety portuale: Tre punti di vista dello stesso problema - Intervengono: Francesco Mariani, segretario generale Assoport, Claudio Costa, direttore sicurezza APM Terminals Vado Ligure, Francesco Bandiera, presidente Fedepiloti. (Video Interviste)

GENOVA - Nel settore portuale si verificano 124 infortuni sul lavoro ogni 1000 addetti, mentre negli altri comparti il livello degli infortuni è di 29 sempre su 1000 addetti. La forte rilevanza dei numeri mette in luce come il settore portuale sia maggiormente rischioso rispetto ad altri. I dati provengono da una ricerca condotta dall' Inail nel 2018, a spiegarlo è Francesco Mariani, segretario generale di Assoport, intervenuto al convegno sulla safety portuale, svolto durante la settimana dello shipping genovese. L' attività portuale ha caratteristiche che la rendono differente da qualsiasi altro comparto, poichè nei porti si effettuano modalità di trasporto plurimodale (navi, mezzi di carico, mezzi di trasporto, ferrovia ecc.) con alto livello tecnologico. Le navi, soggette al fenomeno del gigantismo, spiega Mariani, ampliano sempre più il grado di automazione con frequenti cambiamenti nelle quantità e nelle tipologie delle merci, questo determina anche un lavoro ad alto rischio. Nei porti italiani tiene testa il settore ro-ro nel quale, anche se interviene la tecnologia, il lavoro manuale dell' uomo è ancora pesante e pertanto rischioso. Gli incidenti si verificano con facilità tra i lavoratori ex art 16 (L. 84/94) prestatori d' opera e art. 17 (L. 84/94). Riguardo al personale art. 16, c' è molto da migliorare, le aziende non sono strutturate e spesso si fanno concorrenza tra di loro, andando al ribasso sui costi del lavoro, ne consegue che diminuisce la capacità di queste aziende di imprimere formazione. Il rappresentante di Assoport interviene anche sul tema dell' autoproduzione, ovvero la possibilità dell' armatore di svolgere in autonomia le operazioni di rizzaggio e derizzaggio a bordo nave, permettendo ai mezzi di essere fissati sulle ro-ro per l' imbarco e sbarco. Argomento "caldo" in alcuni dei porti nazionali perchè vede il braccio di ferro tra armatori e compagnie portuali. " L' Armatore può fare autoproduzione se si adegua " - spiega il segretario- ' se ha una tabella delle personale dedicate a quel lavoro' sempre che a terra ci sia 'la verifica da parte delle Istituzioni ". Claudio Costa, direttore sicurezza APM Terminals container, Vado Ligure - interviene parlando di come la sicurezza venga attuata nei terminal portuali di proprietà di Maersk, e quindi anche nel nuovo terminal di Vado, ancora in fase di costruzione che diventerà operativo alla fine del 2019, dotato di tecnologia all' avanguardia e fortemente automatizzato. Il Gruppo Maersk, numero uno al mondo nel trasporto marittimo del container, sbarcato anche a terra nel settore della logistica, è al controllo di 74 APM Terminals container nel mondo, nei quali lavorano 2 mila persone. ' La sicurezza è la nostra licenza per operare, non ha gerarchia e non accetta nessun compromesso ' dice Costa - Lo slogan è Safety differently - (Costa interviene sull' argomento anche a margine del convegno VIDEO) - ovvero una maniera diversa di fare sicurezza: ' La base della nuova visione è avvicinare chi ha il potere di cambiare le cose, con la realtà del lavoro. Mandare i manager dove si svolgono le lavorazioni, perchè l' amministratore delegato, come il management si devono rendere conto dei pericoli, questo è il NUOVO APPROCCIO. E' necessario che i leader parlino con i lavoratori e imparino dai lavoratori. La pianificazione infatti si può discostare dalla realtà operativa, ma è sulla banchina, nei piazzali, a bordo delle navi, nei magazzini che si può verificare l' infortunio " - conclude il direttore della sicurezza - ' Coinvolgere i lavoratori migliora le capacità di prevenzione dell' incidente e rende il lavoratore in grado di valutare e prevenire l' infortunio '. Fail Safety è il secondo diktat sulla sicurezza di casa Maersk: ' l' incidente si può verificare ma se si mettono in atto le procedure di sicurezza, può essere evitato l' infortunio, da

Toremart

AGENZIA MARITTIMA  
ALDO SPADONI  
Telefono - 0586 248111  
Fax 0586 248200

CTN  
RIPRODUZIONE AUTORIZZATA CON VIAGGIATORI  
www.ctn.it

Video

Your browser does not currently recognize any of the video formats.

# Corriere Marittimo

## Primo Piano

---

qui la presenza costante di controlli e la prevenzione'. Maersk con uno studio ha individuato i maggiori rischi che possono portare ad infortuni gravi o mortali dei lavoratori in porto e che sono: (VIDEO) 1. Trasporti: il rischio di essere investiti; 2. Lavoro in quota, a bordo nave o sui mezzi di banchina; 3. Carichi sospesi: rischio di sostare sotto i carichi sospesi; 4. Contractors, la presenza di ditte esterne; 5. Depositi delle sostanze infiammabili; A portare il punto di vista del servizio di pilotaggio è intervenuto al convegno Francesco Bandiera presidente Federazione nazionale Piloti di porto (VIDEO) 'Una buona prestazione di pilotaggio inizia con l'imbarco del pilota e termina con lo sbarco del pilota, perchè una buona prestazione di pilotaggio è intesa quando la sicurezza chiude tutto il ciclo produttivo legato alla manovra' - 'Il trasferimento dell'uomo dalla pilotina alla nave e viceversa rimane il punto centrale' 'Bignora predere un programma di addestramento su questa manovra ma, soprattutto, ci andremo a concentrare sui conduttori delle pilotine'. I drammatici incidenti di fine 2017 e inizio 2018 parlano chiaro, troppi piloti hanno perso la vita in Europa: Portogallo, Italia e Finlandia, "probabilmente" - conclude il presidente di Fedepiloti - "con delle procedure specifiche qualcosa di più si sarebbe potuto fare".

## Il senatore Ciriani si appella a Di Maio Dal Mas: attenzione all' egemonia cinese

LA POLITICA PORDENONE «Il governo e in particolare il ministro dello Sviluppo economico Di Maio, insieme a Regione, Comune di Pordenone e Unindustria convocano un tavolo di crisi per scongiurare la chiusura dell' azienda Safop, che rischia di colpire un centinaio di famiglie. Siamo dinanzi all' ennesima vicenda che coinvolge una società multinazionale, in questo caso cinese, che senza alcun preavviso e senza confrontarsi con i lavoratori, le istituzioni locali e la stessa Unindustria decide di mettere in liquidazione l' azienda. E' indispensabile, quindi, un intervento del governo per impedire la chiusura e individuare una soluzione che possa consentire all' azienda di ripartire e ai lavoratori di salvaguardare l' attuale posto di lavoro». Non ha dubbi il capogruppo di Fratelli d' Italia al Senato, Luca Ciriani, il quale ha annunciato una interrogazione urgente al ministro Di Maio. E sul caso interviene anche il senatore di Forza Italia Franco Dal Mas: «Non vorremmo che anche il caso Safop fosse emblematico di quanto Forza Italia sostiene da tempo: aprire senza batter ciglio alla politica egemonica di espansione cinese, fatta di acquisizioni di aziende e infrastrutture in Occidente è una strada pericolosa per la nostra società e la nostra economia. Il continuo negarsi della società al confronto con i sindacati a fronte di continue richieste per discutere della situazione finanziaria dell' azienda continua Dal Mas - e la scarsa comunicazione sull' intenzione di procedere con l' autofallimento, appaiono il classico esempio di un modo di fare azienda che non appartiene ai nostri valori». Dal Mas, nei giorni scorsi, ha ricevuto risposta dal governo a una sua interrogazione sui rapporti Italia-Cina: «Risposta vaga ribadisce il senatore e che cela maldestramente un' assenza di strategia sulla cosiddetta Nuova Via della seta, in particolare sul porto di Trieste, i cui rapporti con la Repubblica popolare sono lasciati liberamente all' Autorità portuale». In questo contesto, Dal Mas commenta anche l' accordo doganale siglato lunedì tra Shanghai, Trieste e Venezia, sempre nell' ambito della Via della seta: Le facilitazioni previste prevedono scambi di informazioni che accelerano il sistema import-export, contemplando meno controlli per gli operatori economici ritenuti affidabili». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Pordenone** **Safop, si cercano investitori per salvarla**  
Un tavolo in Comune con Regione, Unindustria e sindacati • Gli ostacoli addetti sospesi dal lavoro in attesa del concorsore  
In mancanza di un piano di rilancio niente cassa integrazione. La Fiom-Cgil ha situazione è disperata, occorrerà fare pressioni

**LA DUE BRACCIA**  
L'azienda è in crisi da tempo. Il proprietario, un cinese, ha tentato di vendere la società ma senza successo. La Fiom-Cgil ha chiesto un tavolo di crisi con il Comune, la Regione e Unindustria. Il sindaco ha convocato un tavolo di crisi con il Comune, la Regione e Unindustria. Il sindaco ha convocato un tavolo di crisi con il Comune, la Regione e Unindustria.

**LA POLITICA**  
Il senatore Ciriani si appella a Di Maio Dal Mas: attenzione all' egemonia cinese. Ciriani ha annunciato una interrogazione urgente al ministro Di Maio. Dal Mas ha commentato l' accordo doganale siglato lunedì tra Shanghai, Trieste e Venezia.

**LA POLITICA**  
Troppo caldo nelle fabbriche, accordo pilota anti-disagi. L' accordo doganale siglato lunedì tra Shanghai, Trieste e Venezia.

dal mas (forza italia)

## «Aprire il mercato ai cinesi è una strada pericolosa»

«Non vorremmo che anche il caso Safop fosse emblematico di quanto Forza Italia sostiene da tempo: aprire senza batter ciglio alla politica egemonica di espansione cinese, fatta di acquisizioni di aziende e infrastrutture in Occidente oltre che in altre aree del globo, è una strada pericolosa per la nostra società e la nostra economia». Interviene con queste parole il senatore Franco Dal Mas sul caso che interessa l'azienda Safop. L'azienda è interamente partecipata dalla tedesca Jingcheng Holding Europe GmbH, a sua volta interamente controllata dalla società cinese Beijing Jingcheng Machinery Electric Holding Co. «Il continuo negarsi della società al confronto con i sindacati, come hanno denunciato questi ultimi, a fronte di continue richieste per discutere della situazione finanziaria dell'azienda - continua Dal Mas - e la scarsa comunicazione sull'intenzione di procedere con l'autofallimento, appaiono il classico esempio di un modo di fare azienda che non appartiene ai nostri valori. Una prassi che sembra quella tipica del dirigismo comunista cinese, che segue una precisa politica egemonica appropriandosi di realtà storiche, salvo poi abbandonare a se stessi i lavoratori. In questo caso, in un'azienda che sembra avesse ancora potenzialità, considerando le commesse importanti di cui parlano le organizzazioni sindacali». «Assistiamo a tutto ciò - prosegue il forzista - mentre invece le nostre aziende e le nostre istituzioni continuano a garantire le massime tutele ai nostri lavoratori. Ora è necessario attivare tutte le istituzioni, dalla Regione al governo, affinché le maestranze non restino a piedi e si possano risollevarle le sorti di un'impresa storica del territorio».

Dal Mas, nei giorni scorsi, ha ricevuto risposta dal governo a una sua interrogazione sui rapporti Italia-Cina: «Risposta vaga - ribadisce il senatore - e che cela maldestramente un'assenza di strategia sulla cosiddetta "Nuova Via della seta", in particolare sul **porto di Trieste**, i cui rapporti con la Repubblica popolare sono lasciati liberamente all'Autorità portuale». In questo contesto, Dal Mas commenta anche l'accordo doganale siglato lunedì tra Shanghai, **Trieste** e Venezia: «Le facilitazioni previste - sottolinea - prevedono scambi di informazioni che accelerano il sistema import-export, contemplando meno controlli per gli operatori economici ritenuti "affidabili". Chi e come stabilirà chi è affidabile e chi no? Chi trarrà un reale vantaggio da questo accordo?». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Circle partecipa a progetto europeo FENIX su Corridoio Reno-Alpi

(Teleborsa) - Circle comunica la propria partecipazione al progetto europeo "FENIX - A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy", che interverrà su n.9 corridoi europei logistici TEN-T e n.4 connessioni marittime attinenti alle Autostrade del Mare ("Motorways of the Sea") ricevendo contributi per Euro 1,3 milioni nel periodo 2019-2022. Il progetto Fenix si basa sul lavoro del Digital Transport and Logistic Forum (DTLF) per creare una struttura di piattaforme federative integrate che agisca come propulsore di attività di Business to Administration (B2A) e di operazioni di scambio di dati Business to Business (B2B), oltre che come piattaforma di condivisione per gli operatori della logistica e dei trasporti. L'attuale mancanza di condivisione dei dati nella Supply Chain e nel mondo della logistica rappresenta un ostacolo al miglioramento dell'efficienza dei trasporti e della logistica europei. Obiettivo di FENIX è quello di sviluppare piattaforme federate per gli operatori del settore e per tutti gli stakeholder interessati, sia pubblici sia privati. La linea di base del progetto parte dai risultati ottenuti dai due progetti europei AEOLIX e SELIS. La società specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, è soggetto attuatore del progetto FENIX (che è coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal MIT come beneficiario attraverso TTS Italia) grazie alla sua partecipazione al "Living Lab Rhine-Alpine", che ha come scopo quello di sviluppare e testare progetti mirati a una maggiore efficienza in termini di velocità e digitalizzazione tra soggetti pubblici e privati per la catena logistica. Circle, inoltre, parteciperà al progetto FENIX anche grazie al coinvolgimento di Info.era - software house con esperienza ventennale nel mondo marittimo e delle spedizioni - acquisita nel 2017. Info.era fa parte del Living Lab Baltic Adriatic, e curerà lo sviluppo del progetto europeo nel contesto del Corridoio TEN-T Baltic-Adriatic. Obiettivo principale di Info.era in questo progetto sarà quello di fornire a FENIX tutte le conoscenze adatte e il supporto tecnico necessario riguardanti la digitalizzazione dei processi incentrati sul **Porto di Trieste** e la sua interoperabilità con la piattaforma federata europea. Nel dettaglio, Info.era si occuperà di contribuire alla specificazione di requisiti tecnici e operativi, alla valutazione delle prestazioni e alla condivisione delle best practise. (Teleborsa) 02-07-2019 09:35.



## CIRCLE partecipa al progetto europeo FENIX sul Corridoio Reno-Alpi e, attraverso Info.era, sul Corridoio Baltico-Adriatico

(FERPRESS) - Milano, 2 LUG - Circle S.p.A. ("Circle"), società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la propria partecipazione al progetto europeo "FENIX - A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy", che interverrà su n.9 corridoi europei logistici TEN-T e n.4 connessioni marittime attinenti alle Autostrade del Mare ("Motorways of the Sea") ricevendo contributi per Euro 1,3 milioni nel periodo 2019-2022. Il progetto Fenix si basa sul lavoro del Digital Transport and Logistic Forum (DTLF) per creare una struttura di piattaforme federative integrate che agisca come propulsore di attività di Business to Administration (B2A) e di operazioni di scambio di dati Business to Business (B2B), oltre che come piattaforma di condivisione per gli operatori della logistica e dei trasporti. L'attuale mancanza di condivisione dei dati nella Supply Chain e nel mondo della logistica rappresenta un ostacolo al miglioramento dell'efficienza dei trasporti e della logistica europei. Obiettivo di FENIX è quello di sviluppare piattaforme federate per gli operatori del settore e per tutti gli stakeholder interessati, sia pubblici sia privati. La linea di base del progetto parte dai risultati ottenuti dai due progetti europei AEOLIX e SELIS. Circle è soggetto attuatore del progetto FENIX (che è coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal MIT come beneficiario attraverso TTS Italia) grazie alla sua partecipazione al "Living Lab Rhine-Alpine", che ha come scopo quello di sviluppare e testare progetti mirati a una maggiore efficienza in termini di velocità e digitalizzazione tra soggetti pubblici e privati per la catena logistica. Questo obiettivo è perseguito attraverso: - L'ottimizzazione dei processi logistici e di trasporto; - la semplificazione del percorso delle merci al fine di evitare errori e interruzioni; - la progressiva armonizzazione tra gli attori che conduca a processi federati. Circle vanta una lunga esperienza nel processo di implementazione dei Corridoi Logistici, e attraverso FENIX vuole potenziare l'"International Fast & Secure Trade Lane" sul collegamento door-to-door tra il Corridoio Reno-Alpi, i porti di Genova e La Spezia e destinazioni finali extra-UE. L'obiettivo generale è dunque quello di supportare la digitalizzazione dei porti come punti-chiave della catena logistica intermodale. Circle, inoltre, parteciperà al progetto FENIX anche grazie al coinvolgimento di Info.era - software house con esperienza ventennale nel mondo marittimo e delle spedizioni - acquisita nel 2017. Info.era fa parte del Living Lab Baltic Adriatic, e curerà lo sviluppo del progetto europeo nel contesto del Corridoio TEN-T Baltic-Adriatic. Obiettivo principale di Info.era in questo progetto sarà quello di fornire a FENIX tutte le conoscenze adatte e il supporto tecnico necessario riguardanti la digitalizzazione dei processi incentrati sul **Porto di Trieste** e la sua interoperabilità con la piattaforma federata europea. Nel dettaglio, Info.era si occuperà di contribuire alla specificazione di requisiti tecnici e operativi, alla valutazione delle prestazioni e alla condivisione delle best practise.



## Circle partecipa al progetto europeo Fenix

Massimo Belli

MILANO Circle Spa annuncia la propria partecipazione al progetto europeo Fenix A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy, che interverrà su nove corridoi europei logistici Ten-T e quattro connessioni marittime attinenti alle Autostrade del mare (Motorways of the Sea) ricevendo contributi per 1,3 milioni di euro nel periodo 2019-2022. Il progetto europeo Fenix si basa sul lavoro del Digital Transport and Logistic Forum (Dtlf) per creare una struttura di piattaforme federative integrate che agisca come propulsore di attività di Business to Administration (B2A) e di operazioni di scambio di dati Business to Business (B2B), oltre che come piattaforma di condivisione per gli operatori della logistica e dei trasporti. L'attuale mancanza di condivisione dei dati nella supply chain e nel mondo della logistica rappresenta un ostacolo al miglioramento dell'efficienza dei trasporti e della logistica europei. Obiettivo di Fenix è quello di sviluppare piattaforme federate per gli operatori del settore e per tutti gli stakeholder interessati, sia pubblici sia privati. La linea di base del progetto parte dai risultati ottenuti dai due progetti europei Aeolix e Selis. Circle è soggetto attuatore del progetto Fenix (che è coordinato a livello europeo da Ertico e italiano dal Mit come beneficiario attraverso TTS Italia) grazie alla sua partecipazione al Living Lab Rhine-Alpine, che ha come scopo quello di sviluppare e testare progetti mirati a una maggiore efficienza in termini di velocità e digitalizzazione tra soggetti pubblici e privati per la catena logistica. Questo obiettivo è perseguito attraverso l'ottimizzazione dei processi logistici e di trasporto; la semplificazione del percorso delle merci al fine di evitare errori e interruzioni; la progressiva armonizzazione tra gli attori che conduca a processi federati.



la progressiva armonizzazione tra gli attori che conduca a processi federati.

Finanza Trasporti

### Circle partecipa a progetto europeo FENIX su Corridoio Reno-Alpi

*Il progetto Fenix si basa sul lavoro del Digital Transport and Logistic Forum (DTLF) per creare una struttura di piattaforme federative integrate che agisca come propulsore di attività di Business to Administration (B2A) e di operazioni di scambio di dati Business to Business (B2B), oltre che come piattaforma di condivisione per gli operatori della logistica e dei trasporti*

(Teleborsa) - Circle comunica la propria partecipazione al progetto europeo "FENIX - A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy" , che interverrà su n.9 corridoi europei logistici TEN-T e n.4 connessioni marittime attinenti alle Autostrade del Mare ("Motorways of the Sea") ricevendo contributi per Euro 1,3 milioni nel periodo 2019-2022. Il progetto Fenix si basa sul lavoro del Digital Transport and Logistic Forum (DTLF) per creare una struttura di piattaforme federative integrate che agisca come propulsore di attività di Business to Administration (B2A) e di operazioni di scambio di dati Business to Business (B2B), oltre che come piattaforma di condivisione per gli operatori della logistica e dei trasporti . L' attuale mancanza di condivisione dei dati nella Supply Chain e nel mondo della logistica rappresenta un ostacolo al miglioramento dell' efficienza dei trasporti e della logistica europei. Obiettivo di FENIX è quello di sviluppare piattaforme federate per gli operatori del settore e per tutti gli stakeholder interessati, sia pubblici sia privati. La linea di base del progetto parte dai risultati ottenuti dai due progetti europei AEOLIX e SELIS. La società specializzata nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, è soggetto attuatore del progetto FENIX (che è coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal MIT come beneficiario attraverso TTS Italia) grazie alla sua partecipazione al "Living Lab Rhine-Alpine", che ha come scopo quello di sviluppare e testare progetti mirati a una maggiore efficienza in termini di velocità e digitalizzazione tra soggetti pubblici e privati per la catena logistica. Circle, inoltre, parteciperà al progetto FENIX anche grazie al coinvolgimento di Info.era - software house con esperienza ventennale nel mondo marittimo e delle spedizioni - acquisita nel 2017. Info.era fa parte del Living Lab Baltic Adriatic, e curerà lo sviluppo del progetto europeo nel contesto del Corridoio TEN-T Baltic-Adriatic. Obiettivo principale di Info.era in questo progetto sarà quello di fornire a FENIX tutte le conoscenze adatte e il supporto tecnico necessario riguardanti la digitalizzazione dei processi incentrati sul **Porto di Trieste** e la sua interoperabilità con la piattaforma federata europea. Nel dettaglio, Info.era si occuperà di contribuire alla specificazione di requisiti tecnici e operativi, alla valutazione delle prestazioni e alla condivisione delle best practise.



## Strade, ferrovie, porti e aeroporti Piano (da sogno?) per 19 miliardi

La Regione: «Progetto visionario». Già pronti 12 miliardi. «Il resto dall' autonomia o lo Stato»

Marco Bonet

veneziana A trent' anni dalla versione firmata Lia Sartori (correvva l' anno 1990) e dopo il naufragio della bozza messa a punto da Renato Chisso (era il 2005), la Regione ci riprova e con l' assessore Elisa De Berti ha presentato ieri, in una torrida sala di Palazzo Grandi Stazioni, il nuovo Piano Regione dei Trasporti 2020-2030. Un dossier mastodontico che investe strade, autostrade e ferrovie, **porti** e aeroporti, perfino idrovie, ippovie e piste ciclabili, provando ad immaginare come ci si sposterà in Veneto di qui ai prossimi dieci anni, tra car sharing, veicoli ibridi e a guida autonoma, treni ad alta velocità. «Un progetto visionario», l' ha definito il governatore Luca Zaia, ma per altri è «un libro dei sogni» e più d' uno in platea ha sorriso quando ha rifatto capolino la Sfmr, la mitica metropolitana di superficie datata 1988. Complessivamente sono previsti interventi per 19 miliardi di euro: «Ma 12 miliardi sono già disponibili - sostiene Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto dell' Università Federico II di Napoli chiamato a coordinare il gruppo di lavoro - si trovano nei contratti con Rfi, con i gestori degli aeroporti, con le concessionarie autostradali, nei piani di Anas. Bisogna però spenderli subito». Chi dovrebbe mettere i restanti 7 miliardi? «Lo Stato - taglia corto Zaia - a maggior ragione se non ci daranno l' autonomia». Dopo la presentazione di ieri il Piano (che si può consultare su [www.prtveneto2030.it](http://www.prtveneto2030.it)) sarà oggetto di sette incontri sul territorio, uno per provincia, quindi sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (Vas), poi verrà adottato dalla giunta, aperto alle osservazioni ed infine portato all' approvazione del consiglio regionale «entro la fine del mandato» ha pronosticato - con un certo ottimismo - l' assessore De Berti. Il professor Cascetta ha illustrato la fotografia da cui è partito il gruppo di lavoro per immaginare mobilità e logistica dei prossimi 10 anni. Un Veneto sempre più vecchio, concentrato nell' area metropolitana centrale (il processo di spopolamento del Bellunese e del Polesine pare irreversibile), abituato ad acquistare tutto online (già oggi siamo la prima regione in Italia per uso dell' e-commerce), bisognoso di interconnessioni con l' estero per tener vivo il suo export, cresciuto del 161% in dieci anni, unico argine alla crisi dilagante (nell' ultimo anno abbiamo esportato beni per 63 miliardi, per lo più verso Germania, Francia e Stati Uniti, e ne abbiamo importati per 48 miliardi, da Germania, Cina e Francia). Il traffico, peraltro, cresce ad un ritmo assai più rapido dell' economia: dal 2009 il Pil ha segnato un +6% mentre il trasporto su gomma è cresciuto del 15%, per via aerea del 38%, sui treni del 55%. E poi c' è il turismo, altra miniera per l' economia veneta (vale il 10% del nostro Pil) con i suoi 20 milioni di turisti l' anno. «Il risultato - ha detto Cascetta - è che i valichi sono saturi, dal Brennero a Tarvisio, le autostrade traboccano, col noto corollario di incidenti, e la rete ferroviaria è inadeguata e sottodimensionata, incapace di ospitare i nuovi treni merce europei, i Tem, lunghi 750 metri, alti 4 metri, del peso di 2 mila tonnellate». Il Piano propone delle soluzioni a queste criticità, nell' immediato, e prova ad anticipare i problemi del futuro, «per quanto la rapidità dell' innovazione tecnologica renda sempre più difficile questo esercizio» ha messo le mani avanti Cascetta. Con due priorità, su tutte: l' alta velocità, senza la quale si perde competitività, e il miglioramento dell' integrazione ferro-gomma che oggi, semplicemente, non esiste. Sono stati stabiliti otto obiettivi da raggiungere attraverso altrettante strategie che si concretizzano con 32 azioni. Le principali le abbiamo riassunte nel grafico in alto: ci sono il completamento

**Gli obiettivi del nuovo piano**

- 1. Completamento delle opere in corso
- 2. Sviluppo di nuove opere
- 3. Modernizzazione delle opere esistenti
- 4. Sviluppo di nuove opere
- 5. Sviluppo di nuove opere
- 6. Sviluppo di nuove opere
- 7. Sviluppo di nuove opere
- 8. Sviluppo di nuove opere

**Strade, ferrovie, porti e aeroporti Piano (da sogno?) per 19 miliardi**

La Regione «Progetto visionario». Già pronti 12 miliardi. «Il resto dall' autonomia o lo Stato»

**161** Contributi regionali per le auto «green»

**32** Azioni

**Luca Zaia**

# Corriere del Veneto

Venezia

---

della Tav Brescia-Padova (su cui molto insiste Confindustria) e la velocizzazione della Padova-Bologna e della Venezia-Trieste, la risoluzione del nodo ferroviario di Verona, i collegamenti con gli aeroporti, la creazione del tanto atteso «biglietto unico» che permetterebbe di spostarsi su ferro, gomma e acqua con un unico titolo di viaggio, le manutenzioni straordinarie di 10.375 chilometri di strade (costerebbero 100 milioni all' anno), il riassetto del terminal crocieristico di Venezia. «È un piano che guarda con molto realismo alla nostra situazione - ha detto De Berti -, che considera le inadeguatezze e i ritardi accumulati negli anni sul fronte delle infrastrutture e dei trasporti e individua le soluzioni per recuperare il divario che oggi il Veneto paga rispetto ad altre regioni europee».

### Navi, il Piano regionale dei trasporti indica Marghera come porto crociere

LA POLEMICA VENEZIA «La partita della crocieristica a Venezia dovrà essere risolta. Spero che si trovi una soluzione perché il tema delle crociere è irrinunciabile e bisogna trovare un' alternativa alla viabilità». Lo ha detto il presidente del Veneto, Luca Zaia ieri alla presentazione del nuovo Piano regionale dei Trasporti (ne riferiamo nel fascicolo nazionale), nel quale la soluzione del porto crociere a Porto Marghera viene indicata come imprescindibile. Zaia ha dunque ribadito che «un' alternativa c'è già ed è quella che abbiamo indicato nel Comitato nel novembre 2017. È quella del Canale dei Petroli che è un percorso già esistente. Se il ministro Toninelli ha altre idee ce lo dirà. Senza cercare di essere guerrafondai, però una soluzione va trovata». Anche perché era stato lo stesso Toninelli, nel corso della sua visita a Venezia il mese scorso, a dare come scadenza il mese di giugno per una soluzione definitiva, previa consultazione popolare tra le due alternative valutate positivamente dal ministero per le Infrastrutture: Chioggia e San Nicolò. Giugno è passato e non c'è traccia né di soluzioni, né di consultazione. Una accelerata Zaia la chiede anche sulla partita per il Mose, con la nomina del nuovo super-commissario che spetta sempre al ministro Toninelli, d'intesa con il presidente della Regione. A proposito dell'opera, il governatore ha le idee chiare: Personalmente - ha detto - ho dubbi sulla funzionalità, ma non sono un tecnico. Soprattutto però li ho sul fatto che la gestione peserà tra gli 80 e 100 milioni all'anno: non si è ben capito chi li pagherà. Di certo non la Regione Veneto e tutti i veneti». Nel frattempo tra oggi e domani è attesa la decisione dell'Unesco a Baku in Azerbaijan sul dossier Venezia. E il Comitato Ambiente Venezia ha scritto ai commissari e agli esponenti Unesco allegando una serie di documenti per documentare i danni provocati dalle grandi navi. «Ci sembra - afferma l'associazione ambientalista tramite il portavoce Luciano Mazzolin - che il Comune di Venezia abbia le idee un po' confuse, e ciò ci preoccupa non poco; infatti il sindaco di Venezia si ostina a voler proporre lo scavo del Canale Malamocco-Marghera per far fermare le navi da crociera più grandi a Porto Marghera; le navi da crociera più piccole attraverso lo scavo del canale Vittorio Emanuele III dovrebbero arrivare in Marittima, dopo una navigazione per canali interni lagunari di oltre 21 chilometri. Questa ipotesi se realizzata avrà un effetto devastante per la laguna centrale, dovranno essere scavati diversi dai 5 ai 7 milioni di metri cubi di fanghi per creare nuovi tratti di canali e allargare quelli esistenti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«SBAGLIATA LA SOLUZIONE MARGHERA»

## Ambiente Venezia scrive all' Unesco «Grandi navi subito alle Bocche di porto»

Ambiente Venezia scrive all' Unesco per dimostrare l' effetto devastante delle grandi navi in laguna e si dice preoccupato dello stato di confusione che regna in Comune. «Il sindaco» si legge nel comunicato «si ostina a proporre lo scavo del Canale Malamocco Marghera per affinché le navi da crociera più grandi vadano a Porto Marghera e le navi da crociera più piccole, attraverso lo scavo del canale Vittorio Emanuele III, alla Marittima, dopo una navigazione per canali interni lagunari di oltre 21 chilometri». L' associazione ribadisce invece che il progetto Venis Cruise 2.0 di Duferco De Piccoli, sia l' unico che attualmente abbia ricevuto il parere favorevole della Via (Valutazione di impatto ambientale), il 3 febbraio 2017. Per Ambiente Venezia lo scavo del canale Vittorio Emanuele III significherebbe spostare dai 5 ai 7 milioni di metri cubi di fanghi «causando modifiche idrodinamiche e l' accelerazione dell' effetto devastante innescato dalla costruzione del canale dei Petroli che ha trasformato la Laguna centrale in un tratto di mare». Nella lettera viene spiegato l' iter cronologico del progetto Venis Cruise 2.0, proseguendo nel ricordare che il 7 marzo 2017, è stato inviato al ministero delle Infrastrutture. «Quel Ministero» scrive Ambiente Venezia «come prevede la legge, avrebbe dovuto inviarlo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e al CIPE, ma l' ex ministro Delrio lo ha arbitrariamente bloccato e giace ancora nei cassetti del ministero, ora in mano a Toninelli che, a sua volta, invece di procedere come prevede la legge, lo tiene fermo e si inventa fantasiose procedure e ipotesi progettuali che per essere realizzate hanno bisogno di tempi lunghissimi (dai 7 ai 10 anni)». Ambiente Venezia conclude che «l' attracco delle navi crociera debba essere trasferito in tempi veloci alle soglie della Laguna, ad esempio alla Bocca di Porto di Lido, unica alternativa che permette di salvare l' intero patrimonio ambientale e la Laguna stessa». --V.M.

**VENEZIA**  
**«Ho visto quella nave arrivarci addosso Da allora non dormo»**  
La disavvicinata testimonianza della turista americana che si trovava sulla River Cinquino, quartiere di Santa Maura

**Ambiente Venezia scrive all'Unesco «Grandi navi subito alle Bocche di porto»**

**Niente bici elettriche sui vaporetto: protesta**

**«Amico della Fondazione Cini» Parte la campagna di adesioni**



## «Zes affossata da Lega e M5s» L'ira del Pd contro il Governo

MARGHERA «La Lega ha bocciato la Zona economica speciale a Venezia e Rovigo». Per il senatore veneziano del Pd Andrea Ferrazzi, non ci sono dubbi, il Carroccio starebbe facendo il gioco delle parti, dove «a Roma sta al Governo mentre a Venezia con Zaia sta all' opposizione». A maturare la convinzione di Ferrazzi quanto avvenuto in Parlamento la scorsa settimana durante i lavori della sesta Commissione (Finanza) presieduta dal senatore leghista e noto economista Alberto Bagnai e della decima Commissione (Industria), presieduta dal pentastellato trevigiano Gianni Giroto, in occasione della discussione sul cosiddetto Decreto crescita, in cui l'ordine del giorno che prevedeva l'istituzione della tanto agognata Zes a Venezia e Rovigo è stato bocciato non solo da tutti i senatori del Movimento 5 Stelle, di cui peraltro già si conosceva il parere negativo sulla Zes veneta, ma anche da quelli della Lega. «Avevo presentato un apposito emendamento che è stato spazzato via dal voto di fiducia spiega Ferrazzi e a quel punto ho presentato un ordine del giorno per l'istituzione della Zona economica speciale a partire dal 1. gennaio 2020 e tutti i senatori leghisti e dei 5 stelle hanno votato contro. Allora che la smettano di prendere in giro i veneti e dicano la verità, e cioè che Matteo Salvini vuole avere i voti del Sud Italia e sta utilizzando i voti del Veneto per farsi gli affari suoi. A questo prosegue Ferrazzi - si aggiunga il fatto che i 5 Stelle sono terrorizzati dall'idea di perdere i voti del Sud, che è rimasta la loro roccaforte, e stanno facendo la guerra alla Zes e alle autonomie regionali». A questo punto con la bocciatura in Commissione al Senato, i tempi di istituzione della Zes si fanno estremamente incerti e a nulla fin qui sembra essere servita la moral suasion di Confindustria Venezia Rovigo sulla Regione Veneto e sul Governo. TEMPI STRETTI Sulla bocciatura della Zes parole altrettanto dure arrivano dal deputato veneziano del Pd Nicola Pellicani che due settimane fa ha presentato un analogo documento, respinto, alla Camera. «Venezia non può accettare questa presa in giro da parte della maggioranza giallo-verde, i cittadini devono sapere che l'attuale governo non farà mai la Zes a Porto Marghera e così perderemo anche questo treno, visto che il termine ultimo previsto dall'Europa scade a fine 2019. I lavoratori e le imprese devono sapere che la responsabilità è della Lega che a parole finge di sostenere la Zes per poi smentirsi con i fatti in Parlamento. Paolo Guidone.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## LA ZONA ECONOMICA SPECIALE

### Categorie unite per la nuova Zes Il Pd: «Chiaro che la Lega non vuole»

Il mondo politico ed economico veneziano fa fronte comune per ottenere il riconoscimento di una zona economica speciale (Zes) nel Comune di Venezia, ma intanto in Senato a Roma è respinto l' emendamento di Ferrazzi (Pd) ed altri che chiedeva al Governo di «prevedere, e dal 1° gennaio 2020, l' istituzione di una Zes anche per Venezia». La mozione presentata dal consigliere comunale Emanuele Rosteghin (Pd) che chiede al Governo di istituire per legge, entro settembre prossimo, la Zes di Venezia e Rovigo, sarà presentata al prossimo consiglio comunale e, dopo alcune limature, che dovrebbe essere approvata all' unanimità. L' impegno a votare una mozione unitaria è stato ribadito ieri durante la riunione della IX Commissione del consiglio comunale, a cui hanno partecipato i rappresentanti di Confindustria, della Cna e della Cisl. «La Lega e i 5 M5S hanno bocciato di nuovo la Zes veneziana - ha dichiarato dopo il voto il senatore Andrea Ferrazzi - . A questo punto è chiaro che Matteo Salvini usa i voti del Veneto per allargarsi al Sud che ha già le Zes e non ne vuole altre al Nord. Si tratta di un gioco delle parti visto che il governatore Luca Zaia fa da Venezia opposizione a se stesso al Governo nazionale chiedendo le Zes in Veneto che Salvini e i 5 Stelle non vogliono». Per il deputato Nicola Pellicani (Pd) «I cittadini devono sapere la verità, ovvero che il Governo non vuole istituire la Zes a Venezia e Porto Marghera».

The image shows a newspaper page with the following content:

- Top Section:** "MESTRE" logo, "Ambiente e industria", "Porto Marghera, bonifiche solo al 16%", "Il porto sul mar Adriatico è stato fatto dall'Ispra alla Commissione parlamentare prima della nuova posizione in loco".
- Second Section:** "Categorie unite per la nuova Zes", "Il Pd: «Chiaro che la Lega non vuole»".
- Third Section:** "Coge Mantovani è pakistana", "«Nuove commesse al via»".
- Fourth Section:** "Simulazione di emergenza", "segd alle 13 in raffineria".
- Fifth Section:** "La Meditteranea riparte".
- Image:** A photograph of a large industrial facility, likely the Porto Marghera refinery, with tall chimneys and complex piping.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Porto Marghera, bonifiche solo al 16%

*Il punto sul risanamento è stato fatto dall'Ispra alla Commissione parlamentare prima della nuova ispezione in loco*

Sono passati ben 15 anni dalla messa a punto del Master Plan per la bonifica del sito di interesse nazionale (Sin) di Porto Marghera - in tutto ben 1.618 ettari - ma soltanto una minima parte delle aree e delle falde d'acqua sotterranee sono stati risanati, mentre resta ancora da completare la muraglia di "marginamento". Ad oggi risultano bonificati soltanto il 16% dei suoli e l'11% delle acque di falda, con progetti di bonifica o messa in sicurezza approvati per il 69% dei suoli e il 66% delle acque di falda ma ancora non attuati. Si tratta dei dati ufficializzati da Fabio Pascarella e Chiara Fiori - responsabili dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) - che ieri sono stati sentiti, in audizione a Palazzo Madama, dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati che la prossima settimana farà un'ispezione a Venezia. La prossima ispezione della Commissione antimafie al Sin di Venezia -Porto Marghera farà seguito a quella effettuata dalla commissione delle precedente legislatura, conclusa con un bilancio molto negativo. I due responsabili dell'Ispra hanno inoltre confermato che «tutte le acque reflue e piovane dell'area vengono trattate da un impianto di depurazione ad hoc nell'ambito del Progetto integrato Fusina, così come gli effluenti degli impianti industriali presenti nel sito che vengono pre-trattati dalle aziende a monte dell'impianto con un sistema di controllo dell'inquinamento atmosferico indoor e outdoor». Resta il fatto, del tutto negativo, che non malgrado siano già stati spesi 800 milioni di euro (quasi tutti frutto delle transazioni ambientali pagate dalle aziende) è stato completato il "marginamento" delle sponde dei canali e della laguna che rientrano nel Sin. Gli esperti dell'Ispra hanno confermato che alcuni tratti della muraglia di marginamento restano da completare come pure non sono in funzione i collegamenti tra le canalette che raccolgono le acque piovane di percolamento contaminate per inviarle al depuratore di Fusina. Come se non bastasse, la parti del marginamento già completate hanno evidenziato grossi problemi di usura in quanto realizzate con palancole metalliche, tant'è che si sta studiando di utilizzare materiali più resistenti come cemento e bentonite impermeabilizzati. Gli esperti dell'Ispra hanno ricordato che si sono ancora molte aree contaminate e inagibili, nonostante l'Accordo di programma sottoscritto dai ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, dalla Regione Veneto, dal Comune di Venezia e dall'**Autorità Portuale** «per accelerare e semplificare le procedure di bonifica, agevolare gli investimenti e favorire lo sviluppo, coordinare gli strumenti urbanistici, attivare percorsi di riqualificazione professionale dei lavoratori». L'accordo di programma esenta dalla presentazione delle garanzie enti e società pubbliche e i soggetti privati che «hanno sottoscritto un apposito contratto transattivo con il ministero competente, mentre per gli altri soggetti privati è previsto l'obbligo di presentare una garanzia pari al 10% dell'importo dei lavori di bonifica». L'accordo non è tuttavia riuscito a far decollare le bonifiche e il riutilizzo delle aree dismesse di Porto Marghera, soprattutto - come è stato ribadito ieri dagli esperti dell'Ispra - a causa delle bonifiche che non sono state realizzate da chi ha prodotto l'inquinamento.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

Due settimane fa, all' assemblea dei soci dell' Ente zona Industriale di Porto Marghera, è stato confermato che ci sono ancora 215 ettari in attesa di imprese che si vogliono insediare, malgrado i costi di bonifica «più contenuti rispetto al passato». --Gianni Favarato BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Porto, prudenza dei revisori ma il Comune divide gli utili

*Il bilancio è stato approvato nonostante i ricavi in calo e i richiami dei tecnici. L'amministrazione non intende lasciare inutilizzati i 107 mila euro di utile*

Luca Rebagliati ALASSIO Bilancio in attivo per la Marina di Alassio, il revisore dei conti e il collegio sindacale bloccano la distribuzione dei dividendi, ma il Comune "disobbedisce". Il 2018 si è chiuso per la società che gestisce il porto Luca Ferrari con un utile di 107 mila euro, ben al di sotto del risultato dell'anno precedente, quando nelle casse della Marina erano rimasti 252 mila euro. Colpa di un lieve calo dei ricavi, scesi da 2,05 a 1,99 milioni, e di un aumento dei costi da 1,574 a 1,687 milioni di euro, ma a quanto pare anche di maggiori accantonamenti. Va detto che il revisore non ha rilevato irregolarità nei conti della società partecipata da Comune (80%) e Circolo nautico (20%), ma ha ritenuto di «non essere in grado di esprimere un giudizio sul bilancio della Marina di Alassio Spa per l'esercizio 2018», soprattutto perché l'aumento di alcune voci di costo non sarebbe sufficientemente documentata. I problemi riguarderebbero soprattutto il personale (11 dipendenti, costati 680 mila euro contro i 626 mila dell'anno precedente), almeno a giudicare dalle pre-scrizioni (9 in tutto) che il revisore ha imposto per l'anno in corso, che riguardano soprattutto aspetti procedurali, tra cui quelli per l'individuazione di premi, incentivi e qualifiche per i dipendenti. Inoltre la gestione del personale dovrà essere informatizzata e dovrà esserci una più precisa attribuzione e separazione delle varie funzioni. Così, alla luce della relazione del revisore, il collegio sindacale ha suggerito di soprassedere alla distribuzione dei dividendi, anche se i soci (ossia il Comune, sostanzialmente) non sembra no intenzionati a tenere tutti quei soldi bloccati.

«Il revisore ha detto, anzi scritto, che i conti sono in ordine e che la società è sana - afferma l'assessore Fabio Mache da -, anche se ha riscontrato alcune carenze soprattutto dal punto di vista procedurale, che si è raccomandato di colmare negli esercizi successivi. Abbiamo già deciso di accantonare nei fondi di riserva somme maggiori rispetto al passato, quindi non crediamo ci siano problemi a distribuire i dividendi. Quel che è certo è che abbiamo immediatamente recepito le indicazioni del revisore trasformandole già in precise direttive per gli organismi societari». Insomma, questioni legate probabilmente a vecchie abitudini di quando le società partecipate erano una cosa un po' più casareccia e non avevano delle normative così stringenti, soprattutto dal punto di vista contabile, come quelle odierne. E oggi che la legge impone anche un revisore legale dei conti esterno, ecco che certe approssimazioni diventano problemi da risolvere. Intanto in Comune si pensa se sia il caso di mantenere la Marina in forma di SpA o se non sia invece più conveniente dal punto di vista delle procedure trasformarla in una Srl, una forma forse più consona a un giro d'affari di pochi milioni di euro. Di questo però si discuterà in futuro, e nel frattempo c'è da nominare il nuovo consiglio d'amministrazione. O meglio, il Comune ha già indicato i suoi rappresentanti in Corrado Careglio e Rinaldo Agostini, con il "guru" della vela ed ex tecnico azzurro destinato ad occupare la sedia del presidente. Una questione che verrà formalizzata nelle prossime settimane, non appena anche il Cnam indicherà il proprio nome, che dovrà garantire il rispetto delle quote rosa, ossia essere una donna. - IL PREMIO.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Genova, dal porto una legge per le navi con la spina

*L' Autorità di sistema lancia una proposta di sgravi per incentivare l' allacciamento alla rete elettrica a terra delle unità ferme in banchina*

Alberto Quarati - GENOVA «Sotto il profilo economico il cold ironing è un bagno di sangue: per armatori, porti, terminalisti». C'è da crederci, se a dirlo è Davide Sciutto, responsabile Impianti tecnologici dell' Autorità di sistema portuale Genova -Savona. Per questo l' Adsp lancia una proposta di legge per incentivare l' uso, da parte delle navi che sostano in porto, dell' allacciamento alla rete elettrica per far funzionare i servizi di bordo, anziché tenere accesi i motori con il conseguente impatto ambientale negativo prodotto dai fumi delle ciminiere. La proposta, trasmessa ieri da Sciutto a rappresentanti del ministero dell' Ambiente durante la presentazione della dispensa sul cold ironing a Genova -Savona curata con Paolo Pinceti dell' Università di Genova, agisce sulla leva degli oneri sul costo dell' elettricità. L' Adsp propone in sostanza che la nave paghi al terminali sta la fornitura di energia da terra allo stesso prezzo che oggi gli costa producendola a bordo al netto del 20% dei gravami di manutenzione: 0,11 euro al kilowattora calcolato su carburante a 500 euro a tonnellata. Siccome il costo dell' energia a terra è di 0,22 euro/kWh (0,16 euro/kWh il costo medio dell' utenza industriale stimato dall' Arera, sommato al 35% di costi di esercizio e manutenzione), la differenza di costo nave -terra verrebbe corrisposta al terminali sta dalla dogana. Un sistema sostenibile: il costo di 1 kWh su media tensione in Italia è per il 25% tasse e il 40% oneri di sistema. Il tema -sgravi è centrale per sostenere una tecnologia più costosa, ma anche più efficace rispetto alle altre misure di ambientalizzazione dello shipping sul tavolo (gas, torri di lavaggio, carburanti verdi, batterie al litio): lo spegnimento dei motori (con il conseguente raffreddamento dell' acciaio della nave, "cold ironing" appunto) azzerava definitivamente il problema dei rumori, e trasferisce quello delle emissioni dalle navi alle centrali elettriche italiane, oggi alimentate con un mix energetico costituito all' 80% da fonti rinnovabili e gas naturale, col conseguente abbattimento delle sostanze inquinanti nell' aria altrimenti prodotte dalle navi. Ieri i porti di Genova e Savona si sono proposti capofila di questa tecnologia in Italia, in virtù degli investimenti effettuati e in corso, con relativo carico di ostacoli burocratici e operativi. I porti oggi dispongono di una struttura al terminal Messina da 7 megawatt (dal 2007); di una a Pra' per i rimorchiatori da 1 milione di kWh/anno (dal 2010), potenza erogata anche al terminal traghetti di Vado (dal 2014); il sistema delle Riparazioni navali (costato 12 milioni) che da quest' anno può erogare 10 MW e che con 3 milioni potrebbe essere connesso alle Stazioni Marittime tramite cavo sottomarino per consentire un allaccio per le crociere e due per i traghetti; il distributore di Apm da 40 MW (dal 2018); il sistema al terminal di Pra' (10 milioni di euro, 20 MW) operativo a luglio 2020.



## Il convegno

### Banchine elettrificate la sfida del porto

Il cold-ironing, sistema che prevede l'elettrificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di allacciarsi alla rete terrestre e spegnere i generatori di bordo, rumorosi e inquinanti, a Genova è già una realtà, e l'Autorità di Sistema Portuale sta lavorando per estenderlo a diverse aree dello scalo. « Il cold-ironing è già pienamente funzionante nell'area delle riparazioni navali, dove una buona parte delle navi in sosta lo utilizza - spiega Giuseppe Canepa, dirigente del settore ambiente dell'Authority genovese, in occasione di un convegno - Come authority stiamo però lavorando per estendere il cold-ironing ad altre zone del porto: questo sistema sarà pronto per essere utilizzato al terminal Psa di Pra' entro un anno. Il progetto, che vale 12 milioni, di cui 8 erogati dall'authority, ha avuto una gestazione abbastanza lunga, ma lo scorso 8 maggio, completate tutte le fasi autorizzative e progettuali, l'appaltatore Nidec ha ricevuto il via libera a partire coi lavori, che inizieranno non appena la società avrà selezionato i suoi fornitori. Serviranno 14 mesi dall'8 maggio per completare l'opera ». In fase di studio è poi un sistema analogo per i traghetti che scalano la Stazione Marittima «anche se i tempi di sosta sono molto brevi, forse troppo », mentre per la banchina crociere di Savona "stiamo valutando le possibilità di elettrificazione in collaborazione con Cetena e con la stessa Carnival». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Elettificazione delle banchine, prosegue il progetto

**Genova** - Il cold ironing, ovvero il sistema che prevede l' elettrificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di alimentarsi spegnendo i generatori di bordo, nel **Porto di Genova** è già realtà con la prima iniziativa green attuata nell' area delle riparazioni navali. Nel corso del convegno, organizzato a Palazzo San Giorgio questa mattina sul tema **Porto** - «L' elettrificazione delle banchine dei porti del Mar Ligure Occidentale" i tecnici del settore Ambiente della ADSP hanno fatto il punto sullo stato dell' arte precisando come l' impegno sia di estendere il cold ironing ad altre zone del **porto**». Collegamento - Dopo la presentazione della dispensa predisposta dall' Ing. Davide Sciutto (ADSP) e Prof. Ing. Paolo Pinceti (UniGE-DITEN) che descrive e mostra le soluzioni tecnologiche adottate negli interventi fatti o in corso, durante il convegno sono state condivise le esperienze sugli impieghi e sulla evoluzione delle tecniche di collegamento nave-terra, nonché i progetti dell' Autorità di Sistema Portuale che sta attualmente lavorando per estendere il cold ironing a diverse aree dello scalo. Fasi - Questo sistema sarà pronto per essere utilizzato al terminal Psa di Pra' entro un anno. Il progetto, che vale circa 12 milioni, di cui 8 direttamente erogati dall' AdSP, lo scorso 8 maggio, completate tutte le fasi autorizzative e progettuali, ha ricevuto il via libera definitivo appaltando i lavori alla ditta Nidec, che inizierà non appena saranno terminate le selezioni dei suoi fornitori. Serviranno 14 mesi dalla data dell' 8 maggio per completare l' opera. Energia - In fase di studio è poi un sistema analogo per i traghetti che scalano la Stazione Marittima, mentre per la banchina crociere di Savona è in corso la valutazione delle possibilità di elettrificazione in collaborazione con Cetena e con la compagnia armatoriale Carnival (che controlla Costa Crociere), molto attenta ai temi ambientali considerando anche tecnologie all' avanguardia che consentirebbero di ridurre drasticamente la tariffa unitaria dell' energia elettrica in banchina. Infine, sempre nei bacini portuali di Ponente, è stato evidenziato come anche la nuova piattaforma container di Vado Ligure sia predisposta per il cold ironing.



## Convegno sull' elettrificazione delle banchine del Porto di Genova

GAM EDITORI

2 luglio 2019 - Oggi 2 luglio 2019, dalle ore 8.30 alle 13.00, si terrà in Palazzo San Giorgio sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale la presentazione della dispensa "L' elettrificazione delle banchine dei porti del Mar Ligure Occidentale, normativa - esperienze - soluzioni tecniche". autori Davide Sciutto (ADSP) e Prof. Ing. Paolo Pinceti (UniGE-DITEN) L' impegno dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, in stretta collaborazione con la Regione Liguria ed il Ministero dell' Ambiente, per migliorare la qualità dell' aria e tutelare l' ambiente si è concretizzato con la realizzazione degli interventi descritti in dettaglio nella dispensa che consentono di contenere le emissioni in atmosfera e l' inquinamento acustico prodotti dalle navi all' ormeggio nell' aree oggetto degli interventi caratterizzate da una notevole vicinanza con il tessuto urbano. La dispensa descrive e mostra le soluzioni tecnologiche adottate negli interventi fatti o in corso riassumibili in: elettrificazione delle banchine dell' area delle riparazioni navali di **Genova**, dove il cold ironing è entrato in servizio ai primi del 2018 (costo 12.000.000,00 Euro); estensione dell' elettrificazione al Terminal Crociere di Stazione Marittima, in fase di studio; elettrificazione della banchina del **Porto** di Prà, in fase di realizzazione con entrata in servizio prevista nel 2020 (costo 10.000.000,00 Euro); predisposizione all' elettrificazione della banchina della Piattaforma APM terminal di Vado Ligure; predisposizione all' elettrificazione della banchina del Terminal Messina **Genova**. La presentazione della dispensa sarà l' occasione per condividere le esperienze sugli impieghi e sulla evoluzione delle tecniche di collegamento nave-terra.



## Porto di Genova, banchine elettrificate per ridurre lo smog: il progetto va avanti

**GENOVA** - Il cold-ironing, sistema che prevede l'elettificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di allacciarsi alla rete terrestre e spegnere i generatori di bordo, rumorosi e inquinanti, a **Genova** è già una realtà, e l'Autorità di Sistema Portuale sta lavorando per estenderlo a diverse aree dello scalo. "Il cold-ironing è già pienamente funzionante nell'area delle riparazioni navali, dove una buona parte delle navi in sosta lo utilizza" ha spiegato Giuseppe Canepa, dirigente del settore ambiente dell'Adsp genovese, in occasione del convegno "L'elettificazione delle banchine dei porti del Mar Ligure Occidentale", organizzato a Palazzo San Giorgio per fare il punto su questa tecnologia. "Come authority stiamo però lavorando per estendere il cold-ironing ad altre zone del **porto**: questo sistema sarà pronto per essere utilizzato al terminal PSA di Prà entro un anno. Il progetto, che vale circa 12 milioni, di cui 8 direttamente erogati dall'Adsp, ha avuto una gestazione abbastanza lunga - ha ricordato Canepa - ma lo scorso 8 maggio, completate tutte le fasi autorizzative e progettuali, l'appaltatore Nidec ha ricevuto il via libera a partire coi lavori, che inizieranno non appena la società avrà selezionato i suoi fornitori. Serviranno 14 mesi dalla data dell'8 maggio per completare l'opera". In fase di studio è poi un sistema analogo per i traghetti che scalano la Stazione Marittima, "anche se i tempi di sosta sono molto brevi, forse troppo", mentre per la banchina crociere di Savona "stiamo valutando le possibilità di elettrificazione in collaborazione con Cetena e con la stessa Carnival (che controlla Costa Crociere), corporation molto attenta ai temi ambientali che sta spingendo per avere il cold-ironing nel suo terminal savonese". Infine, per restare a ponente, Canepa ha ricordato che "anche la nuova piattaforma container di Vado Ligure è già predisposta per il cold-ironing. Spetterà poi al terminalista decidere se sfruttare effettivamente questa potenzialità" Commenti.

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Porto di Genova, banchine elettrificate per ridurre lo smog: il progetto va avanti". The article text is partially visible, matching the main text provided. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn) and a "Commenti" section. On the right side, there are several "I NOSTRI BLOG" recommendations, including "GRIF HOUSE di Giovanni Porcella" and "SAMPLACE di Maurizio Martini". The website's navigation bar at the top includes "Genova", "PrimoCanale.it", "Notizie", "Sport", "Video", "DirettaTV", "Contatti", and "Cerca". The footer contains information about the website's ownership and contact details.

# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Da Genova una legge per le navi con la spina

ALBERTO QUARATI

Genova - «Sotto il profilo economico il cold ironing è un bagno di sangue: per armatori, porti, terminalisti». C'è da crederci, se a dirlo è Davide Sciutto, responsabile Impianti tecnologici dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona. Per questo l'Adsp lancia una proposta di legge per incentivare l'uso, da parte delle navi che sostano in porto, dell'allacciamento alla rete elettrica per far funzionare i servizi di bordo, anziché tenere accesi i motori con il conseguente impatto ambientale negativo prodotto dai fumi delle ciminiere. La proposta, trasmessa ieri da Sciutto a rappresentanti del ministero dell'Ambiente durante la presentazione della dispensa sul cold ironing a Genova-Savona curata con Paolo Pinceti dell'Università di Genova, agisce sulla leva degli oneri sul costo dell'elettricità. L'Adsp propone in sostanza che la nave paghi al terminalista la fornitura di energia da terra allo stesso prezzo che oggi gli costa producendola a bordo al netto del 20% dei gravami di manutenzione: 0,11 euro al kilowattora calcolato su carburante a 500 euro a tonnellata. Siccome il costo dell'energia a terra è di 0,22 euro/kWh (0,16 euro/kWh il costo medio dell'utenza industriale stimato dall'Arera, sommato al 35% di costi di esercizio e manutenzione), la differenza di costo nave-terra verrebbe corrisposta al terminalista dalla dogana. Un sistema sostenibile: il costo di 1 kWh su media tensione in Italia è per il 25% tasse e il 40% oneri di sistema. Il tema-sgravi è centrale per sostenere una tecnologia più costosa, ma anche più efficace rispetto alle altre misure di ambientalizzazione dello shipping sul tavolo (gas, torri di lavaggio, carburanti verdi, batterie al litio): lo spegnimento dei motori (con il conseguente raffreddamento dell'acciaio della nave, "cold ironing" appunto) azzerava definitivamente il problema dei rumori, e trasferisce quello delle emissioni dalle navi alle centrali elettriche italiane, oggi alimentate con un mix energetico costituito all'80% da fonti rinnovabili e gas naturale, col conseguente abbattimento delle sostanze inquinanti nell'aria altrimenti prodotte dalle navi. Ieri i porti di Genova e Savona si sono proposti capofila di questa tecnologia in Italia, in virtù degli investimenti effettuati e in corso, con relativo carico di ostacoli burocratici e operativi. I porti oggi dispongono di una struttura al terminal Messina da 7 megawatt (dal 2007); di una a Pra' per i rimorchiatori da 1 milione di kWh/anno (dal 2010), potenza erogata anche al terminal traghetti di Vado (dal 2014); il sistema delle Riparazioni navali (costato 12 milioni) che da quest'anno può erogare 10 MW e che con 3 milioni potrebbe essere connesso alle Stazioni Marittime tramite cavo sottomarino per consentire un allaccio per le crociere e due per i traghetti; il distributore di Apm da 40 MW (dal 2018); il sistema al terminal di Pra' (10 milioni di euro, 20 MW) operativo a luglio 2020, sviluppato da Nidec Asi, società specializzata proprio sull'energy storage e nel settore marine: «La trasformazione dei porti - commenta Ennio Spadavecchia, Project Manager di Nidec Asi - grazie alle tecnologie shore-to-ship, in ottica di maggiore sicurezza ed ecosostenibilità, può avere un impatto positivo per l'economia della città e di tutto il sistema Paese».



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Ambiente: Genova prova a estendere il cold ironing

Genova - Il cold ironing, sistema che prevede l'elettificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei **porti** di allacciarsi alla rete terrestre e spegnere i generatori di bordo, rumorosi e inquinanti, a Genova è già una realtà, e l'Autorità di Sistema Portuale sta lavorando per estenderlo a diverse aree dello scalo. «Il cold ironing è già pienamente funzionante nell'area delle riparazioni navali, dove una buona parte delle navi in sosta lo utilizza» ha spiegato Giuseppe Canepa, dirigente del settore ambiente dell'Adsp genovese, in occasione del convegno «L'elettificazione delle banchine dei **porti** del Mar Ligure Occidentale», organizzato a Palazzo San Giorgio per fare il punto su questa tecnologia. «Come Authority stiamo però lavorando per estendere il cold ironing ad altre zone del porto: questo sistema sarà pronto per essere utilizzato al terminal Psa di Pra' entro un anno. Il progetto, che vale circa 12 milioni, di cui 8 direttamente erogati dall'Adsp, ha avuto una gestazione abbastanza lunga - ha ricordato Canepa - ma lo scorso 8 maggio, completate tutte le fasi autorizzative e progettuali, l'appaltatore ha ricevuto il via libera a partire dai lavori, che inizieranno non appena la società avrà selezionato i suoi fornitori. Serviranno 14 mesi dalla data dell'8 maggio per completare l'opera». In fase di studio è poi un sistema analogo per i traghetti che scalano la Stazione Marittima, «anche se i tempi di sosta sono molto brevi, forse troppo», mentre per la banchina crociere di Savona «stiamo valutando le possibilità di elettificazione in collaborazione con Cetena e con la stessa Carnival (che controlla Costa Crociere), corporation molto attenta ai temi ambientali che sta spingendo per avere il cold-ironing nel suo terminal savonese». Infine, per restare a ponente, Canepa ha ricordato che «anche la nuova piattaforma container di Vado Ligure è già predisposta per il cold ironing. Spetterà poi al terminalista decidere se sfruttare effettivamente questa potenzialità».



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## «Transshipment, il mercato tira»

*Nel Mediterraneo occidentale quasi saturi gli hub principali, chiudono i piccoli*

ALBERTO GHIARA GENOVA. La concomitanza con l'inaugurazione della fase due di Tanger Med, in Marocco, rende ancora più evidente e drammatica la crisi del transshipment italiano. Mentre da noi implode l'hub Cagliari, rimane sospeso il destino di quello di Gioia Tauro e si apre alla diversificazione quello di Taranto, a Tangeri è stata inaugurata Tanger Med 2, un'area da 6 milioni di teu di capacità, che porta il totale dello scalo oltre i 9 milioni di teu. Un'impresa azzardata? Non proprio. Secondo i dati di Drewry, infatti, nonostante le difficoltà di alcuni scali, gli hub principali sono vicini alla saturazione e quindi è prevedibile che i nuovi spazi aperti a Tangeri cominceranno presto a essere riempiti. E' questo ad esempio il caso di Apm Terminals, la società del gruppo Maersk che gestirà un terminal a Tangeri, il suo secondo in questo scalo, che avrà una capacità di 4,5 milioni di teu. I terminal che Apm ha già operativi a Algeciras e appunto a Tangeri (nella prima fase di Tanger Med 1) stanno lavorando al 95 per cento della loro capacità. Il terminal che Contship Italia e Eurogate hanno a Tanger Med 1 è pieno all'85 per cento. Le due società del gruppo Eurokai, fra l'altro, partecipano anche alla società che gestirà il secondo terminal di Tanger Med 2, da 1,5 milioni di teu. Il terminal che Hm gestisce a Algeciras, ereditato dall'altra compagnia coreana oggi fallita, Hanjin, è saturo all'80 per cento. Infine, i due terminal di transshipment che la compagnia ginevrina Msc gestisce a Valencia e Sines sono saturi rispettivamente al 90 e all'80 per cento. Neil Davidson, analista di Drewry, nota che «è chiara la tendenza per cui gli hub più piccoli sono in sofferenza. Per esempio, quello di Cagliari è oggi fuori gioco e con il terminal chiuso (circostanza quest'ultima smentita però dall'Autorità di sistema della Sardegna, ndr), mentre quello di Malaga è uscito dal mercato, sebbene sia poi rientrato su scala minore con il ritorno di Maersk. La tendenza continua Davidson è verso un piccolo numero di grandi hub e Tanger Med è destinato a diventare il principale del Mediterraneo occidentale, visto che l'offerta per un terzo terminal a Algeciras non ha ancora trovato un pretendente». E' da notare che la crisi del transshipment italiano ha colpito anche il porto di Genova, che pure è principalmente uno scalo di destinazione finale. Come ha spiegato in una nota la stessa Autorità di sistema del mar Ligure occidentale, nel primo trimestre del 2019 «in termini di traffico container, il sistema (dei porti di Genova e Savona, ndr) ha movimentato 37.910 teu in meno rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente (5,6 per cento) con un arretramento sia del porto di Genova (5,1 per cento) sia di quello di Savona (23,8 per cento). La quasi totalità della perdita di volumi di traffico containerizzato è ascrivibile ad una frenata delle attività di trasbordo nello scalo genovese (35.783 TEU, 33,5 per cento)». Per quanto riguarda il Med Occidentale, Davidson prevede un aumento della domanda di trasbordo per l'arrivo di nuove mega portacontainer.



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## Armatori italiani, pace lontana

*Intanto gli spedizionieri genovesi di Spediporto progettano un Quarto Valico per la Svizzera*

ALBERTO GHIARA GENOVA. Edoardo Rixi, componente della Commissione difesa della Camera e ex viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, è intervenuto alla Genoa shipping week al convegno su Shipping, innovazione e finanza. Riguardo alla prosecuzione del suo impegno dopo le dimissioni da viceministro, Rixi ha detto: «Il processo di aggiornamento del sistema non si potrà arrestare. Ci saranno scelte anche riguardanti il governo se questo, come si spera, andrà avanti. Ci sarà la designazione di un viceministro, non si può pensare che il ministero delle Infrastrutture resti senza un rappresentante per il mare». Rixi ha auspicato la fine della divisione all'interno del mondo armatoriale italiano, oggi rappresentato da Confitarma e Assarmatori: «Bisogna ricucire il settore, in Italia abbiamo due associazioni di armatori. Dobbiamo fare sistema per diventare centrali nello sviluppo logistico europeo». All'incontro erano presenti sia il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, sia quello di Assarmatori, Stefano Messina. Mattioli non ha risposto all'invito di Rixi, ma in passato ha già auspicato la riunificazione. Dal canto suo, Messina ha sottolineato che «Assarmatori è lieta di collaborare (con Confitarma, ndr), anche se non ritiene opportuno il continuo richiamo al ricongiungimento delle associazioni armatoriali. Mi pare un alibi per quello che non si riesce a fare. Bisogna che lavoriamo con onestà e trasparenza. Abbiamo obiettivi comuni, ma ci sono anche divisioni su contenuti veri. Dobbiamo andare avanti e in futuro vedremo se matureranno le condizioni per un cambiamento. D'altra parte in Italia esistono tanti partiti, tanti sindacati di cui ben tre confederali, due associazioni di piloti e due di rimorchiatori. Fra Confitarma e Assarmatori ci sono tante similitudini e alcune differenze. Lavoriamo e i risultati arriveranno». Risultati sperano di portarne a Genova gli spedizionieri di Spediporto, promotori di un altro incontro pubblico con gli operatori elvetici, sempre nell'ambito della Genoa shipping week. «La Cina e la Svizzera ha detto Fabio Maciocci, presidente delle imprese di trasporti e logistica del Ticino riunite in Atis hanno firmato un accordo per esentare dai dazi le merci cinesi che arrivano in Svizzera e quelle svizzere che vanno in Cina. Stiamo andando in controtendenza rispetto alle guerre sui dazi che sono in corso. Dai mercati orientali arriva una spinta al commercio e noi operatori elvetici ci aspettiamo che trasporti e logistica ci offrano le migliori condizioni operative su tutta la tratta Genova-Rotterdam. Non vogliamo che si viaggi con una Formula 1 verso Nord e con un'utilitaria verso Sud»: il messaggio Maciocci è arrivato forte e chiaro alla comunità portuale genovese. Accanto a lui un altro operatore elvetico, Ronald Gressani, manager della compagnia ferroviaria Sbb Cargo international, ha confermato l'interesse della Confederazione ad aumentare i legami con i porti liguri: «Genova è un porto importante per i nostri progetti in Italia e l'Italia è diventato un mercato prioritario per la Svizzera. Per questo per la prima volta Sbb ha partecipato alla Genoa shipping week». A questi appelli Genova ha risposto mettendo sul tavolo le proprie carte, su cui punta d'altronde la stessa Svizzera: «Il terzo valico ferroviario di Genova ha detto ancora Maciocci ha la stessa importanza dei valichi alpini, speriamo che venga consegnato senza ritardi nel 2023». In attesa di quella data, Spediporto punta su quello che chiama il Quarto Valico, un valico immateriale fatto di cultura, relazioni, servizi efficienti, una messa a sistema delle risorse pubbliche e private. «E' un aspetto ha affermato Giampaolo Botta, direttore generale dell'associazione sottovalutato nella sua importanza». Agli interlocutori elvetici, il presidente dell'Autorità di sistema, Paolo Signorini, ha assicurato che il decreto Genova rappresenta una discontinuità rispetto al passato, «in particolare sul fronte dell'accessibilità dell'ultimo miglio e delle misure immateriali, come la Zona logistica speciale, l'integrazione dei sistemi telematici, la creazione di aree per i controlli, gli investimenti



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

---

sui varchi portuali, l'individuazione dei retroporti. Ma servono anche incentivi ai servizi. Dove la ferrovia funziona, come in Svizzera e Germania, è incentivata ».

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## Piattaforma telematica, bocciatura di Confetra

Ivano Russo: «Rimettiamo tutti i pezzi intorno al tavolo»

ALBERTO GHIARA GENOVA. «Bisogna ridiscutere la Piattaforma logistica nazionale, perché non può ridursi a essere soltanto un Port community system nazionale », ha detto Ivano Russo, segretario generale di Confetra, intervenendo alla Genoa shipping week. Russo ha partecipato a una sessione dedicata all'innovazione tecnologica nel settore portuale. E la Pnl, gestita da Uirnet su indicazione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è uno dei progetti più importanti di innovazione tecnologica nel settore del trasporto merci che siano stati portati avanti in Italia negli ultimi anni. La delusione per come è andato avanti il progetto, secondo il segretario di Confetra, è duplice: da un lato non è stato rispettato il suo scopo originale, che doveva coinvolgere tutto il settore logistico e non soltanto i porti: «In origine dovevano confluire nella Piattaforma tutti i soggetti della catena logistica, dai terminal ai magazzini, dagli interporti agli aeroporti. Troppi attori restano fuori da questa strategia. Servirebbe inoltre che anche le Autorità di sistema portuale fossero coinvolte nella definizione delle strategie di sviluppo. Il mondo è cambiato, bisogna rimettere tutti i pezzi intorno a un tavolo». Dall'altro lato, anche come progetto che per il momento coinvolgerebbe soltanto i porti, è rimasto comunque incompiuto: «La Pnl non può essere soltanto un sistema per i porti a livello nazionale. Ma anche in questo senso, non si è riusciti ancora a estenderlo oltre ai primi porti che sono stati coinvolti al principio, ossia Genova, Ravenna e in parte La Spezia. Siamo ancora a quel punto». La Pnl è stata definita per la prima volta nel 2005 con un decreto del Mit. Nel 2012 un decreto legge ha designato come «soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della piattaforma» la società Uirnet, creata qualche anno prima dall'allora presidente di Uir (Unione interporti riuniti), Rodolfo de Dominicis. Una direttiva ministeriale del marzo 2018 ha stabilito che il 30 settembre dello stesso anno tutte le Autorità di sistema portuale avrebbero dovuto migrare i propri Pcs nella Pnl. Nel suo intervento al convegno che si è tenuto a Palazzo San Giorgio, Ivano Russo ha sottolineato come la logistica abbia acquisito «per la prima volta nella storia» un posto centrale nella politica internazionale e quindi anche negli investimenti per l'innovazione tecnologica: «Un tempo i conflitti fra Stati avvenivano per territori ricchi di materie prime. Oggi l'asse delle tensioni si è spostato su un progetto logistico come la Nuova via della seta, fatto di infrastrutture materiali e immateriali ». Intanto, sempre nell'ambito della Shipping week, si è svolta a Genova la riunione costitutiva di Confetra Liguria. Presieduta da Ivano Russo, hanno aderito le rappresentanze locali di Federagenti Assagenti, di Fedespedi, Fedit e Assologistica, Spediporto e le Territoriali di La Spezia e Savona, le rappresentanze liguri di Assocad, Uir, Anasped Alispedo, Assiterminal, Aiti, Trasportounito, Assofer, Fercargo e Ifa. I soci ordinari territoriali della Confederazione hanno designato alla Presidenza di Confetra Liguria Alessandro Laghezza. Nelle prossime settimane sarà insediato il Consiglio Direttivo. «L'intero sistema confederale ha detto Russo è presente in questa regione. Qui la multisettorialità della nostra rappresentanza è particolarmente ricca e radicata. Del resto parliamo di un territorio assolutamente strategico per la portualità e la logistica italiana ed europea. Presto incontreremo il governatore della Liguria, Giovanni Toti, per discutere di piano regionale infrastrutture e trasporti, crisi industriali, fondi europei Por ed Fsc». © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

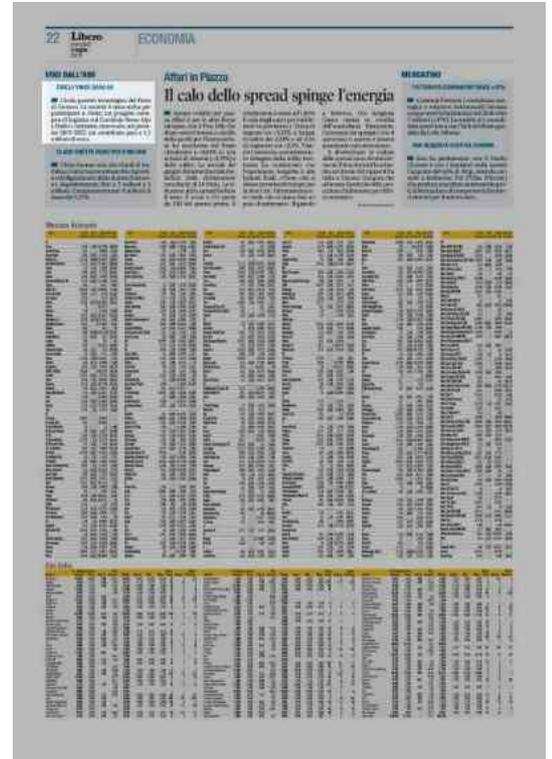


# Libero

## Genova, Voltri

### Circle vince gara Ue

Circle, partner tecnologico del **Porto** di **Genova**. La società è stata scelta per partecipare a Fenix, un progetto europeo di logistica sul Corridoio Reno-Alpi e Baltico-Adriatico, ricevendo, nel periodo 2019-2022, un contributo pari a 1,3 milioni di euro. clabo emette bond per 8 milioni nClabo ha reso noto che i fondi di Anthilia e Finint hanno sottoscritto il prestito obbligazionario della durata di sei anni, rispettivamente fino a 5 milioni e 3 milioni, Complessivamente 8 milioni al tasso del 5,25%.



# Il Nautilus

Genova, Voltri

## SRM alla Genoa Shipping Week

SRM ha partecipato alla Genoa **Shipping Week**, evento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Una settimana di approfondimenti tecnici rivolti al settore ed eventi divulgativi per promuovere la cultura portuale in città: workshop e seminari, open day di storiche realtà portuali, momenti istituzionali, serate di gala ed eventi sportivi per favorire le relazioni e il networking. Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, ha partecipato alla tavola rotonda mercoledì 26 giugno, dal titolo: 'Il rilancio delle imprese marittime tra passaggi generazionali e nuove soluzioni d' investimento', in cui giovani esponenti di importanti famiglie legate al mondo dello **shipping** e delle attività ad esso collegate hanno proposto - insieme a due esperti del mondo bancario ed economico - il loro punto di vista sulle nuove possibili impostazioni che, viste in chiave prospettica ma anche alla luce delle vissute esperienze, potranno influire in modo positivo sui traffici marittimi e sull' indotto. L' incontro è stato organizzato dal Propeller Club - Port of Genoa in collaborazione con Intesa Sanpaolo Private Banking. Venerdì 28 giugno, invece, Alessandro Panaro, Head of Maritime & Mediterranean Economy Dept., SRM, è stato relatore alla sessione 'Smart Port & Logistics: il rilancio dei TEN-T, infrastrutture logistiche e reti digitali'. La sessione del Forum Internazionale Port & **Shipping Tech** ha analizzato lo stato dell' arte dei corridoi TEN-T che riguardano la Liguria, le infrastrutture fisiche a quelle digitali, i fast corridors, la digitalizzazione della gestione documentale, l' interoperabilità doganale, la tracciabilità in ambiente intermodale, il ruolo delle norme, le ZLS. SRM è intervenuto su 'Il Mediterraneo fra traffici marittimi interni, sviluppo economico territoriale e corridoio intercontinentale'. Programma completo Presentazione di Massimo Deandreis Presentazione di Alessandro Panaro



## Intervista Banchemo - L'abbraccio tra porto e città tra i risultati della 'Week'

GENOVA Assagenti ha organizzato l'intensa settimana dello shipping genovese che si è appena conclusa. Parliamo dell'evento con uno sguardo generale sul comparto shipping con il presidente della più grande associazione italiana degli agenti **marittimi**. Presidente, cosa ha caratterizzato la Genoa Shipping Week 2019? È stata un'edizione record con una cinquantina di eventi di cui 25 circa legati al business ed altrettanti nell'ambito del net-working con eventi culturali e teatrali che si sono svolti all'interno delle mura del porto. L'edizione è nata con la volontà di unire Genova al porto rompendo quella barriera immaginaria che l'ha sempre divisa. E questo è ciò che ora si avverte. Abbiamo avuto la partecipazione in forze di tutte le istituzioni, la Guardia Costiera e la Marina Militare con tre unità: il Palinuro, la fregata Bergamini e, per la prima volta a Genova, il sommergibile Todaro, che sono state tutte visitabili. La parte congressuale è stata come sempre seguita da Carlo Silva ed ha avuto convegni di alto spessore e grande partecipazione. In quale fase si trova oggi la categoria che rappresenta? Assagenti con i suoi 130 agenti **marittimi** associati ha affrontato insieme a tutto il cluster le difficoltà di una città che ha subito una menomazione. L'autorità portuale ha avuto un minimo di crisi a fine 2018 per le paure degli esportatori di non riuscire a raggiungere Genova, ma poi, con un assetto organizzativo mastodontico mai visto prima, il porto ha avuto una ripresa. Quello che mi preme sottolineare è che, seppure nel brevissimo periodo la priorità sarà la ricostruzione del ponte, siamo consapevoli che una volta che questo sarà pronto torneremo al 14 agosto 2018 e ritroveremo tutte quelle che erano le nostre necessità a quella data. Ma con l'eccezione della consapevolezza che il Terzo Valico verrà completato così come lo sarà il nodo ferroviario genovese e che anche l'ultimo miglio verrà rimesso in opera nel più breve tempo possibile. Quello delle infrastrutture è un problema che riguarda tutta l'Italia, non solo Genova, che resta il porto principe della portualità italiana e deve essere mantenuto tale, ma certo non a svantaggio degli altri porti: la questione delle infrastrutture deve essere concepita in unione della comunità portuale italiana; vogliamo che tutti i porti siano efficienti per contribuire al sistema-shipping del paese. In un'ottica più generale italiana: quali ritiene siano le problematiche più importanti che dovranno affrontare le compagnie marittime e la portualità nel suo insieme? La concorrenzialità con i porti del Nord Europa e la difficoltà di procedere velocemente nei dragaggi, che sono invece sempre più necessari date le grandi dimensioni delle navi. L'adeguamento delle infrastrutture per permettere al container, una volta arrivato a terra, di muoversi il più velocemente possibile. Un esempio di criticità lo abbiamo avuto recentemente nel recarsi ad Ancona all'assemblea Federagenti dove al nodo stradale di Bologna abbiamo avuto una sosta di quasi quattro ore. Le nostre infrastrutture sono ferme agli anni 60/70 e questo è uno dei primi problemi da affrontare se vogliamo che il paese cresca. Dobbiamo lavorare tutti per creare un sistema italiano efficiente.



# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Porto, nuove regole: per decidere sulle aree servirà l' ok del Comune

Nasce, alla Spezia, il Documento di pianificazione strategica di sistema previsto dalla nuova legge sui porti. «Un risultato importante e non scontato - osserva Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia - frutto di un lungo e faticoso lavoro di mediazione e di approfondimento voluto dal Comune e finalizzato a superare le criticità di una legge in grado di pregiudicare e comprimere fortemente alle sole aree cittadine di waterfront le capacità di programmazione, controllo e coordinamento di palazzo civico sulle aree portuali». Aggiunge Peracchini: «Un impegno portato avanti con dedizione dall' assessore all' Urbanistica Anna Maria Sorrentino insieme agli uffici dedicati. Con questo documento il Comune non volendo rinunciare al proprio ruolo di garante e tutore degli interessi di tutti i cittadini ha ottenuto un' ampia ripermetrazione delle aree interessate dalle interferenze delle attività portuali includendovi l' intera cinta portuale da levante a ponente e, così, ogni attività programmata dovrà ottenere il necessario consenso comunale proseguendo, in ogni sede e con ogni mezzo, il percorso di valorizzazione del proprio territorio e del proprio mare». Conclude Peracchini: «La Spezia è la prima in Italia tra tutte le città portuali a ottenere questo risultato evitando in tal modo il rinnovarsi di una lunga ed improduttiva conflittualità che ha caratterizzato, per lungo tempo e con la precedente amministrazione, il rapporto con l' Autorità di sistema portuale. L' attenzione e l' apprezzamento per ciò che si è realizzato alla Spezia sono stati testimoniati dall' ampio consenso ottenuto in Consiglio». M. TOR.

**LA SPEZIA**

**Spezia ora rottama le multe stradali e potrà recuperare un milione di euro**

Approvato in Consiglio comunale il regolamento operativo. Di così è pronto solo gli impianti base, senza semafori e i semafori

**Migrante aggredisce autista Atc e passeggera Meduse: espulsione**

**Porto, nuove regole: per decidere sulle aree servirà l'ok del Comune**

# La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

## PIANIFICAZIONE LA SVOLTA DOPO UN LUNGO LAVORO DI MEDIAZIONE

### Aree ripериметrate nel porto Più voce in capitolo per il Comune

- LA SPEZIA - DISCO VERDE al DPSS ovvero il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema previsto dalla nuova legge sui porti e l'accordo procedimentale integrativo voluto dall'amministrazione comunale. L'entrata in vigore è conseguenza dell'ultimo atto: la deliberazione del consiglio comunale. «Non è stato un risultato scontato - spiega il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - ma il frutto di un lungo e faticoso lavoro di mediazione e di approfondimento dell'Amministrazione rivolto a superare le criticità di una legge in grado di pregiudicare e comprimere fortemente alle sole aree cittadine di waterfront le capacità di programmazione, controllo e coordinamento del Comune sulle aree portuali. Per questo vorrei sentitamente ringraziare l'assessore Anna Maria Sorrentino per il paziente e minuzioso lavoro che ha realizzato insieme ai suoi uffici per l'ottenimento di questo risultato». «IL COMUNE della Spezia, non volendo rinunciare al proprio ruolo di garante e tutore degli interessi di tutti i cittadini - prosegue il Sindaco - ha ottenuto un'ampia ripериметrazione delle aree interessate dalle interferenze delle attività portuali includendovi l'intera cinta portuale da levante a ponente e, così, ogni attività programmatoria dovrà ottenere il necessario consenso comunale proseguendo, in ogni sede e con ogni mezzo, il percorso di valorizzazione del proprio territorio e del proprio mare». Il Comune della Spezia - conclude Peracchini - è il primo in Italia, tra tutte le città portuali, ad ottenere questo risultato evitando in tal modo il rinnovarsi di una lunga ed improduttiva conflittualità che ha caratterizzato, per lungo tempo e con la precedente amministrazione, il rapporto con l'Autorità Portuale. L'attenzione e l'apprezzamento per ciò che si è realizzato alla Spezia sono stati testimoniati dall'ampio consenso ottenuto in Consiglio comunale.

6 CRONACA LA SPEZIA  
LA NOSTRA ECONOMIA

### Turismo, la città guarda al... Futurismo

L'assessore Asti: «Spezia in testa per numero di visitatori». E vogliamo crescere»



Un'immagine che ritrae due uomini in giacche scure e camicie chiare, che conversano in un ambiente esterno. Uno dei due uomini ha le mani in tasca, mentre l'altro sembra parlare.

### FESTIVAL CULTURALMENTI

Tre giorni di eventi  
Tra gli ospiti ci sarà  
la nipote di Marinetti



Un ritratto di una donna con i capelli scuri e occhiali, che guarda verso la camera con un'espressione neutra.

### SCUOLA NUOVA SEDE PER IL PROVVEDIMATO

#### Lavori di adeguamento all'Einaudi-Chiodo

Il presidente della Provincia...  
Lavori di adeguamento all'Einaudi-Chiodo...  
Il presidente della Provincia...  
Lavori di adeguamento all'Einaudi-Chiodo...

### PIANIFICAZIONE LA SVOLTA DOPO UN LUNGO LAVORO DI MEDIAZIONE

#### Aree ripериметrate nel porto Più voce in capitolo per il Comune

La pianificazione strategica...  
Aree ripериметrate nel porto Più voce in capitolo per il Comune...  
La pianificazione strategica...  
Aree ripериметrate nel porto Più voce in capitolo per il Comune...



# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Porto mercantile Scalisi general manager di Contship La Spezia

Cambio al vertice della società portuale Contship. A partire da lunedì 1° luglio 2019, infatti, Alfredo Scalisi ha assunto il ruolo di general manager del terminal Contship della Spezia. Il manager, riporterà il suo operato direttamente al presidente di Contship, Cecilia Battistello, che ricopre ad interim il ruolo di amministratore delegato Operations & Sales per tutto il Gruppo. Al neo general manager di Contship l'augurio di buon lavoro dalla redazione spezzina del Secolo XIX.

**LA SPEZIA**

**Area ex Sio, ok dal Comune alla bonifica da 800 mila euro**

L'investimento in capannoni di interesse sarà finanziato per il 50 per cento dalla società Tules. Nel fine settimana è prevista la realizzazione di un espositivo per l'occasione



Il Comune della Spezia ha approvato, in consiglio comunale, il progetto di bonifica dell'area ex Sio, in viale dell'Industria, per un valore complessivo di 800 mila euro. L'investimento in capannoni di interesse sarà finanziato per il 50 per cento dalla società Tules. Nel fine settimana è prevista la realizzazione di un espositivo per l'occasione.

Il progetto prevede la costruzione di un espositivo di 10 mila metri quadrati, con un valore complessivo di 800 mila euro. L'investimento in capannoni di interesse sarà finanziato per il 50 per cento dalla società Tules. Nel fine settimana è prevista la realizzazione di un espositivo per l'occasione.

**ADDIO**

**Addio all'ingegnere Fabio Bisio, ucciso da un male a 59 anni**

Il 27 giugno 2019, alle 10.30, l'ingegnere Fabio Bisio è stato ucciso da un male a 59 anni. Bisio era un ingegnere di fama internazionale, che aveva lavorato per molti anni in aziende di rilievo. La notizia della sua morte è stata annunciata dalla famiglia.



**LA SPEZIA**

**Don Pietro Milazzo c'è 10 anni di sacerdozio**

Don Pietro Milazzo ha compiuto 10 anni di sacerdozio. Il sacerdote ha lavorato per molti anni in parrocchie di diverse città. La notizia della sua ordinazione è stata annunciata dalla diocesi.



# La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

## LA SPEZIA INVESTIMENTI IN PORTO CONFERMATI

### Scalisi nuovo manager di Lsct

NOVITÀ in casa Contship. Dal 1° luglio Alfredo Scalisi è diventato general manager del terminal della Spezia, sotto il diretto coordinamento della presidente di Contship, Cecilia Battistello, che ricopre ad interim il ruolo di amministratore delegato operations & sales per tutto il gruppo. Scalisi ha ricoperto il ruolo di deputy general manager a Gioia Tauro per Medcenter Container Terminal sino a maggio 2019 e ha una pluriennale esperienza in ruoli manageriali nel settore industria ed energia. «Ad Alfredo spetterà un compito molto importante a La Spezia - ha commentato Cecilia Battistello - in un momento di grandi trasformazioni del settore. Il terminal di La Spezia gioca un ruolo di primaria importanza nello scacchiere internazionale. Continua il programma di investimenti del Gruppo Contship per incrementare la capacità di banchina e ferroviaria del terminal».

The collage consists of several newspaper clippings from 'LA NAZIONE LIGURIA'. The main article is titled 'LA SPEZIA INVESTIMENTI IN PORTO CONFERMATI' and 'Scalisi nuovo manager di Lsct'. It reports that Alfredo Scalisi, previously deputy general manager at Gioia Tauro, has taken over as general manager of the La Spezia terminal from July 1st, 2019. The article mentions the ongoing investment program for expanding the terminal's capacity and infrastructure. Other smaller clippings include news about a fire in Genova, a meeting with the Mayor of Genova, and a report on the Liguria region's economic situation.





## Livorno, Carlea incontra Verna: Darsena Europa fare presto e bene

*Il presidente del CSLPP a Livorno L'obiettivo: fare presto e bene sulla Piattaforma Europa*

LIVORNO - Donato Carlea, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha incontrato stamani a Livorno il vertice dell' Autorità Portuale, il commissario **Pietro Verna**, che aveva richiesto l' incontro. A Palazzo Rosciano, sede dell' Autorità Portuale, alla presenza del sindaco di Livorno, Luca Salvetti, e del comandante del porto Giuseppe Tarzia, sono state illustrate le potenzialità del porto della Città dei Quattro Mori e i dettagli della prima fase della Piattaforma Europa, opera fondamentale per lo scalo e sul cui progetto il CSLPP sarà tenuto ad esprimere, a tempo debito, un proprio parere. « Siamo onorati di avere oggi Carlea a Livorno - ha dichiarato **Verna** - La sua presenza è un segnale di attenzione importante per il nostro porto. Vogliamo stabilire con il CSLPP contatti continui e costanti per evitare che possano esserci perdite di tempo durante le varie fasi di sviluppo progettuale della Piattaforma Europa ». Carlea, d' altronde, ha più volte dichiarato di apprezzare questo tipo di impostazione: « Non appena insediato nel mio ruolo sono andato subito a Genova per vedere con i miei occhi in che stato si trovasse il Ponte Morandi. Il progetto di ricostruzione del Viadotto è stato presentato al CSLPP il 18 marzo scorso, il 26 marzo, otto giorni dopo, avevamo già rilasciato il nostro parere ». Fare presto e bene, per Carlea si può fare, purché i progetti non presentino incognite. In fin dei conti, è questo l' augurio che il numero uno del CSLPP rivolge a Livorno e alla sua Piattaforma Europa: « Un intervento che poggia su un livello di conoscenza completo in ogni dettaglio non può che essere realizzato in tempi ragionevoli. È su questo che bisogna lavorare insieme, è su questo che posso e voglio dare il mio contributo ».

**Livorno, Carlea incontra Verna: Darsena Europa fare presto e bene**  
 02 AG 2019

Il presidente del CSLPP a Livorno. L'obiettivo: fare presto e bene sulla Piattaforma Europa

**LIVORNO** / Donato Carlea, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha incontrato stamani a Livorno il vertice dell' Autorità Portuale, il commissario Pietro Verna, che aveva richiesto l' incontro.

A Palazzo Rosciano, sede dell' Autorità Portuale, alla presenza del sindaco di Livorno, Luca Salvetti, e del comandante del porto Giuseppe Tarzia, sono state illustrate le potenzialità del porto della Città dei Quattro Mori e i dettagli della prima fase della Piattaforma Europa, opera fondamentale per lo scalo e sul cui progetto il CSLPP sarà tenuto ad esprimere, a tempo debito, un proprio parere.

«Siamo onorati di avere oggi Carlea a Livorno - ha dichiarato Verna - La sua presenza è un segnale di attenzione importante per il nostro porto. Vogliamo stabilire con il CSLPP contatti continui e costanti per evitare che possano esserci perdite di tempo durante le varie fasi di sviluppo progettuale della Piattaforma Europa ».

Carlea, d'altronde, ha più volte dichiarato di apprezzare questo tipo di impostazione: «Non appena insediato nel mio ruolo sono andato subito a Genova per vedere con i miei occhi in che stato si trovasse il Ponte Morandi. Il progetto di ricostruzione del Viadotto è stato presentato al CSLPP il 18 marzo scorso, il 26 marzo, otto giorni dopo, avevamo già rilasciato il nostro parere ».

Fare presto e bene, per Carlea si può fare, purché i progetti non presentino incognite. In fin dei conti, è questo l'augurio che il numero uno del CSLPP rivolge a Livorno e alla sua Piattaforma Europa: « Un intervento che poggia su un livello di conoscenza completo in ogni dettaglio non può che essere realizzato in tempi ragionevoli. È su questo che bisogna lavorare insieme, è su questo che posso e voglio dare il mio contributo ».

## Un vertice con il commissario e il sindaco per definire assetti e crescita del porto

LIVORNO Enio Lorenzini di solito parla poco e a bassa voce. Ma in questa nostra breve intervista ha parlato addirittura pochissimo, anzi quasi niente. Eppure dovrebbe essere almeno moderatamente soddisfatto della decisione del comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno settentrionale quella di Livorno, tanto per intenderci che ha confermato al suo multipurpose via libera anche sui contenitori almeno fino a quando il sogno (o utopia?) della Darsena Europa partirà in concreto. Lorenzini, è soddisfatto che, dopo mesi di passione, ci sia stato un buon risultato? Diciamo pure, se vuole la verità: dopo due anni di passione. E voglio ricordare che non era in ballo la concessione al terminal, che nel 2016 era stata rinnovata fino al 2029, quanto il nostro piano industriale. Il commissario ammiraglio Verna è un uomo intelligente ed esperto, una volta chiarite le cose l'ha capito subito. Ed ha anche capito che il terminal non ha mai sgarrato sui tempi indicati dal piano industriale attuale. Anzi, abbiamo sempre preceduto le date in cui avrebbero dovuto essere realizzati gli impegni sottoscritti. La delibera del comitato comporta una serie di reciproci impegni da definire in uno o più documenti che sono, ovviamente, la parte operativa fondamentale. Proprio per questo ho chiesto sia all'ammiraglio Verna sia al neo-sindaco Salvetti un incontro, programmato ad oggi per il 10 luglio. Ho letto con piacere della partecipazione da osservatore del sindaco all'ultimo comitato. Un segnale importante. Definire i passi da compiere nei prossimi tempi non riguarda solo il terminal, ma anche l'economia della città e dell'intero territorio. Noi da parte nostra stiamo continuando ad investire. Con il nuovo tratto ferroviario che entro sei mesi dovrebbe collegarci direttamente al nodo del Calambrone. Con quest'opera contiamo di arrivare a fare almeno una dozzina di treni nei tempi nei quali oggi ne facciamo due o poco più. Il vostro terminal continua dunque ad investire parecchio, anche in attesa che parta se partirà la Darsena Europa. Nell'interesse del porto e della sua economia, ci auguriamo tutti che parta. In quanto agli investimenti, il Lorenzini & C. dalla sua nascita ha investito sul nostro porto circa 50 milioni di euro, compresi interventi in opere che non sono strettamente di nostra competenza o di utilità generale come l'allargamento del varco doganale, i lavori alla strettoia del Marzocco, ed altro. Creiamo lavoro, distribuiamo lavoro, collaboriamo con le istituzioni su tutto quello che può portare alla città e al porto valore aggiunto. Un valore aggiunto che si chiama anche MSC, ovvero una delle potenze mondiali in campo di shipping e di terminalismo.



## Piattaforma Europa: fare presto e bene

*L'obiettivo del presidente del Consiglio superiore LLPP*

Massimo Belli

LIVORNO L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale è sempre più decisa a portare avanti il progetto della piattaforma Europa. In tale contesto, si inserisce la visita di questa mattina del presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, Donato Carlea, giunto a Livorno su invito del commissario straordinario dell'AdSp, Pietro Verna. A Palazzo Rosciano, alla presenza del sindaco di Livorno, Luca Salvetti, e del comandante del porto Giuseppe Tarzia, sono state illustrate le potenzialità del porto della città dei Quattro Mori e i dettagli della prima fase della piattaforma Europa, opera fondamentale per lo scalo e sul cui progetto il Consiglio superiore dei Lavori pubblici sarà tenuto ad esprimere, a tempo debito, un proprio parere. Siamo onorati di avere oggi Carlea a Livorno ha dichiarato Verna -. La sua presenza è un segnale di attenzione importante per il nostro porto. Vogliamo stabilire con il Consiglio superiore LLPP contatti continui e costanti per evitare che possano esserci perdite di tempo durante le varie fasi di sviluppo progettuale della piattaforma Europa. Carlea, d'altronde, ha più volte dichiarato di apprezzare questo tipo di impostazione: Non appena insediato nel mio ruolo sono andato subito a Genova per vedere con i miei occhi in che stato si trovasse il Ponte Morandi. Il progetto di ricostruzione del Viadotto è stato presentato al Consiglio superiore LLPP il 18 Marzo scorso, il 26 Marzo, otto giorni dopo, avevamo già rilasciato il nostro parere. Fare presto e bene, per Carlea si può fare, purché i progetti non presentino incognite. In fin dei conti, è questo l'augurio che il numero uno del Consiglio superiore rivolge a Livorno e alla sua piattaforma Europa: Un intervento che poggi su un livello di conoscenza completo in ogni dettaglio non può che essere realizzato in tempi ragionevoli. È su questo che bisogna lavorare insieme, è su questo che posso e voglio dare il mio contributo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with categories like 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Piattaforma Europa: fare presto e bene'. Below the title, there's a sub-headline and the author's name 'Massimo Belli'. A large photograph shows a group of men in a meeting room. To the right of the main content, there's a sidebar with a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form and a 'ULTIME' section with several article thumbnails.

# Il Tirreno

Livorno

## TURISMO

### Container per eventi al porto Cala de' Medici

ROSIGNANO. Visto il successo dello scorso anno, al **porto** turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici torna lo spazio espositivo dedicato ai "Temporary Event". Potranno usufruire di questo spazio unico, in una location d'eccezione, fino al 30 settembre, tutte quelle aziende che desiderano promuovere o presentare i propri prodotti. Per i Temporary Event il **porto** metterà a disposizione un container ad uso commerciale (di colore bianco quest'anno), dotato di condizionatore e collegato alla luce che verrà installato nella piazza del centro commerciale portuale. Nella zona esterna del container sarà presente una zona lounge con tavolini, sedie, divanetti e poltrone, che potranno accogliere i numerosi frequentatori estivi del **Porto**. Il container, un' imperdibile vetrina, potrà essere prenotato mettendosi in contatto con l' ufficio comunicazione ed eventi del Cala de' Medici. --



### Materassi, scatole e sacchi abbandonati sulle strade

È allarme per i rifiuti abbandonati sulle strade. Un'inchiesta della polizia di Stato ha individuato i responsabili di un'operazione di smaltimento illegale di rifiuti.

ROSIGNANO. Un'inchiesta della polizia di Stato ha individuato i responsabili di un'operazione di smaltimento illegale di rifiuti. I rifiuti sono stati abbandonati sulle strade e nei boschi della zona di Rosignano Marina. Le autorità hanno sequestrato una grande quantità di materassi, scatole, sacchi e altri rifiuti. I responsabili sono stati denunciati per abbandono di rifiuti e inquinamento ambientale. L'inchiesta è stata avviata dopo una segnalazione ricevuta dalla polizia locale. I rifiuti sono stati trovati in diverse località della zona, tra cui la spiaggia di Cala de' Medici. Le autorità hanno avviato un'indagine per individuare i responsabili e per smaltire i rifiuti in modo corretto. I rifiuti sono stati trasportati in un impianto di smaltimento autorizzato. I responsabili sono stati denunciati per abbandono di rifiuti e inquinamento ambientale. L'inchiesta è stata avviata dopo una segnalazione ricevuta dalla polizia locale. I rifiuti sono stati trovati in diverse località della zona, tra cui la spiaggia di Cala de' Medici. Le autorità hanno avviato un'indagine per individuare i responsabili e per smaltire i rifiuti in modo corretto. I rifiuti sono stati trasportati in un impianto di smaltimento autorizzato. I responsabili sono stati denunciati per abbandono di rifiuti e inquinamento ambientale.

**Container per eventi al porto Cala de' Medici**  
Rosignano Marina. Il porto turistico di Cala de' Medici torna ad essere lo spazio espositivo dedicato ai Temporary Event. Per i Temporary Event il porto metterà a disposizione un container ad uso commerciale (di colore bianco quest'anno), dotato di condizionatore e collegato alla luce che verrà installato nella piazza del centro commerciale portuale. Nella zona esterna del container sarà presente una zona lounge con tavolini, sedie, divanetti e poltrone, che potranno accogliere i numerosi frequentatori estivi del Porto. Il container, un' imperdibile vetrina, potrà essere prenotato mettendosi in contatto con l' ufficio comunicazione ed eventi del Cala de' Medici.

**IN BREVE**  
Venerdì 3 luglio, il porto turistico di Cala de' Medici torna ad essere lo spazio espositivo dedicato ai Temporary Event. Per i Temporary Event il porto metterà a disposizione un container ad uso commerciale (di colore bianco quest'anno), dotato di condizionatore e collegato alla luce che verrà installato nella piazza del centro commerciale portuale. Nella zona esterna del container sarà presente una zona lounge con tavolini, sedie, divanetti e poltrone, che potranno accogliere i numerosi frequentatori estivi del Porto. Il container, un' imperdibile vetrina, potrà essere prenotato mettendosi in contatto con l' ufficio comunicazione ed eventi del Cala de' Medici.

**Spazio**  
Rosignano Marina. Il porto turistico di Cala de' Medici torna ad essere lo spazio espositivo dedicato ai Temporary Event. Per i Temporary Event il porto metterà a disposizione un container ad uso commerciale (di colore bianco quest'anno), dotato di condizionatore e collegato alla luce che verrà installato nella piazza del centro commerciale portuale. Nella zona esterna del container sarà presente una zona lounge con tavolini, sedie, divanetti e poltrone, che potranno accogliere i numerosi frequentatori estivi del Porto. Il container, un' imperdibile vetrina, potrà essere prenotato mettendosi in contatto con l' ufficio comunicazione ed eventi del Cala de' Medici.

**Palestre pubbliche prorogato il bando**  
Rosignano Marina. Il bando per la costruzione di palestre pubbliche è prorogato. Le opere sono state prorogate fino al 30 settembre 2019. Il bando è stato pubblicato sul sito del Comune di Rosignano Marina. Le opere sono state prorogate fino al 30 settembre 2019. Il bando è stato pubblicato sul sito del Comune di Rosignano Marina. Le opere sono state prorogate fino al 30 settembre 2019. Il bando è stato pubblicato sul sito del Comune di Rosignano Marina.

## Per Livorno cambiamenti sul rimorchio

LIVORNO Il tema del rimorchio **portuale**, si sa, è molto delicato. E sull'ordinanza che la Capitaneria di porto labronica e gli operatori del settore a partire dall'Asamar hanno concordato per un'uscita a breve, il rimorchio dovrebbe subire alcune significative innovazioni che hanno anche comportato qualche malevole interpretazione. Le nuove disposizioni invece a parere dello stesso presidente dell'Asamar Enrico Bonistalli andranno a vantaggio in particolare delle grandi navi da crociera. Uno dei punti riguarda infatti le navi oltre 320 metri di lunghezza che sono in forte aumento anche a Livorno per le quali l'attuale obbligo di 2+1 rimorchiatore (a seconda se siano ormeggiate di prua o di poppa) passerà a 1 solo rimorchiatore se l'ormeggio è con la prua in dentro. Un bel vantaggio economico, che risponde a criteri tecnici riconosciuti, avendo tutte le moderne grandi navi da crociera capacità autonome di manovra ben superiori al passato. Qualche ritocco anche per le navi da crociera oltre in 250 metri e fino ai 320: se siamo bene informati, si tratterà di avere in più un rimorchiatore in assistenza in entrata, ma non in uscita a meno che la nave non sia stato ormeggiata con la prua in dentro. L'Asamar sottolinea che non si tratta di un aggravio, in quanto in genere sono le stesse navi di questa categoria a chiedere l'assistenza. Alla presentazione della bozza dell'ordinanza, avvenuta mercoledì scorso in Capitaneria, hanno partecipato il presidente dell'Asamar, dell'impresa Neri e i rappresentanti di tutte le compagnie delle crociere, con un generale ok al testo stesso, che potrebbe uscire nell'arco di questa settimana. Altro spunto interessante emerso nell'incontro, la volontà di rivisitare la vecchia norma che imponeva un secondo pilota sulle navi da crociera, eliminando questa disposizione considerata da tutti piloti compresi del tutto superata.



## Vendita azioni Porto 2000 compromettono concorrenza?

*Il sen. De Falco interroga il ministro sull'avvenuta alienazione*

Massimo Belli

LIVORNO Un'interrogazione a risposta scritta è stata presentata nei giorni scorsi al ministro dei Trasporti e Infrastrutture dal senatore del gruppo misto Gregorio De Falco assieme ai colleghi Loredana De Petris (Leu), Laura Garavini (Pd), Francesco Giacobbe (Pd), Paola Nugnes (M 5 stelle) e Elena Fattori (M 5 stelle) a proposito dell'avvenuta alienazione delle quote di maggioranza già in mano pubblica della società Porto di Livorno 2000. Nel documento, che riportiamo integralmente di seguito, si avanzano gravi riserve sull'ortodossia dell'operazione, sul modo in cui è stata condotta e si chiede come il governo intenda attivarsi per quanto di sua competenza per verificare se l'operazione sia foriera di danni finanziari pubblici, e quali siano le iniziative che intende intraprendere per evitarli. Sebbene nei lunghi anni di travagliatissima gestazione della vendita in esame non abbiamo fatto mancare l'espressione del nostro pensiero in proposito, nella presente occasione preferiamo almeno per il momento lasciare al lettore ogni più completa libertà di valutare e giudicare in merito ai dubbi e alle riserve dei senatori che hanno firmato l'interrogazione. De Falco, De Petris, Garavini, Giacobbe, Nugnes Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Premesso che: è stato firmato nel Maggio 2019 il contratto di cessione del pacchetto di maggioranza della società Porto di Livorno 2000 srl, che gestisce il terminal crociere e la stazione marittima per i traghetti, parcheggi e banchine dislocate su tutta l'area portuale di Livorno, fornendo servizi ai passeggeri ed alle navi che approdano; la società, controllata sino alla firma dell'accordo dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, che deteneva il 72,8% delle azioni, e con la partecipazione della Camera di Commercio di Livorno (27,2% delle azioni), è passata ora sotto il controllo di una società a maggioranza privata; l'accordo prevede, infatti, che le quote siano in mano per il 66% alla Livorno Terminals, società controllata in maggioranza dal gruppo Onorato, e partecipata da Msc. il rimanente 34% resta, in quote paritetiche, alla Camera di commercio di Livorno e all'Autorità di Sistema portuale; la Livorno Terminals è controllata al 60% da Sinergest, la società del gruppo Onorato che a sua volta gestisce il terminal passeggeri di Olbia Isola Bianca. Il gruppo detiene anche il 10% del pacchetto azionario della Livorno Terminals tramite la Ltm e il 5% attraverso la Moby. Marininvest (Msc) ha il 25% delle quote; il 2 Maggio 2019, l'assemblea dei soci della Porto di Livorno 2000 srl ha nominato il nuovo consiglio d'amministrazione della società, designando come presidente Matteo Savelli, già amministratore delegato di Toremar, e quindi rappresentante dell'azionista di maggioranza, ossia di Onorato; l'operazione giunge quattro anni dopo la gara che l'associazione temporanea di imprese Onorato-Msc si era aggiudicata; si tratta di un'operazione che non può lasciare indifferenti, e che, anzi, preoccupa molto; infatti, già nell'Ottobre 2018 l'allora presidente di Porto di Livorno 2000 srl, Luciano Guerrieri, aveva espresso il timore che il completamento dell'operazione portasse alla creazione di un vero e proprio monopolio, a discapito del servizio pubblico, con l'affidamento ai privati della totalità del traffico passeggeri, e metteva in guardia da possibili danni finanziari; non è certo inutile ricordare, inoltre, che la Stazione marittima Spa diviene proprietà di uno dei soggetti operanti nel settore in regime di concorrenza con altri. È ben difficile, per non dire impossibile, che la società di proprietà di Onorato intenda garantire in maniera imparziale l'assegnazione delle banchine a coloro che sono concorrenti diretti, si chiede di sapere: quali iniziative di sua competenza intenda adottare il Ministro in indirizzo per verificare se le scelte adottate dall'Autorità di Sistema portuale, che hanno condotto al passaggio della maggioranza delle azioni della società Porto di Livorno 2000 srl a privati, non causino le temute distorsioni nel mercato, compromettendo la stessa libera concorrenza;

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a logo for 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and navigation tabs for 'TRAGHETTI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Vendita azioni Porto 2000 compromettono concorrenza?' followed by the sub-headline 'Il sen. De Falco interroga il ministro sull'avvenuta alienazione'. The author is identified as Massimo Belli. Below the headline is a large image of a cruise ship. To the right of the image is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Email', and 'Indirizzo email', along with a 'Registrazione' button. Below the newsletter form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, each with a small thumbnail image and a title.

# Messaggero Marittimo

Livorno

---

se intenda attivarsi per quanto di sua competenza per verificare se l'operazione sia foriera di danni finanziari pubblici, e quali siano le iniziative che intende intraprendere per evitarli; se intenda anche verificare che la decisione presa dall'Autorità di Sistema portuale sia conforme alle norme contenute nel regolamento (Ue) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 Febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo ben definito per quel che riguarda la fornitura dei servizi portuali, oltre a norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, entrato in vigore nel Marzo 2019.

# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

file al porto

## Trotta alla lista Ferrari: «Sbagliate a prendervi meriti non vostri»

piombino. Fa discutere l' esultanza su Facebook di esponenti della lista Ferrari dopo che nello scorso weekend non si è ripetuto il solito caos per gli imbarchi al porto. E ieri è intervenuto Angelo Trotta del Pd, ex presidente del consiglio comunale: «Su fb domenica compare un post della lista Ferrari dove si mette in risalto che in data 29/6 "non ci sono state file e tutto questo è frutto di una buona programmazione". Mi piacerebbe capire - dice Trotta - quale programmazione, visto che la giunta ferrari a malapena si è riunita 2/3 volte. Ricordo a questa lista che quello che è successo domenica, ovvero la fluidità del traffico senza provocare troppi disagi, è frutto di un lavoro lungo anni, lavoro iniziato sin dal 2018, proseguito fino a maggio 2019, dove si sono ipotizzati tutti i possibili scenari per togliere disagio alla città». Trotta prosegue ricordando anche che in consiglio comunale si sono discussi molti ordini del giorno, interrogazioni, dove l' allora assessore Capuano replicava alla allora minoranza che il problema andava affrontato, in caso di file in entrata, non a monte (Fiorentina ) ma a valle, cioè **Porto**». «Altri aspetti esaminati sono quelli della accettazione degli alberghi elbani dalle 13 alle 16. Come si vede il problema è complesso ed articolato». Poi si rivolge direttamente alla lista Ferrari: «Non vantate successi che non sono vostri. Ringrazio anche io il sindaco e il nuovo assessore che sono stati sul pezzo, d' altronde sul pezzo ci sono stati anche il vecchio sindaco e assessore, il fatto è che se arrivano tante e tante auto forse non basta neanche Poggio Batteria come arteria di scorrimento». E sabato ci sono stati sì tanti passaggi, ma più scaglionati rispetto al passato. --

**PIOMBINO**

### Guai dal meteo e troppe spese per i produttori di pomodori

Gli operatori si lamentano: «Il prezzo di vendita è basso. Costano molti soldi, serve un mercato minimo garantito»

**Imprenditori nelle ariele e conserve a Italian Food**

**Donati due defibrillatori**

# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

## IL CASO

### Niente servizi ai disabili in porto per il mancato rinnovo del bando

*Due persone erano incaricate di aiutarli all' arrivo e accompagnarli a bordo Sulle banchine neanche l' ambulanza. La gara, se arriverà, avrà effetti dopo l' estate*

PIOMBINO. Mentre stabilimenti balneari, porticcioli e in genere tutte le strutture turistiche si affannano per creare condizioni che facilitino l' accesso ai disabili, il porto di Piombino quest' anno è totalmente sprovvisto di servizi dedicati. Fino all' anno scorso in porto c' era un servizio curato dalla Misericordia di Piombino che, dopo aver vinto un bando, si occupava del servizio disabili con due persone che si alternavano. Insomma, un servizio che funzionava come negli aeroporti: il personale della Misericordia su richiesta prendeva in carico persone con disabilità al loro arrivo, occupandosi di accompagnarle a bordo e viceversa, risolvendo eventuali problemi intercorsi in quel frangente. Ora quel servizio non c' è più: infatti nei mesi di paralisi dell' **Autorità portuale** non è stato rinnovato il bando, che potrebbe essere pronto nei prossimi giorni, ma probabilmente fuori tempo massimo perché il servizio possa funzionare nel periodo estivo, quando ovviamente più alta è la domanda. Il servizio era pagato dall' **Autorità portuale** - grazie ai proventi delle tasse **portuali** - e comportava anche lo stazionamento di un' ambulanza sul porto. Così non solo al momento è saltato il servizio di accompagnamento ai disabili - già di per sé grave per un porto come quello di Piombino col numero di passaggi che vanta - ma al porto non c' è più nemmeno l' ambulanza, servizio che era inserito in un altro bando. Vedremo se in ritardo i due problemi verranno affrontati con un bando che comunque rischia di produrre i suoi effetti solo fra un paio di mesi. -- CLOZ.







# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

trasportitrasporti

## Elba Tunnel, Cacelli dice che il progetto è quasi pronto

PORTOFERRAIO. L' associazione Albergatori dell' isola d' Elba protesta per le file sul porto di Piombino. Non c' è problema, è solo questione di tempo: la soluzione è Elba Tunnel. Riccardo Cacelli, patron della società Elba Tunnel, si è infatti agganziato alla polemica sulla logistica nel porto di Piombino annunciando di aver terminato il "progetto di visione e fattibilità" del tunnel che dovrebbe collegare Piombino con il versante orientale dell' Elba. Il condizionale è d' obbligo per un progetto al quale, sull' isola, credono in pochi, viste le difficoltà e i costi di realizzazione. Ma Cacelli, elbano trasferitosi a Londra da qualche anno, non demorde: «Nei giorni scorsi il team tecnico di oltre 30 professionisti, guidato dall' Architetto David Ulivagnoli ha terminato tutte le fasi progettuali. Un grande Paese come l' Italia è in grado di realizzare e gestire una grande infrastruttura come Elba Tunnel, che e' in grado di eliminare le problematiche a milioni di persone e a migliaia di imprese per raggiungere o lasciare la terza isola italiana». --

**ELBA**

**Il diploma di Laura, un'altra sfida vinta da una combattente nata: «Avete saputo aiutarmi»**

**Festival Sella, la vincitrice Gabriella Alcei è soddisfatta**

**Elba Tunnel, Cacelli dice che il progetto è quasi pronto**

**Sgombero del Caloncino, i cittadini protestano e danno vita a un comitato**



## PIM, la benna all' opera

PIOMBINO Sono iniziati venerdì scorso i lavori di allestimento della base 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 e 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».



### «Ma il rosso prolungato manderebbe in tilt la città»

L'assessore gela i negozianti: «Un impianto in quella zona non è possibile»

IL RETSYLING ANCONA Un progetto di bonifica e rifacimento dell'intero manto stradale con pietra arenaria al posto dell'asfalto, materiale che più si addice alle caratteristiche e alle bellezze del centro storico. È la risposta che il Comune dà alle istanze del popolo di via della Loggia, dopo la mozione presentata dal Gruppo consiliare della Lega. Le richieste «Da tempo abbiamo raccolto le richieste di cittadini e commercianti presentando una mozione per il rifacimento del manto stradale e della segnaletica orizzontale per il passaggio dei pedoni - spiegano Marco Ausili, Maria Grazia De Angelis e Antonella Andreoli -. Si tratta di una strada di massima importanza in quanto collega al centro storico, è sede di importanti attività economiche e di un rilevante patrimonio artistico e architettonico ed è una delle principali vie di accesso alla città per i turisti che sbarcano in porto. Non si può continuare ad accogliere in questa maniera i turisti, come non si può accettare la situazione di pericolosità per i pedoni che vi transitano. Grazie alla presentazione della nostra mozione si è acceso un dibattito costruttivo all'interno della Commissione Lavori Pubblici. Lavoreremo, cercando sempre la collaborazione tra le parti, ma non accetteremo alcuna incertezza nei tempi. Intervenire in via della Loggia è secondo noi un'urgenza». Lacondivisione Condivisa e raccolta dalla maggioranza, che si è messa all'opera per cercare soluzioni. Quella più immediata riguarda proprio le buche. «Il nostro ufficio tecnico e l'ingegner Calavalle presenteranno entro settembre un progetto di sistemazione di tutta via della Loggia, dettagliato nei tempi e nei costi - spiega l'assessore alle Manutenzioni, Stefano Foresi -. L'obiettivo è abbandonare l'asfalto e usare materiale di pietra arenaria». L'intervento, indicativamente, oscillerà tra i 300 e i 400mila euro e verrà inserito nel piano delle opere pubbliche 2020-2022, dopo il passaggio in giunta e in consiglio comunale. Ma il nuovo fondo stradale è solo un inizio e non può essere certo la panacea di tutti i mali di via della Loggia, sommersa dal traffico e dalla sosta selvaggia. L'istituzione del senso unico risolverebbe molti problemi, ma non è così semplice. Ad esempio, per Foresi è impensabile installare un semaforo che crei un flusso veicolare alternato perché «c'è troppa distanza tra il teatro delle Muse e la chiesa di Santa Maria della piazza: il rosso prolungato manderebbe in tilt l'intera viabilità del centro». E allora, come si può fare? A maggio il sindaco Valeria Mancinelli, in un incontro con i residenti del Guasco, ha annunciato, oltre a nuove aree di sosta, alla realizzazione di un parcheggio al posto del Nautico e alla riapertura di quello di via Birarelli, la volontà di eliminare il doppio senso in via della Loggia. Il cambio «È un nostro obiettivo far passare le auto all'interno del porto da piazza della Repubblica a piazza Dante - aveva detto -. Ci stiamo lavorando, ma bisognerà ottenere l'autorizzazione di vari enti, tra cui l'Autorità di Sistema Portuale e l'Agenzia delle Dogane». Tuttavia, sarà un processo lungo e laborioso perché, ricorda l'assessore Manarini, «prevede la rivisitazione di tutta la viabilità del Guasco e si vanno ad invadere zone delicate, sottoposte a vincoli demaniali e doganali. Servirà un grosso lavoro politico-istituzionale, per questo non si risolverà in tempi brevi. Certo la regolarizzazione del lungomare è un'esigenza reale per la tutela del valore storico e architettonico della città». s. r. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Nel porto di Ancona il venerdì è MSC Day

**ANCONA** Nel **porto** di **Ancona**, il venerdì è MSC Day. Al terminal crociere, è approdata venerdì scorso Msc Sinfonia, in arrivo da Dubrovnik, in Croazia. A bordo, c'erano oltre 2.500 passeggeri fra crocieristi e componenti dell'equipaggio che, per un'intera giornata, hanno potuto 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 sono poi aggiunti 11 mila passeggeri dei traghetti in imbarco e sbarco nel **porto** di **Ancona** con circa 2.500 auto al seguito. I soli passeggeri in imbarco sono stati circa 4 mila. Anche per i passeggeri delle navi traghetto, per affrontare il grande caldo di questo periodo, è stato 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 è poi ripartita in serata di venerdì 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.



## Enel, c'è intesa tra Comune e Regione

*Primo tavolo istituzionale alla Pisana per discutere sul futuro del colosso energetico e l'emergenza lavoro di questi giorni Intanto da Cpc e Minosse una proposta per il dopo carbone: realizzare la darsena grandi masse e un bacino di carenaggio*

IL CASO Prima riunione lunedì scorso del tavolo istituzionale del lavoro a Roma convocato dalla Regione Lazio. Al centro della discussione, aperta dagli assessori della Pisana Claudio Di Bernardino (Lavoro) e Gian Paolo Manzella (Sviluppo economico) la situazione Enel e indotto. Folta la partecipazione di organizzazioni sindacali e associazioni datoriali, il Comune era rappresentato da una delegazione composta dagli assessori al Lavoro, Claudia Pescatori, all'Ambiente Manuel Magliani e dal consigliere comunale Barbara La Rosa. «Abbiamo ribadito spiega l'assessore Pescatori le posizioni già espresse a vari livelli dal sindaco Tedesco. La nostra richiesta è che l'azienda garantisca le manutenzioni già affidate, scongiurando quindi la perdita anche di un solo posto di lavoro. Parallelamente, deve avviarsi una riflessione sugli sviluppi futuri del polo energetico. Gli assessori Di Bernardino e Manzella si sono detti d'accordo con l'impostazione, riservandosi di convocare nell'immediatezza Enel per discutere delle gravi problematiche occupazionali emerse nel comparto dei metalmeccanici». L'assessore all'Ambiente, Magliani, ha posto l'accento sull'importanza di «vigilare sulle scelte strategiche che interesseranno il territorio. L'attenzione alla tutela ambientale e della salute ci impone di non subire scelte e mantenere la guardia alta, ad esempio su ipotesi di smaltimento di rifiuti attraverso termovalorizzazione o simili, sulla quale abbiamo ribadito la assoluta contrarietà dell'Amministrazione comunale. Percorsi alternativi come termalismo, turismo e attività produttive andranno invece incoraggiati per compensare l'uscita dal carbone». Il consigliere Barbara La Rosa si è infine concentrato sulla necessità di riqualificazione delle imprese locali per «tutelare tutti i posti di lavoro e cogliere, anche lavorativamente, l'opportunità dell'uscita dal carbone». Intanto ieri pomeriggio una proposta sul dopo carbone è arrivata dai vertici della Compagnia portuale, che insieme alla società Minosse (nata nel 2003 proprio per effettuare le operazioni di scarico del carbone) stanno risentendo notevolmente del minor arrivo del combustibile fossile. «Civitavecchia ha già dato ad Enel ha tuonato il presidente della Cpc, Enrico Luciani soprattutto in termini di salute. Ora la spa può anche andarsene, anzi avrebbe potuto già farlo, ma deve restituire molto al territorio». Per Luciani, Enel deve investire 300 milioni di euro per realizzare la darsena grandi masse e riconvertire il pontile carbonifero della centrale in un bacino di carenaggio. Infine deve garantire gli stipendi a dipendenti ed indotto per i prossimi 6 anni, ovvero fino alla data ufficiale del phase out del carbone. «L'arrivo del carbone ha aggiunto è passato da 4,2 milioni di tonnellate del 2017, a 3,7 del 2018, fino a 2 milioni previsti per il 2020. Ci sono in bilico oltre 40 posti di lavoro e la stessa Cpc rischia di non pagare gli stipendi di luglio. Ma non accetteremo questo passivamente, siamo pronti a bloccare Enel, porto e città. Questa volta dobbiamo essere uniti: lavoratori, sindacati, politica e istituzioni senza colori». Un appello all'unità condiviso anche dai consiglieri Carlo Tarantino e Patrizio Scilipoti, intenzionati a presentare in prossimi incontri una sorta di documento unitario di richieste da sottoporre al Governo. Documento che avrebbe incassato già il benestare del sindaco Ernesto Tedesco (trattenuto a Roma da un impegno istituzionale) e del vice sindaco Massimiliano Grasso presente alla conferenza della Cpc in aula Cutuli. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Nasce un patto tra le Authority di Civitavecchia e Barcellona

PORTO La Grimaldi inaugura le sue Cruise a emissioni zero mentre Civitavecchia e Barcellona celebrano la loro unione portuale. Lunedì la Cruise Roma ha tenuto il suo battesimo dopo l' ammodernamento che l' ha resa, oltre che totalmente ecologica quando sosta negli scali, più grande grazie al taglio e all' aggiunta di un' intera componente centrale che le ha permesso di aumentare la capacità in termini di posti auto, camion e cabine. Stessa procedura per la gemella Cruise Barcellona, che si alterna (passando da Porto Torres) nel collegare il Lazio con la Catalogna. La compagnia campana si vanta della sua imbarcazione «prima nave del Mediterraneo con zero emissioni in porto. L' ammiraglia del Gruppo Grimaldi è stata sottoposta a lavori presso il cantiere Fincantieri di Palermo, a conclusione dei quali è tornata operativa sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona». In pratica le navi sono state tagliate in due e nel mezzo è stato inserito un modulo. Già prima dei lavori, i Cruise erano i traghetti più grandi al mondo per il trasporto di merci e passeggeri. Grazie all' inserimento di un troncone di 29 metri, adesso misurano 254 metri e hanno una stazza lorda di circa 63.000 tonnellate. Possono ospitare 3.500 passeggeri con 499 cabine (per un totale di 1.994 posti letto) e 600 poltrone. La capacità dei veicoli è salita a 271 mentre sono circa 210 mezzi pesanti ospitabili. Quanto l' imbarcazione sosta, entra in funzione il motore alimentato a batterie di litio da oltre 5 Mwh. Abbattute anche le emissioni durante la navigazione. Nutrita la tribuna d' onore con la presidente dell' autorità portuale catalana Mercé Conesa i Pagès, il sindaco Ernesto Tedesco, il comandante della Direzione marittima Vincenzo Leone, il presidente dell' Authority **Francesco Maria di Majo** e il direttore generale del ministero delle Infrastrutture, Mauro Coletta. A fare gli onori di casa Emanuele Grimaldi, armatore e ad del Gruppo. Ospiti Massimo Giletti e Bruno Vespa. A bordo è stato siglato il protocollo tra le Autorità portuali di Civitavecchia e Barcellona: una collaborazione a lungo termine, per il «miglioramento e la realizzazione delle infrastrutture in entrambi i porti». A Civitavecchia partiranno i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi Ro-Ro, mentre a Barcellona il molo Contradique sarà destinato alle Autostrade del Mare. Alessio Vallerga © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Firmato protocollo intesa tra porto di Civitavecchia e porto di Barcellona

(FERPRESS) - Civitavecchia, 2 LUG - Siglato il protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l'Autorità Portuale di Barcellona. A margine della cerimonia di presentazione della nuova Cruise Roma della Grimaldi, il presidente dell'AdSP **Francesco Maria di Majo** e il presidente dell'Autorità Portuale catalana Mercè Conesa i Pagès hanno firmato l'accordo di mutuo beneficio e collaborazione a lungo termine, nella prospettiva di rafforzare le relazioni tra i due porti del Mediterraneo. Da oltre un decennio, infatti, questi ultimi sono collegati da un servizio giornaliero operato dalla società Grimaldi Group e da allora tanti sono stati i progetti e le iniziative portate avanti, a partire dalla Escola Europea de Short Sea Shipping fino al recente progetto europeo BCLink: MoS for the future, cofinanziato dalla Commissione europea nel 2017 nel quadro del "Meccanismo per collegare l'Europa" (CEF "Connecting Europe Facility"). BCLink, in particolare, ha come obiettivo il miglioramento e la realizzazione delle infrastrutture in entrambi i porti al fine di potenziare la capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. A Civitavecchia, infatti, a breve partiranno i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi Ro-Ro, mentre a Barcellona, il molo Contradique attualmente utilizzato per le rinfuse solide proprio grazie a "BCLink" sarà destinato alle Autostrade del Mare. "Dopo il protocollo d'intesa con il CAR (Centro Agroalimentare Romano) e quello tra i due maggiori mercati agroalimentari italiano e spagnolo, CAR e Mercabarna, abbiamo finalmente siglato il protocollo d'intesa con l'Autorità Portuale di Barcellona che porterà ad un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto spagnolo", spiega il presidente dell'AdSP. "Il memorandum d'intesa ha lo scopo di incrementare gli scambi commerciali tra Spagna e Italia in un'ottica di rilancio del ruolo strategico svolto dai porti mediterranei all'interno della rete transeuropea di trasporto", continua di **Majo**. "In tal senso, con l'Autorità portuale di Barcellona ci siamo impegnati a favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale TEN-T, che congiunga la Spagna ai Balcani o alla Grecia tramite il collegamento marittimo che unisce i porti di Civitavecchia e Barcellona, nonché i porti della costa adriatica alla Croazia o alla Grecia". "Siamo in una fase molto importante per le autostrade del mare", sottolinea il numero uno di Molo Vespucci. "Con Barcellona si è instaurata una forte sinergia a vantaggio dello sviluppo dei traffici commerciali, anche nel settore ortofrutticolo a seguito degli accordi tra i due più importanti centri agroalimentari europei, il CAR e il Mercabarna". "Traffici che, grazie al progetto "BCLink saranno ulteriormente rafforzati avendo pur sempre un'attenzione particolare alla tutela dell'ambiente". "Oggi con la messa in servizio della nave Grimaldi facente parte del programma "zero emission in port", il collegamento quotidiano tra il porto di Barcellona e quello di Civitavecchia diventa ancor più competitivo dal punto di vista ambientale. Tra le prime attività che vogliamo portare avanti, congiuntamente all'Autorità portuale catalana, sarà proprio l'approfondimento dello studio dei vantaggi di carattere socio-economico che possono essere misurati in termini di c.d. "risparmio dei costi derivanti dalle esternalità negative" ovvero quei vantaggi derivanti dallo spostamento su nave del trasporto stradale (che nel caso del traffico italo-spagnolo passava essenzialmente lungo le strade ed autostrade del sud della Francia e del Nord Italia, ivi comprese quelle liguri) che determinano una riduzione dei costi legati agli incidenti stradali, alle emissioni acustiche, alle congestioni dei traffici, alle emissioni nell'aria etc. Secondo una prima analisi fatta dall'AdSP annualmente la rotta Civitavecchia-Barcellona consente di ridurre i costi socio-economici di alcune decine di milioni di euro", conclude di **Majo**.



## Accordo tra i porti di Barcellona e Civitavecchia per promuovere un corridoio intermodale nel Mediterraneo

È stato sottoscritto ieri a bordo del cruise ferry "Cruise Roma" leri nel porto di Civitavecchia, in occasione della presentazione del rinnovato cruise ferry Cruise Roma del gruppo Grimaldi, la presidente dell' Autorità Portuale di Barcellona, Mercè Conesa, e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo**, hanno firmato un accordo di collaborazione per rafforzare il traffico marittimo e le relazioni commerciali tra i due porti e per promuovere lo sviluppo di un nuovo corridoio intermodale che si unisce alla rete transeuropea di trasporto TEN-T e collega la penisola iberica, i Balcani e la Grecia attraverso i porti di Barcellona e Civitavecchia. L' intesa prevede tra l' altro lo scambio di informazioni e conoscenze in aspetti quali le operazioni portuali e la sostenibilità, lo sviluppo di sinergie commerciali per aumentare il traffico di merci e passeggeri, il miglioramento della cooperazione all' interno delle organizzazioni internazionali in cui i due porti hanno rappresentanza (ESPO, MEDports Association, ecc.) e la presentazione di progetti comuni ai bandi CEF (Connecting Europe Facility) dell' UE. In occasione della firma dell' accordo, avvenuta a bordo della Cruise Roma , è stato ricordato che da oltre dieci anni i porti di Barcellona e di Civitavecchia sono collegati giornalmente da un servizio operato dal gruppo armatoriale napoletano Grimaldi, con alcune navi di cui quest' anno è stata aumentata la capacità e sulle quali sono state installate apparecchiature per ridurre le emissioni azzerandole mentre sono all' ormeggio in porto. Inoltre i due porti sono fondatori dell' Escola Europea - Intermodal Transport ed ospitano le due sedi dell' ente di formazione e partecipano congiuntamente al progetto europeo "Blink: MoS for the future", cofinanziato dall' UE attraverso il CEF, il cui obiettivo è di sviluppare i servizi e le infrastrutture necessarie per integrare le catene logistiche e consolidare il traffico marittimo tra Barcellona e Civitavecchia.

**inforMARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mar Mediterraneo

2 luglio 2019

**Accordo tra i porti di Barcellona e Civitavecchia per promuovere un corridoio intermodale nel Mediterraneo**

Il stato sottoscritto ieri a bordo del cruise ferry "Cruise Roma"

Ieri nel porto di Civitavecchia, in occasione della presentazione del rinnovato cruise ferry Cruise Roma del gruppo Grimaldi, la presidente dell' Autorità Portuale di Barcellona, Mercè Conesa, e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, hanno firmato un accordo di collaborazione per rafforzare il traffico marittimo e le relazioni commerciali tra i due porti e per promuovere lo sviluppo di un nuovo corridoio intermodale che si unisce alla rete transeuropea di trasporto TEN-T e collega la penisola iberica, i Balcani e la Grecia attraverso i porti di Barcellona e Civitavecchia.

L' intesa prevede tra l' altro lo scambio di informazioni e conoscenze in aspetti quali le operazioni portuali e la sostenibilità, lo sviluppo di sinergie commerciali per aumentare il traffico di merci e passeggeri, il miglioramento della cooperazione all' interno delle organizzazioni internazionali in cui i due porti hanno rappresentanza (ESPO, MEDports Association, ecc.) e la presentazione di progetti comuni ai bandi CEF (Connecting Europe Facility) dell' UE.

In occasione della firma dell' accordo, avvenuta a bordo della Cruise Roma, è stato ricordato che da oltre dieci anni i porti di Barcellona e di Civitavecchia sono collegati giornalmente da un servizio operato dal gruppo armatoriale napoletano Grimaldi, con alcune navi di cui quest' anno è stata aumentata la capacità e sulle quali sono state installate apparecchiature per ridurre le emissioni azzerandole mentre sono all' ormeggio in porto. Inoltre i due porti sono fondatori dell' Escola Europea - Intermodal Transport ed ospitano le due sedi dell' ente di formazione e partecipano congiuntamente al progetto europeo "Blink: MoS for the future", cofinanziato dall' UE attraverso il CEF, il cui obiettivo è di sviluppare i servizi e le infrastrutture necessarie per integrare le catene logistiche e consolidare il traffico marittimo tra Barcellona e Civitavecchia.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Firmato il protocollo d' intesa tra i porti di Civitavecchia e Barcellona

*Di Majo (AdSP): "Insieme a Barcellona realizzeremo un nuovo corridoio intermodale Ten -T che unisca la Spagna ai Balcani o alla Grecia"*

CIVITAVECCHIA - Siglato il protocollo d' intesa tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l' Autorità Portuale di Barcellona. A margine della cerimonia di presentazione della nuova Cruise Roma della Grimaldi, il presidente dell' AdSP **Francesco Maria di Majo** e il presidente dell' Autorità Portuale catalana Mercè Conesa i Pagès hanno firmato l' accordo di mutuo beneficio e collaborazione a lungo termine, nella prospettiva di rafforzare le relazioni tra i due porti del Mediterraneo. Da oltre un decennio, infatti, questi ultimi sono collegati da un servizio giornaliero operato dalla società Grimaldi Group e da allora tanti sono stati i progetti e le iniziative portate avanti, a partire dalla Escola Europea de Short Sea Shipping fino al recente progetto europeo BCLink: MoS for the future, cofinanziato dalla Commissione europea nel 2017 nel quadro del "Meccanismo per collegare l' Europa" (CEF "Connecting Europe Facility"). BCLink, in particolare, ha come obiettivo il miglioramento e la realizzazione delle infrastrutture in entrambi i porti al fine di potenziare la capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. A Civitavecchia a breve partiranno i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi Ro-Ro, mentre a Barcellona, il molo Contradique attualmente utilizzato per le rinfuse solide proprio grazie a "BCLink" sarà destinato alle Autostrade del Mare. "Dopo il protocollo d' intesa con il CAR (Centro Agroalimentare Romano) e quello tra i due maggiori mercati agroalimentari italiano e spagnolo, CAR e Mercabarna - spiega il presidente di **Majo** - abbiamo finalmente siglato il protocollo d' intesa con l' Autorità Portuale di Barcellona che porterà ad un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto spagnolo". "Il memorandum d' intesa - continua il presidente dell' Adsp - ha lo scopo di incrementare gli scambi commerciali tra Spagna e Italia in un' ottica di rilancio del ruolo strategico svolto dai porti mediterranei all' interno della rete transeuropea di trasporto". In tal senso - aggiunge - con l' Autorità portuale di Barcellona ci siamo impegnati a favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale TEN-T, che congiunga la Spagna ai Balcani o alla Grecia tramite il collegamento marittimo che unisce i porti di Civitavecchia e Barcellona, nonché i porti della costa adriatica alla Croazia o alla Grecia". "Siamo in una fase molto importante per le autostrade del mare - sottolinea il numero uno di Molo Vespucci - Con Barcellona si è instaurata una forte sinergia a vantaggio dello sviluppo dei traffici commerciali, anche nel settore ortofrutticolo a seguito degli accordi tra i due più importanti centri agroalimentari europei, il CAR e il Mercabarna. Traffici che, grazie al progetto "BCLink saranno ulteriormente rafforzati avendo pur sempre un' attenzione particolare alla tutela dell' ambiente". "Oggi con la messa in servizio della nave Grimaldi facente parte del programma "zero emission in port", il collegamento quotidiano tra il porto di Barcellona e quello di Civitavecchia diventa ancor più competitivo dal punto di vista ambientale - conclude di **Majo** - Tra le prime attività che vogliamo portare avanti, congiuntamente all' Autorità portuale catalana, sarà proprio l' approfondimento dello studio dei vantaggi di carattere socio-economico che possono essere misurati in termini di c.d. "risparmio dei costi derivanti dalle esternalità negative" ovvero quei vantaggi derivanti dallo spostamento su nave del trasporto stradale (che nel caso del traffico italo-spagnolo passava essenzialmente lungo le strade ed autostrade del sud della Francia e del Nord Italia, ivi comprese quelle liguri) che determinano una riduzione dei costi legati agli incidenti stradali, alle emissioni acustiche, alle congestioni dei traffici, alle emissioni nell' aria etc. Secondo una prima analisi fatta dall' AdSP annualmente la rotta Civitavecchia-Barcellona



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

consente di ridurre i costi socio-economici di alcune decine di milioni di euro". ( Nella foto: **Francesco Maria di Majo**, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e il presidente dell' Autorità Portuale di Barcellona Mercè Conesa i Pagès al momento della firma del Protocollo d' Intesa) (02 Lug 2019 - Ore 13:25)

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Un protocollo d'intesa tra i porti di Civitavecchia e Barcellona

CIVITAVECCHIA - Siglato il protocollo d'intesa tra l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l' **Autorità Portuale** di Barcellona. A margine della cerimonia di presentazione della nuova Cruise Roma della Grimaldi, il presidente dell' AdSP Francesco Maria di Majo e il presidente dell' **Autorità Portuale** catalana Mercè Conesa i Pagès hanno firmato l' accordo di mutuo beneficio e collaborazione a lungo termine, nella prospettiva di rafforzare le relazioni tra i due porti del Mediterraneo. Da oltre un decennio, infatti, questi ultimi sono collegati da un servizio giornaliero operato dalla società Grimaldi Group e da allora tanti sono stati i progetti e le iniziative portate avanti, a partire dalla Escola Europea de Short Sea Shipping fino al recente progetto europeo BCLink: MoS for the future, cofinanziato dalla Commissione europea nel 2017 nel quadro del "Meccanismo per collegare l' Europa" (CEF "Connecting Europe Facility"). BCLink, in particolare, ha come obiettivo il miglioramento e la realizzazione delle infrastrutture in entrambi i porti al fine di potenziare la capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. A Civitavecchia, infatti, a breve partiranno i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi Ro-Ro, mentre a Barcellona, il molo Contradique attualmente utilizzato per le rinfuse solide proprio grazie a "BCLink" sarà destinato alle Autostrade del Mare. «Il memorandum d' intesa ha lo scopo di incrementare gli scambi commerciali tra Spagna e Italia in un' ottica di rilancio del ruolo strategico svolto dai porti mediterranei all' interno della rete transeuropea di trasporto - dichiara il presidente dell' Authority Francesco Maria di Majo - in tal senso, con l' **Autorità portuale** di Barcellona ci siamo impegnati a favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale TEN-T, che congiunga la Spagna ai Balcani o alla Grecia tramite il collegamento marittimo che unisce i porti di Civitavecchia e Barcellona, nonché i porti della costa adriatica alla Croazia o alla Grecia». (02 Lug 2019 - Ore 19:40)



**Accordo tra Civitavecchia e Autorità portuale di Barcellona**

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA Al termine della cerimonia di presentazione della nuova Cruise Roma, ieri a Civitavecchia, il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo e il presidente dell'Autorità portuale di Barcellona Mercè Conesa i Pagès hanno firmato l'accordo di mutuo beneficio e collaborazione a lungo termine, nella prospettiva di rafforzare le relazioni tra i due porti del Mediterraneo. Da più di dieci anni i due porti sono collegati da un servizio giornaliero operato dalla società Grimaldi Group con tanti progetti e iniziative portate avanti, a partire dalla Escola europea de short sea shipping fino al recente progetto europeo BCLink: MoS for the future, cofinanziato dalla Commissione europea nel 2017 nel quadro del Meccanismo per collegare l'Europa (Cef Connecting Europefacility). BCLink, in particolare, ha come obiettivo il miglioramento e la realizzazione delle infrastrutture in entrambi i porti al fine di potenziare la capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. A Civitavecchia, infatti, a breve partiranno i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi ro-ro, mentre a Barcellona, il molo Contradique attualmente utilizzato per le rinfuse solide proprio grazie a BCLink sarà destinato alle Autostrade del mare. Dopo il protocollo d'intesa con il Car (Centro agroalimentare romano) e quello tra i due maggiori mercati agroalimentari italiano e spagnolo, Car e Mercabarna, abbiamo finalmente siglato il protocollo d'intesa con l'Autorità portuale di Barcellona che porterà ad un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto spagnolo, spiega il presidente di Majo. Il memorandum d'intesa ha lo scopo di incrementare gli scambi commerciali tra Spagna e Italia in un'ottica di rilancio del ruolo strategico svolto dai porti mediterranei all'interno della rete transeuropea di trasporto -continua- e in tal senso, con l'Autorità portuale di Barcellona ci siamo impegnati a favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale Ten-t, che congiunga la Spagna ai Balcani o alla Grecia tramite il collegamento marittimo che unisce i porti di Civitavecchia e Barcellona, nonché i porti della costa adriatica alla Croazia o alla Grecia. Siamo in una fase molto importante per le Autostrade del mare, sottolinea il numero uno di Molo Vespucci: Con Barcellona si è instaurata una forte sinergia a vantaggio dello sviluppo dei traffici commerciali. Traffici che, grazie al progetto BCLink saranno ulteriormente rafforzati avendo pur sempre un'attenzione particolare alla tutela dell'ambiente. Con il ritorno in servizio della Cruise Roma, nave con zero emissioni in porto, il collegamento quotidiano tra il porto di Barcellona e quello di Civitavecchia diventa ancor più competitivo dal punto di vista ambientale. Tra le prime attività che vogliamo portare avanti, congiuntamente all'Autorità portuale catalana, sarà proprio l'approfondimento dello studio dei vantaggi di carattere socio-economico che possono essere misurati in termini di risparmio dei costi derivanti dalle esternalità negative ovvero quei vantaggi derivanti dallo spostamento su nave del trasporto stradale (che nel caso del traffico italo-spagnolo passava essenzialmente lungo le strade ed autostrade del sud della Francia e del Nord Italia, comprese quelle liguri) che determinano una riduzione dei costi legati agli incidenti stradali, alle emissioni acustiche, alle congestioni dei traffici, alle emissioni nell'aria etc. Secondo una prima analisi fatta dall'AdSp la rotta Civitavecchia-Barcellona consente di ridurre i costi socio-economici di alcune decine di milioni di euro ogni anno.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline is 'Accordo tra Civitavecchia e Autorità portuale di Barcellona'. Below the headline is a sub-headline: 'Incrementare gli scambi commerciali tra Spagna e Italia'. The article is dated '19 luglio 2019' and written by 'Giulia Sarti'. There is a photo of a group of people in a meeting. On the right side, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Piattaforma Europa: fare presto e bene' and 'Accordo tra Civitavecchia e Autorità portuale di Barcellona'.

## Firmato protocollo di intesa tra i porti di Barcellona e Civitavecchia

Roma - Siglato il protocollo d' intesa tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l' Autorità Portuale di Barcellona . A margine della cerimonia di presentazione della nuova Cruise Roma della Grimaldi, il presidente dell' AdSP **Francesco Maria di Majo** e il presidente dell' Autorità Portuale catalana Mercè Conesa i Pagès hanno firmato l' accordo di mutuo beneficio e collaborazione a lungo termine, nella prospettiva di rafforzare le relazioni tra i due porti del Mediterraneo. Da oltre un decennio, infatti, questi ultimi sono collegati da un servizio giornaliero operato dalla società Grimaldi Group e da allora tanti sono stati i progetti e le iniziative portate avanti, a partire dalla Escola Europea de Short Sea Shipping fino al recente progetto europeo BCLink: MoS for the future, cofinanziato dalla Commissione europea nel 2017 nel quadro del «Meccanismo per collegare l' Europa» (CEF «Connecting Europe Facility»). BCLink, in particolare, spiega una nota, ha come obiettivo il miglioramento e la realizzazione delle infrastrutture in entrambi i porti al fine di potenziare la capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. A Civitavecchia, infatti, a breve partiranno i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi Ro-Ro, mentre a Barcellona, il molo Contradique attualmente utilizzato per le rinfuse solide proprio grazie a «BCLink» sarà destinato alle Autostrade del Mare. «Dopo il protocollo d' intesa con il CAR (Centro Agroalimentare Romano) e quello tra i due maggiori mercati agroalimentari italiano e spagnolo, CAR e Mercabarna , abbiamo finalmente siglato il protocollo d' intesa con l' Autorità Portuale di Barcellona che porterà ad un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto spagnolo», spiega il presidente dell' AdSP. «Il memorandum d' intesa ha lo scopo di incrementare gli scambi commerciali tra Spagna e Italia in un' ottica di rilancio del ruolo strategico svolto dai porti mediterranei all' interno della rete transeuropea di trasporto», continua di **Majo**. «In tal senso, con l' Autorità portuale di Barcellona ci siamo impegnati a favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale TEN-T , che congiunga la Spagna ai Balcani o alla Grecia tramite il collegamento marittimo che unisce i porti di Civitavecchia e Barcellona, nonché i porti della costa adriatica alla Croazia o alla Grecia». «Siamo in una fase molto importante per le autostrade del mare», sottolinea il numero uno di Molo Vespucci. «Con Barcellona si è instaurata una forte sinergia a vantaggio dello sviluppo dei traffici commerciali, anche nel settore ortofrutticolo a seguito degli accordi tra i due più importanti centri agroalimentari europei, il CAR e il Mercabarna». «Traffici che, grazie al progetto »BCLink saranno ulteriormente rafforzati avendo pur sempre un' attenzione particolare alla tutela dell' ambiente«. »Oggi con la messa in servizio della nave Grimaldi facente parte del programma «zero emission in port», il collegamento quotidiano tra il porto di Barcellona e quello di Civitavecchia diventa ancor più competitivo dal punto di vista ambientale. Tra le prime attività che vogliamo portare avanti, congiuntamente all' Autorità portuale catalana , sarà proprio l' approfondimento dello studio dei vantaggi di carattere socio-economico che possono essere misurati in termini di c.d. «risparmio dei costi derivanti dalle esternalità negative» ovvero quei vantaggi derivanti dallo spostamento su nave del trasporto stradale (che nel caso del traffico italo-spagnolo passava essenzialmente lungo le strade ed autostrade del sud della Francia e del Nord Italia, ivi comprese quelle liguri) che determinano una riduzione dei costi legati agli incidenti stradali, alle emissioni acustiche, alle congestioni dei traffici, alle emissioni nell' aria etc. Secondo una prima analisi fatta dall' AdSP annualmente la rotta Civitavecchia-Barcellona consente di ridurre i costi socio-economici di alcune decine di milioni di euro», conclude di **Majo**.



### Presentata a Civitavecchia la "Nuova" Cruise Roma di Grimaldi

Si è tenuta la mattina nel porto di Civitavecchia la cerimonia di presentazione della "nuova" Cruise Roma, la prima nave del Mediterraneo con zero emissioni in porto. L' ammiraglia del Gruppo Grimaldi è stata recentemente sottoposta a lavori di allungamento e restyling presso il cantiere Fincantieri di Palermo, a conclusione dei quali è tornata operativa sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona. All' evento hanno partecipato autorità civili e marittime, clienti e partner del Gruppo Grimaldi. In particolare, presenti erano Mercé Conesa i Pagès, Presidente dell' Autorità Portuale di Barcellona, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima del Lazio, **Francesco Maria di Majo**, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A fare gli onori di casa è stato Emanuele Grimaldi, armatore e Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. Già prima dei lavori di allungamento, la Cruise Roma, insieme alla gemella Cruise Barcelona, era tra i traghetti più grandi al mondo per il trasporto di merci e passeggeri. Grazie all' inserimento di un troncone di 29 metri, adesso il cruise ferry misura 254 metri e ha una stazza lorda di circa 63.000 tonnellate. A disposizione dei 3.500 passeggeri che la nave è ora in grado di ospitare vi sono 499 cabine (per un totale di 1.994 posti letto) e 600 comode poltrone reclinabili. Inoltre, i tre ristoranti della Cruise Roma sono in grado di accogliere 850 persone, 280 in più rispetto a prima, grazie all' aggiunta di un ristorante "Family self-service". Infine, per quanto riguarda i veicoli, il ponte auto di 3.000 m2 ha una capacità di 271 automobili, mentre oltre 3.700 metri lineari sono destinati a circa 210 mezzi pesanti. Sotto il profilo tecnologico, sono state adottate soluzioni d' avanguardia volte alla riduzione dell' impatto ambientale e al risparmio energetico. In particolare, sono stati installati quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di zolfo fino al 0,1% in massa - pari a 5 volte meglio di quanto sarà previsto dalla nuova normativa dell' IMO a partire dal gennaio 2020 - e di ridurre il particolato dell' 80%. È stato inoltre installato un impianto di mega batterie a litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste nei porti senza la necessità di mettere in funzione i diesel-generatori, raggiungendo così l' obiettivo promosso dal Gruppo Grimaldi delle zero emissioni in porto. "La 'nuova' Cruise Roma rappresenta in modo tangibile, da un lato, la nostra continua ricerca dell' eccellenza e, dall' altro, il nostro impegno per una mobilità sempre più sostenibile", ha dichiarato durante la cerimonia di presentazione Emanuele Grimaldi. "Il nostro Gruppo continuerà in questa direzione, con l' obiettivo costante di rispondere alla domanda di servizi di trasporto di merci e passeggeri con innovazione, qualità, efficienza e rispetto dell' ambiente". Comunicato stampa Gruppo Grimaldi - 02 luglio 2019.

The screenshot shows a news article from the website 'Ferrovie.it'. The main headline is 'Presentata a Civitavecchia la "Nuova" Cruise Roma di Grimaldi'. The article text describes the presentation of the new cruise ferry, highlighting its zero emissions in port and advanced technological features. It lists several attendees, including Mercé Conesa i Pagès, Ernesto Tedesco, and Francesco Maria di Majo. A photograph of the ship is included. At the bottom of the article, there is a small advertisement for '59 SEGRETI PER DIRE ADDIO ALLE TASSE'.



## La "nuova" Cruise Roma presentata a Civitavecchia

GAM EDITORI

2 luglio 2019 - Si è tenuta ieri mattina nel porto di Civitavecchia la cerimonia di presentazione della "nuova" Cruise Roma, la prima nave del Mediterraneo con zero emissioni in porto. L' ammiraglia del Gruppo Grimaldi è stata recentemente sottoposta a lavori di allungamento e restyling presso il cantiere Fincantieri di Palermo, a conclusione dei quali è tornata operativa sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona. All' evento hanno partecipato autorità civili e marittime, clienti e partner del Gruppo Grimaldi. In particolare, presenti erano Mercé Conesa i Pagès, Presidente dell' Autorità Portuale di Barcellona, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima del Lazio, **Francesco Maria di Majo**, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A fare gli onori di casa è stato Emanuele Grimaldi, armatore e Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. Già prima dei lavori di allungamento, la Cruise Roma, insieme alla gemella Cruise Barcelona, era tra i traghetti più grandi al mondo per il trasporto di merci e passeggeri. Grazie all' inserimento di un troncone di 29 metri, adesso il cruise ferry misura 254 metri e ha una stazza lorda di circa 63.000 tonnellate. A disposizione dei 3.500 passeggeri che la nave è ora in grado di ospitare vi sono 499 cabine (per un totale di 1.994 posti letto) e 600 comode poltrone reclinabili. Inoltre, i tre ristoranti della Cruise Roma sono in grado di accogliere 850 persone, 280 in più rispetto a prima, grazie all' aggiunta di un ristorante "Family self-service". Infine, per quanto riguarda i veicoli, il ponte auto di 3.000 m2 ha una capacità di 271 automobili, mentre oltre 3.700 metri lineari sono destinati a circa 210 mezzi pesanti. Sotto il profilo tecnologico, sono state adottate soluzioni d' avanguardia volte alla riduzione dell' impatto ambientale e al risparmio energetico. In particolare, sono stati installati quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di zolfo fino allo 0,1% in massa - pari a 5 volte meglio di quanto sarà previsto dalla nuova normativa dell' IMO a partire dal gennaio 2020 - e di ridurre il particolato dell' 80%. È stato inoltre installato un impianto di mega batterie a litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste nei porti senza la necessità di mettere in funzione i diesel-generatori, raggiungendo così l' obiettivo promosso dal Gruppo Grimaldi delle zero emissioni in porto. "La 'nuova' Cruise Roma rappresenta in modo tangibile, da un lato, la nostra continua ricerca dell' eccellenza e, dall' altro, il nostro impegno per una mobilità sempre più sostenibile", ha dichiarato durante la cerimonia di presentazione Emanuele Grimaldi. "Il nostro Gruppo continuerà in questa direzione, con l' obiettivo costante di rispondere alla domanda di servizi di trasporto di merci e passeggeri con innovazione, qualità, efficienza e rispetto dell' ambiente".



## La nuova Cruise Roma del Gruppo Grimaldi presentata nel porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta lunedì mattina nel porto di Civitavecchia la cerimonia di presentazione della "nuova" Cruise Roma, la prima nave del Mediterraneo con zero emissioni in porto. L' ammiraglia del Gruppo Grimaldi è stata recentemente sottoposta a lavori di allungamento e restyling presso il cantiere Fincantieri di Palermo, a conclusione dei quali è tornata operativa sulla linea Civitavecchia -Porto Torres -Barcellona. All' evento hanno partecipato autorità civili e marittime, clienti e partner del Gruppo Grimaldi. In particolare, presenti erano Mercé Conesa i Pagès, Presidente dell' Autorità Portuale di Barcellona, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima del Lazio, **Francesco Maria di Majo**, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A fare gli onori di casa è stato Emanuele Grimaldi, armatore e Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. Già prima dei lavori di allungamento, la Cruise Roma, insieme alla gemella Cruise Barcelona, era tra i traghetti più grandi al mondo per il trasporto di merci e passeggeri. Grazie all' inserimento di un troncone di 29 metri, adesso il cruise ferry misura 254 metri e ha una stazza lorda di circa 63.000 tonnellate. A disposizione dei 3.500 passeggeri che la nave è ora in grado di ospitare vi sono 499 cabine (per un totale di 1.994 posti letto) e 600 comode poltrone reclinabili. Inoltre, i tre ristoranti della Cruise Roma sono in grado di accogliere 850 persone, 280 in più rispetto a prima, grazie all' aggiunta di un ristorante "Family self-service". Infine, per quanto riguarda i veicoli, il ponte auto di 3.000 m2 ha una capacità di 271 automobili, mentre oltre 3.700 metri lineari sono destinati a circa 210 mezzi pesanti.

18 **IMPRESA E SVILUPPO** Giornale di Sicilia

Barca d'Italia: nel 2018 la Sicilia accantò il tasso della componente italiana (-0,2%). Pernottamenti stranieri in crescita (+6%)

### Presenze turistiche, crescita al rallentatore (+2,9%)

Palermo e Ragusa sono le province con gli incrementi più sostenuti rispettivamente +10,3% e +13,2%. Aumenta il ricorso alle strutture extra alberghiere: nel 2017 i bed and breakfast rappresentavano il 60% del totale ed il 26% dei relativi posti letto nell'isola (in ordine circa il 20% e il 6% del totale Italia)

**10 milioni per tre grandi opere**

**In Sicilia ci saranno 400 posti letto ogni 10 mila abitanti, in Italia il doppio**

**Il traffico passeggeri negli aeroporti italiani è aumentato del 5% (+18,9% in Italia)**

**La nuova Cruise Roma del Gruppo Grimaldi presentata nel porto di Civitavecchia**



## Traghetti: Grimaldi dice stop ai fumi nei porti

FRANCESCO FERRARI

Civitavecchia - Quattro ore di autonomia, un tempo più che sufficiente per imbarcare e sbarcare merci e passeggeri senza emettere neppure un grammo di polveri inquinanti. Un «primo passo verso un trasporto marittimo a emissioni zero», spiega l'armatore Manuel Grimaldi a bordo del traghetto "Cruise Roma", operativo sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona. «Perché qui non stiamo parlando di ridurre, ma di annullare del tutto l'inquinamento durante lo stazionamento della nave in porto». Un risultato reso possibile dall'allestimento di un impianto di batterie al litio della capacità di oltre cinque megawatt, «il più potente mai realizzato al mondo su una nave», in grado di ricaricarsi in meno di cinque ore di navigazione. Navigazione nel corso della quale le emissioni di zolfo, «grazie a quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico» saranno ridotte allo 0,1% in massa e il particolato dell'80%. «Oggi Grimaldi ha aperto una finestra sul futuro del trasporto marittimo. Un futuro che, nel nostro porto, dovrà essere assolutamente ecosostenibile: spero che altri armatori seguano questo esempio», dice la presidente dell'autorità portuale di Barcellona, Mercé Conesa i Pagès, fra gli ospiti della cerimonia di presentazione nel porto di Civitavecchia. Di sicuro, il "Cruise Roma" (fra i più grandi traghetti al mondo dopo i lavori di allungamento nel cantiere di Palermo) rappresenta per il gruppo Grimaldi un punto di svolta. Le 12 navi ordinate in Cina, oltre alle batterie al litio e agli scrubber («sbaglia chi dice che i catalizzatori inquinano il mare: studi recenti, in Giappone e in Europa, testimoniano il contrario», avverte Grimaldi), saranno dotate di un apparato capace di creare un cuscinetto d'aria sotto lo scafo, «in modo da attenuare l'attrito e di conseguenza i consumi». Navi sempre più verdi e tecnologiche, insomma, come saranno anche le quattro unità di classe superStar che l'armatore napoletano sta per ordinare: «Il contratto per le prime due ro-pax dovremmo firmarlo a settembre», dice al Secolo XIX-The MediTelegraph. «Fincantieri? Ha dimostrato interesse, può essere una soluzione». Navi con la spina. Quella delle navi "a batterie" è una scelta per ora in controtendenza, in Italia e non solo. Molti armatori hanno scelto il gas naturale liquefatto (LNG) come alternativa ai carburanti di origine fossile, altri si stanno attrezzando per il cosiddetto cold ironing. «Ma attenzione - dice Grimaldi -: se per portare elettricità in banchina utilizzo energia generata dal carbone, mi spiegate dov'è il vantaggio ambientale? A quel punto inquinano meno se brucio diesel lo resto convinto che le batterie siano la risposta più seria a un problema che non possiamo più ignorare». Un tema, quello ambientale, che Civitavecchia conosce benissimo. «Grimaldi ha ragione - gli risponde il presidente della Port Authority, Francesco Maria di Majo -. Noi abbiamo scelto il cold ironing, ma sicuramente non useremo elettricità prodotta dalla centrale a carbone. Stiamo pensando al fotovoltaico, o comunque a fonti rinnovabili».



## Grimaldi Lines e la Cruise Roma 'allungata': i numeri del restyling

Innovazione, qualità, efficienza e rispetto dell' ambiente. Questi i punti cardine del Gruppo Grimaldi che ha presentato al porto di Civitavecchia la "nuova" Cruise Roma, la prima nave del Mediterraneo con zero emissioni in porto. L' ammiraglia torna sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona dopo un restyling e l' allungamento di 29 metri: ora può ospitare 3.500 passeggeri in 499 cabine, 600 poltrone reclinabili, ha tre ristoranti, può accogliere 271 automobili e 210 mezzi pesanti. "Abbiamo investito 100 milioni di euro per l' allungamento delle due navi dedicate a Sardegna e Spagna - ha detto alla presentazione Emanuele Grimaldi, armatore e a.d. della compagnia -, con innovazioni tecnologiche che applicheremo su 12 nuove navi in costruzione, che potranno scivolare su un letto di aria con minore attrito. In programma poi navi nuove e l' idea di produrre una Super Cruise e una SuperStar sempre con Fincantieri di Palermo".





## SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell' energia Giovedì 4 luglio 2019, ore 10:30, SRM presenterà il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell' energia". Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e **marittimi** che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture. Ai partecipanti sarà distribuita copia gratuita del volume in edizione limitata. Concluderà i lavori Gian Maria Gros-Pietro, Presidente di Intesa Sanpaolo. La presentazione del 6° rapporto annuale di SRM coincide quest' anno con l' apertura del meeting internazionale organizzato dal FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development in the Mediterranean", che continuerà nel pomeriggio di giovedì 4 luglio e nella mattinata di venerdì 5 luglio. Le due giornate si svolgeranno a Napoli, presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo, in via Toledo 177.



**Seareporter.it**  
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

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

### SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

Publicato da Redazione il 2 luglio 2019, ore 11:55

**Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia.**

Giovedì 4 luglio 2019, ore 10:30, SRM presenterà il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia".

Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture.

Ai partecipanti sarà distribuita copia gratuita del volume in edizione limitata.

**Concluderà i lavori Gian Maria Gros-Pietro, Presidente di Intesa Sanpaolo.**

La presentazione del 6° rapporto annuale di SRM coincide quest'anno con l'apertura del meeting internazionale organizzato dal FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development in the Mediterranean", che continuerà nel pomeriggio di giovedì 4 luglio e nella mattinata di venerdì 5 luglio.

Le due giornate si svolgeranno a Napoli, presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo, in via Toledo 177.

Seareporter.it

## Srm, giovedì la presentazione del rapporto sull' economia marittima in Italia

Giovedì prossimo, alle ore 10,30, Srm presenterà il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell' energia". Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture. Ai partecipanti sarà distribuita copia gratuita del volume in edizione limitata. Concluderà i lavori Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo. La presentazione del 6° rapporto annuale di SRM coincide quest' anno con l' apertura del meeting internazionale organizzato dal FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development in the Mediterranean", che continuerà nel pomeriggio di giovedì 4 luglio e nella mattinata di venerdì 5 luglio. Le due giornate si svolgeranno a Napoli, presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo.



## Rifiuti, la commissione d' inchiesta al Porto di Salerno

Verificata l' area all' interno dello scalo

**SALERNO** - Sopralluogo nel **porto** di **Salerno** della commissione d' inchiesta sul ciclo dei rifiuti. Oggi pomeriggio, i commissari guidati dal presidente Stefano Vignaroli sono saliti su un' imbarcazione, accompagnati da consulenti, scortata da una motovedetta della capitaneria di **porto** di **Salerno**. La commissione ha verificato l' area all' interno dello scalo salernitano destinata al dragaggio dei fondali, arrivando fin allo specchio d' acqua tra Vietri sul Mare e Cetara. Il sopralluogo è stato effettuato dal presidente di Stefano Vignaroli (M5S) assieme ai deputati Chiara Braga del Pd, la salernitana Marzia Ferraioli di Forza Italia, Antonio Del Monaco del Movimento cinque stelle, Tullio Patassini della Lega, Renata Polverini di Forza Italia e ai senatori Massimo Vittorio Berutti di Forza Italia, Antonio Andrea Ferrazzi del Pd e Paola Nugnes del gruppo misto. Oggi le audizioni del comandante della capitaneria di **porto** di **Salerno**, il capitano di Vascello Giuseppe Menna, e del presidente dell' Autorità portuale Pietro Spirito. «Dalle audizioni verificheremo il rispetto della normativa ambientale del progetto che sarà realizzato», ha affermato il presidente Vignaroli, appena scesa dalla nave. Salvatore De Napoli.

martedì 2 luglio 2019

**la Città**  
QUOTIDIANO DI SALERNO E PROVINCIA

Seguici su   

Home | Cronaca | Sport | Cultura e Spettacoli | Chi | Foto | Video | Primo | Edizione digitale

Salerno - LA CITTÀ DI SALERNO - CRONACA - RIFIUTI, LA COMMISSIONE D'INCHIESTA...



etè  
SOTTO IL SOLE  
Offerte  
Scopri le nostre aziende partner

SPA  
Il piacere che conosce

CONTROLLI

### Rifiuti, la commissione d'inchiesta al Porto di Salerno

Verificata l'area all'interno dello scalo

di ANSA - ANTONIO DI SALERNO

22 luglio 2019

SALERNO - Sopralluogo nel porto di Salerno della commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti. Oggi pomeriggio, i commissari guidati dal presidente Stefano Vignaroli sono saliti su un'imbarcazione, accompagnati da consulenti, scortata da una motovedetta della capitaneria di porto di Salerno. La commissione ha verificato l'area all'interno dello scalo salernitano destinata al dragaggio dei fondali, arrivando fin allo specchio d'acqua tra Vietri sul Mare e Cetara.

Il sopralluogo è stato effettuato dal presidente di Stefano Vignaroli (M5S) assieme ai deputati Chiara Braga del Pd, la salernitana Marzia Ferraioli di Forza Italia, Antonio Del Monaco del Movimento cinque stelle, Tullio Patassini della Lega, Renata Polverini di Forza Italia e ai senatori Massimo Vittorio Berutti di Forza Italia, Antonio Andrea Ferrazzi del Pd e Paola Nugnes del gruppo misto. Oggi le audizioni del comandante della capitaneria di porto di Salerno, il capitano di Vascello

## «Noi sequestrati per ore al porto»

*Scatta anche quest'anno l'emergenza delle lunghe code agli imbarchi per l'Albania*

Estate che torna, disagi che restano nel porto di Bari. Con l'avvio della stagione torrida i passeggeri diretti in Albania sono costretti ad affrontare lunghe ed estenuanti code ai varchi doganali per accedere all'imbarco. Benché l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale definisca la situazione sotto controllo, per alcuni passeggeri si tratta di un vero incubo che purtroppo sono costretti a rivivere puntualmente in occasione delle ferie estive. Per Eduart l'odissea è cominciata lunedì intorno alle 19 quando hanno dato il via ai controlli doganali per l'Albania. «Io e la mia famiglia - spiega - ci siamo sentiti letteralmente sequestrati. Agli imbarchi c'erano circa 230 auto (poche rispetto alle 500 che solitamente transitano nei periodi di maggior affluenza) e hanno impiegato sei ore per fare i controlli. Troppo lenti, davvero troppo lenti. Ero in coda in macchina insieme alla mia famiglia e non potevo muovermi neppure per comprare una bottiglia di acqua per mio figlio. Tutto questo in Albania non accade, perché nel porto di Durazzo ci sono sette varchi e ad ognuno di questi ci sono due poliziotti impegnati a fare i controlli. Decisamente sono più veloci e rendono l'attesa meno estenuante». Fin qui la testimonianza di Eduart. Situazione sotto controllo, invece, per l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. A commentarla è il presidente Ugo Patroni Griffi. «Oggi l'infrastruttura dedicata all'Albania - spiega Patroni Griffi - rispetto al resto d'Italia può essere considerata d'eccellenza. Ciò che non dipende dall'Autorità è riconducibile alla durata dei controlli di frontiera extra Schengen rispetto al livello di sicurezza nel Paese». Tuttavia, rispetto alle criticità registrate nel 2017 oggi la situazione è decisamente diversa. «Per quanto riguarda i controlli dei passeggeri che s'imbarcano a piedi - aggiunge Patroni Griffi - l'infrastruttura è assolutamente idonea. Stiamo invece realizzando le nuove postazioni per i controlli dell'imbarco dei mezzi. Attualmente siamo in Conferenza dei Servizi per realizzare i nuovi varchi con l'ausilio delle corsie che permetteranno di rendere ancora più fluide le operazioni. Questo è ciò di cui si occupa l'Autorità portuale. Certo è innegabile che fino a due anni fa la situazione era piuttosto critica - ribadisce Patroni Griffi ma gli investimenti fatti finora si sono rivelati utili per decongestionare le code. È ovvio che stiamo cercando di migliorare perché si può sempre fare di più e meglio. È evidente che se si registrerà un innalzamento dei livelli di security (che impongono alle autorità di frontiera controlli più approfonditi) le code saranno inevitabili. Oggi noi registriamo tempi d'imbarco fisiologici rispetto a tutti gli altri porti italiani dove si registrano imbarchi extra Schengen. La struttura di Bari risulta per l'80% adeguata, in particolare per il traffico con l'Albania che si conferma abbastanza voluminoso. Per quanto riguarda i nuovi varchi - conclude Patroni Griffi posso dire che l'intesa Stato-Regioni è stata raggiunta 20 giorni fa. L'opera è stata finanziata e quindi il progetto materialmente esiste. Penso che riusciremo a bandire l'appalto per realizzarla già durante l'estate e quindi i lavori inizieranno presumibilmente entro ottobre per concludersi all'inizio dell'anno prossimo. Sull'Albania stiamo facendo numerosi investimenti. Dunque è evidente che la situazione spesso viene appesantita dalle prescrizioni



# La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

---

di sicurezza dei controlli dell' autorità di frontiera che in alcuni periodi e per alcune ragioni possono essere più intensi rispetto ad altri».

## Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Banchine da pulire e nuove rotte L' autorità portuale dice sì al sindaco

*Nessuna contrarietà all' avvio di una linea marittima da e per Gallipoli A Gioia Tauro presentato il progetto di riqualificazione dell' area Sensi*

Laura Leonardi Una piccola luce illumina il porto di Crotona. Si è tenuta ieri, a Gioia Tauro, presso la sede dell' **Autorità Portuale**, una riunione tra il sindaco Ugo Pugliese, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ed il segretario generale Saverio Spatafora. L' obiettivo dell' incontro era quello di gettare le basi per poter iniziare a pensare al futuro dell' infrastruttura, considerata dallo stesso Pugliese la chiave di volta per lo sviluppo della città. Innanzitutto si è parlato della pulizia delle banchine del porto turistico per la quale l' **Autorità Portuale** ha dato ampia disponibilità. La stagione estiva è ormai ampiamente inoltrata e rendere fruibile il porto alle imbarcazioni di passaggio dovrebbe essere una priorità. Agostinelli si è, a questo proposito, dimostrato favorevole anche all' approdo delle navi da crociera, così come alla creazione di collegamenti marittimi per persone e cose tra Gallipoli e Crotona. Il sindaco ha poi illustrato il progetto di riqualificazione dell' ex Area Sensi (che dovrà essere bonificata dalla Meridionale Petroli), che rappresenterà un vero e proprio biglietto da visita del porto cittadino: un' area accogliente destinata al turismo nautico ed allo stesso tempo luogo di aggregazione. «L' incontro con i vertici dell' **Autorità Portuale** - si legge in una nota stampa del Comune di Crotona - è stato proprio finalizzato ad accelerare i percorsi ed allo stesso tempo condividere la progettualità dell' amministrazione in relazione alla nuova funzionalità della infrastruttura». Sempre la nota del Comune parla di «un clima di ritrovata armonia» tra il primo cittadino e i vertici dell' **Autorità Portuale**, dopo la fase in cui la mancanza di dialogo aveva in qualche modo raffreddato le ambizioni del sindaco che ha sempre manifestato il sogno di puntare sul porto per il rilancio della città. «Era un sogno, è diventata una visione. E la visione è già progetto», sono state queste, infatti, le parole con le quali Pugliese ha commentato l' incontro di ieri a Gioia Tauro.



## Porto, l' Authority fa il punto con Alessio

Domenico LatinoGIOIA TAURO Il commissario straordinario dell' Autorità portuale, **Andrea Agostinelli**, ha fatto visita al sindaco Aldo Alessio. In un' atmosfera di cordialità, **Agostinelli** ha voluto rendere partecipe il primo cittadino della città portuale dei recenti ed importanti eventi che stanno interessando lo scalo gioiese, dopo l' ingresso dell' azienda Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC, nella compagine societaria di MedCenter Container Terminal. Nello specifico, l' Ammiraglio ha illustrato il piano di sviluppo del nuovo terminalista, determinato a definire un deciso cambio di prospettiva per generare una positiva produttività dello scalo. **Agostinelli** ha altresì descritto gli investimenti dell' Authority mirati a garantire efficienza all' infrastruttura portuale. Si è quindi soffermato sui lavori di dragaggio dei fondali del canale portuale, della durata di tre anni per un importo di oltre 2,5 milioni di euro, per garantire accesso alle grandi navi, con capacità superiore ai 20 mila teus. Ha poi illustrato gli imminenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria che riguarderanno i piazzali del terminal container al fine di garantirne ulteriore stabilità e sicurezza. Nel contempo, ha illustrato il progetto dell' armatore di procedere al graduale ammodernamento del parco mezzi che vedrà, a fine estate, dalla Cina giungere nelle banchine portuali di Gioia Tauro tre gru di ultima generazione, capaci di lavorare 23 file di contenitori. Riconosciuto l' interesse primario, quale è la tutela della salute dei lavoratori portuali, **Agostinelli** ha, inoltre, spiegato le motivazioni che hanno spinto l' Autorità portuale a riattivare il Presidio di primo intervento medico-sanitario, nonostante questa specifica attività non rientri tra quelle di propria competenza. Dal canto suo, il sindaco Alessio ha manifestato il suo spiccato apprezzamento per il lavoro in atto e ha dato piena garanzia di collaborazione istituzionale affinché, sinergicamente, si possano offrire ulteriori opportunità di crescita al territorio che ospita l' infrastruttura portuale. Il commissario straordinario **Agostinelli** a colloquio con il primo cittadino.



## Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Autorità portuale di Gioia Tauro, Agostinelli incontra il sindaco Alessio

Il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, **Andrea Agostinelli**, ha fatto visita al sindaco del Comune di Gioia Tauro, Aldo Alessio. In un' atmosfera di cordialità, **Agostinelli** ha voluto rendere partecipe il primo cittadino della città portuale dei recenti ed importanti eventi che stanno interessando lo scalo di Gioia Tauro, dopo l' ingresso dell' azienda Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC, nella compagine societaria di MedCenter Container Terminal. Nello specifico, il commissario **Andrea Agostinelli** ha illustrato il piano di sviluppo del nuovo terminalista, determinato a definire un deciso cambio di prospettiva per generare una positiva produttività dello scalo. **Agostinelli** ha, altresì, descritto gli investimenti dell' Autorità portuale mirati a garantire efficienza all' infrastruttura portuale. Si è, così, soffermato sui lavori di dragaggio dei fondali del canale portuale, della durata di tre anni per il valore di oltre 2,5 milioni di euro di investimento, per garantire accesso alle grandi navi, con capacità superiore ai 20 mila teus. Ha, quindi, illustrato gli imminenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria che riguarderanno i piazzali del terminal container al fine di garantirne ulteriore stabilità e sicurezza. Nel contempo, ha illustrato il progetto dell' armatore di procedere al graduale ammodernamento del parco mezzi che vedrà, a fine estate, dalla Cina giungere nelle banchine portuali di Gioia Tauro tre gru di ultima generazione, capaci di lavorare 23 file di contenitori. Riconosciuto l' interesse primario, quale è la tutela della salute dei lavoratori portuali, **Agostinelli** ha, inoltre, spiegato le motivazioni che hanno spinto l' Autorità portuale di Gioia Tauro a riattivare il Presidio di primo intervento medico-sanitario, nonostante questa specifica attività non rientri tra quelle di propria competenza. La gara è stata aggiudicata dall' associazione Sacro Cuore onlus di Taurianova che assicurerà un servizio di gestione attivo per 24 ore di ogni giorno lavorativo, articolato su tre turni, e metterà a disposizione, anche, l' attività di autoambulanza dotata di defibrillazione automatico. "Si tratta - ha dichiarato **Agostinelli** - di un importante e complessivo programma di rilancio del nostro scalo che dovrà, però, essere supportato dall' intera comunità portuale, comprese le maestranze portuali che dovranno continuare a garantire forte attaccamento al lavoro ed ulteriore senso di responsabilità". Dal canto suo, il sindaco di Gioia Tauro, Aldo Alessio, ha manifestato il suo spiccato apprezzamento per il lavoro in atto e ha dato piena garanzia di collaborazione istituzionale affinché, sinergicamente, si possano offrire ulteriori opportunità di crescita al territorio che ospita l' infrastruttura portuale.



# Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Gioia Tauro, Agostinelli illustra al sindaco il piano di rilancio del porto

*Lo sviluppo previsto dello scalo fa seguito all' ingresso dell' azienda Terminal Investment Limited (TIL), controllata da MSC, nella compagine societaria di MedCenter Container Terminal*

Tempo di bilanci per il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, **Andrea Agostinelli**, che ha fatto visita al sindaco del Comune di Gioia Tauro, Aldo Alessio. **Agostinelli** ha comunicato al primo cittadino della città portuale i recenti ed importanti eventi che stanno interessando lo scalo di Gioia Tauro, dopo l' ingresso dell' azienda Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC, nella compagine societaria di MedCenter Container Terminal. Nello specifico, il **Agostinelli** ha illustrato il piano di sviluppo del nuovo terminalista, determinato a definire un deciso cambio di prospettiva per generare una positiva produttività dello scalo. Il commissario portuale ha, altresì, descritto gli investimenti dell' Autorità portuale mirati a garantire efficienza all' infrastruttura portuale. Si è, così, soffermato sui lavori di dragaggio dei fondali del canale portuale, della durata di tre anni per il valore di oltre 2,5 milioni di euro di investimento, per garantire accesso alle grandi navi, con capacità superiore ai 20 mila teus. Ha, quindi, illustrato gli imminenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria che riguarderanno i piazzali del terminal container al fine di garantirne ulteriore stabilità e sicurezza. Nel contempo, il dirigente portuale ha descritto il progetto dell' armatore di procedere al graduale ammodernamento del parco mezzi che vedrà, a fine estate, dalla Cina giungere nelle banchine portuali di Gioia Tauro tre gru di ultima generazione, capaci di lavorare 23 file di contenitori. Riconosciuto l' interesse primario, quale è la tutela della salute dei lavoratori portuali, **Agostinelli** ha, inoltre, spiegato le motivazioni che hanno spinto l' Autorità portuale di Gioia Tauro a riattivare il Presidio di primo intervento medico-sanitario, nonostante questa specifica attività non rientri tra quelle di propria competenza. La gara è stata aggiudicata dall' associazione Sacro Cuore onlus di Taurianova che assicurerà un servizio di gestione attivo per 24 ore di ogni giorno lavorativo, articolato su tre turni, e metterà a disposizione, anche, l' attività di autoambulanza dotata di defibrillazione automatico. "Si tratta - ha dichiarato **Agostinelli** - di un importante e complessivo programma di rilancio del nostro scalo che dovrà, però, essere supportato dall' intera comunità portuale, comprese le maestranze portuali che dovranno continuare a garantire forte attaccamento al lavoro ed ulteriore senso di responsabilità".



## Agostinelli ha fatto visita al sindaco di Gioia Tauro

*Illustrato il piano di sviluppo del nuovo terminalista*

Massimo Belli

GIOIA TAURO Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha fatto visita al sindaco Aldo Alessio. In un'atmosfera di cordialità infomra l'Authority -, Agostinelli ha voluto rendere partecipe il primo cittadino della città portuale dei recenti ed importanti eventi che stanno interessando lo scalo di Gioia Tauro, dopo l'ingresso dell'azienda Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da Msc, nella compagine societaria di MedCenter Container Terminal. Nello specifico, il commissario Andrea Agostinelli ha illustrato il piano di sviluppo del nuovo terminalista, determinato a definire un deciso cambio di prospettiva per generare una positiva produttività dello scalo. Agostinelli ha, altresì, descritto gli investimenti dell'Autorità portuale mirati a garantire efficienza all'infrastruttura portuale. Si è, così, soffermato sui lavori di dragaggio dei fondali del canale portuale, della durata di tre anni per il valore di oltre 2,5 milioni di euro di investimento, per garantire accesso alle grandi navi, con capacità superiore ai 20 mila teu. Ha, quindi, illustrato gli imminenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria che riguarderanno i piazzali del terminal container al fine di garantirne ulteriore stabilità e sicurezza. Nel contempo, il commissario straordinario ha avuto modo di illustrare anche il progetto dell'armatore di procedere al graduale ammodernamento del parco mezzi che vedrà, a fine estate, dalla Cina giungere sulle banchine portuali di Gioia Tauro tre gru di ultima generazione, capaci di lavorare contenitori disposti su 23 file. Riconosciuto l'interesse primario, quale è la tutela della salute dei lavoratori portuali, Agostinelli ha, inoltre, spiegato le motivazioni che hanno spinto l'Autorità portuale di Gioia Tauro a riattivare il Presidio di primo intervento medico-sanitario, nonostante questa specifica attività non rientri tra quelle di propria competenza. La gara è stata aggiudicata dall'associazione Sacro Cuore onlus di Taurianova che assicurerà un servizio di gestione attivo per 24 ore di ogni giorno lavorativo, articolato su tre turni, e metterà a disposizione, anche, l'attività di autoambulanza dotata di defibrillazione automatico. Si tratta ha dichiarato Agostinelli di un importante e complessivo programma di rilancio del nostro scalo che dovrà, però, essere supportato dall'intera comunità portuale, comprese le maestranze portuali che dovranno continuare a garantire forte attaccamento al lavoro ed ulteriore senso di responsabilità Dal canto suo, il sindaco di Gioia Tauro, Aldo Alessio, ha manifestato il suo spiccato apprezzamento per il lavoro in atto e ha dato piena garanzia di collaborazione istituzionale affinché, sinergicamente, si possano offrire ulteriori opportunità di crescita al territorio che ospita l'infrastruttura portuale.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPAZIONI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline is 'Agostinelli ha fatto visita al sindaco di Gioia Tauro'. Below the headline is a sub-headline 'Illustrato il piano di sviluppo del nuovo terminalista' and the author's name 'di Massimo Belli'. There is a photo of two men standing together. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Email', and a 'Registrazione' button. Below the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. At the bottom of the article preview, there is a list of 'ARTICOLI CORRELATI' including 'PIAZZALI PORTUALI DI GIOIA TAURO: MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA' and 'LA GARA PER IL SERVIZIO DI GESTIONE DEL PRESIDIO DI PRIMO INTERVENTO MEDICO-SANITARIO'.



# Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

## Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Comitato e Organismo di Partenariato rinviano la decadenza di CICT per le ultime trattative del MIT

SCRITTO DA REDAZIONE

Posticipata la votazione sulla decadenza della concessione e sulla revoca dell' autorizzazione ad operare nel **Porto** Canale per la Cagliari International Container Terminal. E' quanto deciso dall' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e dal Comitato di Gestione con un rinvio del provvedimento, inserito nell' ordine del giorno delle due riunioni, che avrebbe sancito la definitiva chiusura dei rapporti col terminalista. Una scelta condivisa, quella maturata ieri a Cagliari, in linea con quanto richiesto espressamente all' AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dalle parti sociali, nel delicatissimo ed estremo tentativo di rilanciare i traffici contenitori e scongiurare la crisi occupazionale. Decisione, questa, giunta a chiusura di una lunga informativa del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che ha ripercorso, punto per punto, un anno di interlocuzioni con la società terminalista, analisi dei traffici e ha riferito delle attività in corso nei tavoli ministeriali. Insieme alla questione del **Porto** Canale, nel corso delle due riunioni sono stati trattati numerosi punti all' ordine del giorno. Tra questi, il differimento, al 31 dicembre, della data di scadenza della licenza provvisoria in favore della Sinergest SPA per la concessione della Stazione Marittima di **Olbia**. Provvedimento necessario a consentire il regolare svolgimento delle attività e dei servizi ai passeggeri dello scalo dell' Isola Bianca, in attesa della conclusione della procedura di individuazione del nuovo concessionario, avviata lo scorso 10 giugno con la pubblicazione dell'Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanzia di progetto' che interesserà il terminal passeggeri e parte delle aree scoperte del **porto**. Sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione e dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, è stata approvata la prima nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019, che comporterà un utilizzo dell' avanzo di amministrazione complessivo per oltre 80 milioni di euro per servizi e lavori. Proprio su quest' ultimo aspetto, Comitato ed Organismo di Partenariato hanno dato il via libera alla variazione al Programma Triennale dei lavori e a quello dei servizi e delle forniture 2019 - 2021. Provvedimento che comprende, tra le numerose opere in elenco, interventi sul molo frangiflutti di Su Siccu; la realizzazione della darsena per imbarcazioni di servizio a **Porto** Foxi; la ristrutturazione dei locali nella sede dell' AdSP in via Riva di Ponente e le opere di caratterizzazione e relative analisi per i dragaggi al **porto** di **Olbia**; la realizzazione del Travel Lift di **Porto** Torres. Non ultima, l' informativa su 35 concessioni demaniali relative alle aree di competenza dell' Ente nel Sud Sardegna. 'Nelle due riunioni del Comitato di Gestione e dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare di ieri è stata data dimostrazione di grande attenzione su un tema estremamente delicato come quello della crisi del traffico contenitori del **Porto** Canale - dice Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Con grande senso di responsabilità, è stato accolto l' invito del MIT e delle parti sociali a rinviare temporaneamente l' adozione dei provvedimenti di revoca e decadenza nei confronti di CICT per lasciar un ultimo spazio ad ulteriori e delicati tentativi di mediazione nei tavoli ministeriali previsti nei prossimi giorni. Il mio augurio è che si possa addivenire ad una soluzione positiva ed efficace. Nel frattempo prosegue la nostra intensa attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l' ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi'.



## Posticipata la votazione sulla decadenza della concessione alla Cagliari International Container Terminal

Deiana: accolto l' invito del MIT e delle parti sociali per lasciar un ultimo spazio ad ulteriori e delicati tentativi di mediazione L' Organismo di partenariato della risorsa rare e il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna hanno deliberato di posticipare la votazione sulla decadenza della concessione e sulla revoca dell' autorizzazione ad operare nel **Porto** Canale di Cagliari per la Cagliari International Container Terminal (CICT), la società del gruppo Contship Italia che gestisce il terminal per contenitori dello scalo portuale sardo e che nei giorni scorsi ha dato avvio alla procedura di licenziamento dei 210 dipendenti della società. L' AdSP ha specificato che la decisione del rinvio del provvedimento, che era inserito nell' ordine del giorno delle due riunioni di ieri e che avrebbe sancito la definitiva chiusura dei rapporti con il terminalista, è stata una scelta condivisa, in linea con quanto richiesto espressamente all' AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle parti sociali, nel delicatissimo ed estremo tentativo di rilanciare i traffici contenitori e scongiurare la crisi occupazionale. L' ente ha precisato inoltre che la decisione del rinvio è giunta a chiusura di una lunga informativa del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, che ha ripercorso, punto per punto, un anno di interlocuzioni con la società terminalista, analisi dei traffici e ha riferito delle attività in corso nei tavoli ministeriali. «Nelle due riunioni del Comitato di gestione e dell' Organismo di partenariato della risorsa mare di ieri - ha commentato Deiana - è stata data dimostrazione di grande attenzione su un tema estremamente delicato come quello della crisi del traffico contenitori del **Porto** Canale. Con grande senso di responsabilità è stato accolto l' invito del MIT e delle parti sociali a rinviare temporaneamente l' adozione dei provvedimenti di revoca e decadenza nei confronti di CICT per lasciar un ultimo spazio ad ulteriori e delicati tentativi di mediazione nei tavoli ministeriali previsti nei prossimi giorni. Il mio augurio è che si possa addivenire ad una soluzione positiva ed efficace. Nel frattempo - ha sottolineato Deiana - prosegue la nostra intensa attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l' ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi». Nel corso delle riunioni di ieri è stato deciso anche il differimento al 31 dicembre della data di scadenza della licenza provvisoria in favore della Sinergest Spa per la concessione della Stazione Marittima di **Olbia**, provvedimento necessario a consentire il regolare svolgimento delle attività e dei servizi ai passeggeri dello scalo dell' Isola Bianca in attesa della conclusione della procedura di individuazione del nuovo concessionario avviata lo scorso 10 giugno con la pubblicazione dell' "Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto" che interesserà il terminal passeggeri e parte delle aree scoperte del **porto**. Sempre nel corso delle sedute del Comitato di gestione e dell' Organismo di partenariato della risorsa mare è stata approvata anche la prima nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019 dell' ente portuale, che comporterà un utilizzo dell' avanzo di amministrazione complessivo per oltre 80 milioni di euro per servizi e lavori. Su quest' ultimo aspetto Comitato ed Organismo di partenariato hanno dato il via libera alla variazione al Programma Triennale dei lavori e a quello dei servizi e delle forniture 2019-2021, provvedimento che comprende, tra le numerose opere in elenco, interventi sul molo frangiflutti di Su Siccu; la realizzazione della darsena per imbarcazioni di servizio a **Porto** Foxi; la ristrutturazione dei locali nella sede dell' AdSP in via Riva di Ponente e le opere di caratterizzazione e relative analisi per i dragaggi al **porto** di **Olbia**;



# Informare

Olbia Golfo Aranci

---

la realizzazione del Travel Lift di **Porto** Torres.

# The Medi Telegraph

Olbia Golfo Aranci

## Cict, congelata la decisione sulla decadenza della concessione

Cagliari - Nonostante alla Genoa Shipping Week, il presidente del porto di Cagliari, Massimo Deiana, avesse definito «pleonastica» la decadenza della concessione di Contship presso il terminal container del capoluogo sardo, la decisione su questo provvedimento resta in realtà congelata, così come la revoca dell' autorizzazione a operare nel Porto Canale dello scalo sardo. L' organismo di partenariato della risorsa mare e il Comitato di gestione hanno deciso di posticipare la decisione, come richiesto all' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (AdSP) dal Mit e dai sindacati, impegnati nelle trattative per rilanciare i traffici dei container e scongiurare la perdita di centinaia di posti di lavoro. «Il mio augurio», auspica oggi Deiana, «è che si possa addivenire a una soluzione positiva ed efficace. Nel frattempo prosegue la nostra intensa attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l' ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi». Inoltre, è stata spostata al 31 dicembre prossimo la data di scadenza della licenza provvisoria a favore della Sinergest spa per la concessione della stazione marittima di Olbia. Il provvedimento si è reso necessario per proseguire le attività e i servizi ai passeggeri nel caso dell' Isola Bianca, in attesa che si concluda l' iter, avviato il 10 giugno scorso, per individuare un nuovo concessionario. Via libera, inoltre, alla prima nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione, che comporterà l' impiego, per servizi e lavori, di un avanzo di amministrazione di oltre 80 milioni di euro. Comitato e organismo di partenariato hanno poi dato il via libera alla variazione del Programma triennale dei lavori e a quello dei servizi e delle forniture 2109-2021: vi rientrano interventi sul molo frangiflutti di Su Siccu, la darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi, la ristrutturazione dei locali della sede dell' Autorità portuale in via Riva di Ponente, le opere di caratterizzazione e le analisi per i dragaggi al porto di Olbia e la realizzazione del Trave Lift di Porto Torres.



Palazzo Regio. Domani alle 9.30 dibattito della Cisl

### Area metropolitana, esperti a convegno: le strategie per la crescita economica

Rimettere al centro dell' attenzione della politica l' area metropolitana di Cagliari. È con questo obiettivo che domani, alle 9.30, al Palazzo Regio, nella sala del Consiglio in piazza Palazzo 1, si svolgerà il convegno-tavola rotonda sul tema: "Innovazione e sviluppo delle reti per la governance di un nuovo progetto metropolitano". Un obiettivo, secondo il sindacato della Cisl, da perseguire attraverso l' azione concorde e il dialogo «tra istituzioni, il mondo della ricerca, dell' Università, le parti sociali e imprenditoriali per sviluppare una maggiore governance - sfruttando anche le reti della conoscenza - delle grandi potenzialità del territorio. Il dibattito Rimettere al centro dell' attenzione della politica l' area metropolitana di Cagliari è dunque «un' esigenza primaria, per favorire la crescita economica, mediante l' incontro tra domanda di dati delle imprese e l' offerta di quelli messi in campo dalle istituzioni pubbliche, per assicurare la trasparenza della macchina amministrativa e rispondere alla crescente richiesta di innovazione dei cittadini e delle imprese». Il dibattito, coordinato dal giornalista Valerio Vargiu, sarà introdotto da Mimmo Contu, segretario generale Cisl Cagliari. Al microfono parleranno i rappresentanti delle diverse istituzioni: Maria Del Zompo, rettrice dell' Università di Cagliari, Maurizio De Pascale, presidente della Camera di commercio Cagliari/Oristano, Giacomo Cao, presidente del Dass - Distretto Aerospaziale Sardo, Alberto Scanu, presidente esecutivo Digital Innovation Hub Sardegna-Amministratore delegato Cagliari Airport, Gavino Carta, segretario generale della Cisl Sardegna, Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** mare di Sardegna, Francesco Marini, presidente della Sarlux-Saras, Anita Pili, assessora regionale all' Industria. Le conclusioni sono affidate a Gigi Sbarra, segretario generale aggiunto Cisl nazionale. Sarà l' occasione per mettere in risalto i problemi riscontrati nell' avanzamento del processo di istituzione della città metropolitana e definire le strategie di governance dell' area vasta in una regione a statuto speciale.



Tortoli

### Navi piccole, si paga dazio

Nei giorni del controesodo di agosto sulla Arbatax-Civitavecchia restano disponibili cabine ma non posti auto. Il disagio è annunciato nelle occasioni in cui è programmato in servizio il traghetto Moby Dada, che ha un rapporto passeggeri-auto di 3-1. Milleduecento persone a bordo equivalgono a 400 mezzi in stiva. È uno degli indicatori che per quest' estate giocherà a sfavore dello scalo ogliastrino. Per agosto sono confermate date da tutto esaurito (il 2, il 21 e il 25 agosto è vietato prenotare), ma nel complesso in **porto** transiteranno le stesse persone (se non qualcuno in meno) rispetto allo scorso anno, quando servivano i collegamenti traghetti Athara e Bithia, ben più capienti rispetto al Dada che viaggiava sulla rotta Olbia-Civitavecchia. L' Athara imbarca 700 auto e 2.700 persone, il Dada 450 mezzi e 1400 passeggeri. Dunque nessun record verrà ascrivito nel libro delle presenze al **porto** di Arbatax. La congiuntura mette a nudo, ancora una volta, la mancanza di alternative sui collegamenti per la Penisola. Una situazione che gioca contro lo sviluppo turistico del territorio, oltremodo penalizzato dall' inattività dell' aeroporto e dall' Orientale che attende il completamento. Come se non bastassero questi handicap infrastrutturali, il **porto** si conferma in cadetteria. Se a Roma non sciolgono la questione della riclassificazione, procedura peraltro avviata a gennaio 2016 tra la Regione e il ministro dell' epoca Graziano Delrio, lo scalo di Arbatax continuerà a restare fuori dall' Autorità marittima della Sardegna. Intanto il 16 luglio sbarcherà in **porto** la prima nave da Genova, dopo una traversata di 15 ore e mezzo. Il servizio, poco appetibile per i vacanzieri, resterà attivo 45 giorni. Ro. Se.

Ogstra

### Cala Mariolu, un euro per sbarcare

Da oggi in vigore il ticket concordato da Montepio e Demanio marittimo



**Tortoli**  
Navi piccole, si paga dazio

Il sindaco di Tortoli, Giuseppe Sanna, ha annunciato che a partire dal 16 luglio sarà in vigore il ticket per sbarcare a Cala Mariolu. Il costo è di un euro a persona. Il ticket è concordato tra il Montepio e il Demanio marittimo. Sanna ha detto che il ticket è necessario per gestire il traffico turistico e per mantenere in buono stato la spiaggia. Il ticket sarà valido per l'intera giornata. Sanna ha detto che il ticket è necessario per gestire il traffico turistico e per mantenere in buono stato la spiaggia. Il ticket sarà valido per l'intera giornata.

### Parità di genere nella Giunta Seoni: su quattro assessori due sono donne



Il sindaco di Cagliari, Giuseppe Seoni, ha annunciato che la Giunta comunale sarà composta da quattro assessori, di cui due donne. Seoni ha detto che la parità di genere è un obiettivo importante per la giunta. Le due assessorie sono state nominate da Seoni. Seoni ha detto che la parità di genere è un obiettivo importante per la giunta. Le due assessorie sono state nominate da Seoni.



## Porto canale: rinviata decadenza Cict

Ultime trattative al ministero dei trasporti, e decadenza di Cict, gruppo Contship, principale terminalista del traffico container al porto canale di Cagliari, rinviata. Lo hanno deciso nell'ultima seduta l'Organismo di partenariato della Risorsa mare e il Comitato di gestione, il vecchio comitato portuale: il provvedimento, inserito nell'ordine del giorno delle due riunioni, avrebbe sancito la definitiva chiusura dei rapporti con Cict. Una situazione difficile: già aperta la procedura di licenziamento per i 210 dipendenti della società. Il rinvio è legato alla richiesta rivolta all'Authority della Sardegna dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dai sindacati nel delicato ed estremo tentativo di rilanciare i traffici dei container e scongiurare la crisi occupazionale. "Il mio augurio- è che si possa arrivare a una soluzione positiva ed efficace - ha detto il presidente dell'Autorità portuale regionale, Massimo Deiana - Nel frattempo prosegue la nostra attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l'ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi". Insieme alla questione del Porto Canale, nel corso delle due riunioni sono stati trattati numerosi punti all'ordine del giorno. Tra questi, il differimento al 31 dicembre della scadenza della licenza provvisoria in favore della Sinergest spa per la concessione della Stazione Marittima di Olbia. Approvata anche la prima nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019, che comporterà un utilizzo dell'avanzo di amministrazione per oltre 80 milioni di euro per servizi e lavori.



### Porto canale: si tratta ancora, rinviata decadenza Cict

*In ballo futuro terminalista container e 210 posti lavoro*

(ANSA) - **CAGLIARI**, 2 LUG - Ultime trattative al ministero dei trasporti, e decadenza di Cict, gruppo Contship, principale terminalista del traffico container al **porto** canale di **Cagliari**, rinviata. Lo hanno deciso nell' ultima seduta l' Organismo di partenariato della Risorsa mare e il Comitato di gestione, il vecchio comitato portuale: il provvedimento, inserito nell' ordine del giorno delle due riunioni, avrebbe sancito la definitiva chiusura dei rapporti con Cict. Una situazione difficile: già aperta la procedura di licenziamento per i 210 dipendenti della società. Il rinvio è legato alla richiesta rivolta all' Authority della Sardegna dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dai sindacati nel delicato ed estremo tentativo di rilanciare i traffici dei container e scongiurare la crisi occupazionale. "Il mio augurio- è che si possa arrivare a una soluzione positiva ed efficace - ha detto il presidente dell' Autorità portuale regionale, Massimo Deiana - Nel frattempo prosegue la nostra attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l' ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi". Insieme alla questione del **Porto** Canale, nel corso delle due riunioni sono stati trattati numerosi punti all' ordine del giorno. Tra questi, il differimento al 31 dicembre della scadenza della licenza provvisoria in favore della Sinergest spa per la concessione della Stazione Marittima di Olbia. Approvata anche la prima nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019, che comporterà un utilizzo dell' avanzo di amministrazione per oltre 80 milioni di euro per servizi e lavori. (ANSA).



# Informazioni Marittime

Cagliari

## Cagliari, porto rimanda decadenza concessione Cict

Il comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna ha deliberato la posticipazione della decadenza della concessione per il Cagliari International Container Terminal (CICT), società di Contship Italia. La decisione permetterebbe ai tavoli ministeriali sulla vertenza del porto canale di procedere più speditamente, permettendo al terminalista di parteciparvi. «Con grande senso di responsabilità è stato accolto l' invito del ministero dei Trasporti e delle parti sociali a rinviare temporaneamente l' adozione dei provvedimenti di revoca e decadenza nei confronti di CICT per lasciar un ultimo spazio ad ulteriori e delicati tentativi di mediazione nei tavoli ministeriali previsti nei prossimi giorni», spiega il presidente dell' **Autorità portuale**, Massimo Deiana, «nel frattempo prosegue la nostra intensa attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l' ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi». CICT ha aperto la procedura legale per il disimpegno della società dal terminal a fine giugno, avviando anche il licenziamento collettivo dei suoi dipendenti, oltre 200.



# Messaggero Marittimo

Cagliari

## Cict: rinviata la decadenza della concessione

*Il provvedimento avrebbe sancito la definitiva chiusura dei rapporti col terminalista*

Giulia Sarti

CAGLIARI Posticipata la votazione sulla decadenza della concessione e sulla revoca dell'autorizzazione ad operare nel Porto Canale per la Cagliari international container terminal (Cict). È la decisione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e dal Comitato di gestione con un rinvio del provvedimento, inserito nell'ordine del giorno delle due riunioni, che avrebbe sancito la definitiva chiusura dei rapporti col terminalista. Una scelta condivisa, quella maturata ieri a Cagliari, in linea con quanto richiesto espressamente all'AdSp del mare di Sardegna dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dalle parti sociali, nel delicatissimo ed estremo tentativo di rilanciare i traffici contenitori e scongiurare la crisi occupazionale. La decisione è stata presa al termine di una lunga informativa del presidente dell'Autorità di Sistema portuale Massimo Deiana, che ha ripercorso, punto per punto, un anno di interlocuzioni con la società terminalista, analisi dei traffici e ha riferito delle attività in corso nei tavoli ministeriali. È stata data dimostrazione di grande attenzione su un tema estremamente delicato come quello della crisi del traffico contenitori del Porto Canale dice Deiana. Con grande senso di responsabilità, è stato accolto l'invito del Mit e delle parti sociali a rinviare temporaneamente l'adozione dei provvedimenti di revoca e decadenza nei confronti di Cict per lasciar un ultimo spazio ad ulteriori e delicati tentativi di mediazione nei tavoli ministeriali previsti nei prossimi giorni. Il mio augurio è che si possa addivenire ad una soluzione positiva ed efficace. Nel frattempo prosegue la nostra intensa attività di scouting, con incontri nei consessi internazionali, l'ultimo dei quali al forum dei porti mediterranei che si è tenuto la scorsa settimana a Casablanca, volti a rappresentare le enormi potenzialità tecniche e commerciali degli scali sardi. Quella del Porto Canale, non è la sola decisione presa nel corso delle due riunioni: altra, il differimento, al 31 Dicembre, della data di scadenza della licenza provvisoria in favore della Sinergest Spa per la concessione della Stazione marittima di Olbia. Provvedimento necessario a consentire il regolare svolgimento delle attività e dei servizi ai passeggeri dello scalo dell'Isola Bianca, in attesa della conclusione della procedura di individuazione del nuovo concessionario, avviata lo scorso 10 Giugno con la pubblicazione dell'Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte di finanza di progetto che interesserà il terminal passeggeri e parte delle aree scoperte del porto. Sempre nel corso della seduta del Comitato di gestione e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, è stata approvata la prima nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019, che comporterà un utilizzo dell'avanzo di amministrazione complessivo per oltre 80 milioni di euro per servizi e lavori. Proprio su quest'ultimo aspetto, si è dato il via libera alla variazione al Programma triennale dei lavori e a quello dei servizi e delle forniture 2019-2021. Provvedimento che comprende, tra le numerose opere in elenco, interventi sul molo frangiflutti di Su Siccu; la realizzazione della darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi; la ristrutturazione dei locali nella sede dell'AdSp in via Riva di Ponente e le opere di caratterizzazione e relative analisi per i dragaggi al porto di Olbia; la realizzazione del Travel lift di Porto Torres. Non ultima, l'informativa su 35 concessioni demaniali relative alle aree di competenza dell'Ente nel Sud Sardegna.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Cict: rinviata la decadenza della concessione'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website header includes 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. There is a search bar and a 'Logon' button. The article is dated '2 luglio 2019' and is attributed to 'Giulia Sarti'. A sidebar on the right contains a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO'.

il patto

## Collaborazione tra Storia Patria e Autorità portuale per la cultura

augusta. Un' intesa per supportare l' attività culturale finalizzata alla conoscenza e la valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale di Augusta e del suo territorio. È l' impegno assunto da **Andrea Annunziata** presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Orientale Augusta - Catania, in occasione dell' incontro con Giuseppe Carrabino, presidente della Società augustana di storia patria. «Avevamo già avuto la possibilità di condividere questi aspetti di comune interesse con il presidente **Annunziata** - riferisce Carrabino - e, come primo atto concreto della fattiva collaborazione, l' Adsp ha promosso la pubblicazione del numero 3-2019 del Bollettino della Società di Storia Patria. Non posso che esprimere gratitudine nei suoi confronti per aver immediatamente intuito la validità e lo spessore delle nostre iniziative». Già durante la presentazione del nuovo numero del Bollettino, era stato Pierluigi Incastrone, neo segretario generale facente funzioni dell' Adsp a intervenire a nome del presidente assicurando concreto sostegno anche per le iniziative in cantiere. L' incontro che si è svolto nella sede dell' Adsp ha permesso di esaminare la complessa situazione del patrimonio monumentale della città e le concrete iniziative in itinere che potrebbero dare una occasione di rilancio a tutto il settore. Al termine della riunione Carrabino ha comunicato ad **Annunziata** la nomina a socio benemerito della Società. Grazie al supporto dell' Adsp, la Società di Storia patria, insieme con gli altri partner e soci, potrà proseguire nel progetto di valorizzazione del patrimonio culturale in linea con il Codice dei beni culturali che fissa i principi fondamentali, nel rispetto dei ruoli di tutti i soggetti coinvolti. A. S.



La classica Linea D si arricchisce di quattro vetture

### Amt aumenta le corse per i lidi della Playa

CATANIA - "Rispondiamo all' appello dei titolari delle strutture ricettive e dei titolari dei lidi, incrementando le corse degli autobus per la Plaia che diventa più vicina per catanesi e turisti che possono andare al mare con mezzi pubblici a frequenza continua e dotati di aria condizionata per snellire il traffico e valorizzare il nostro litorale". Lo ha detto il sindaco Salvo Pogliese alla presentazione, in piazza Duomo, delle vetture segnalate con livree decorate per la tradizionale linea D dell' Amt che si arricchisce di 4 vetture aggiuntive programmate in servizio con frequenze medie inferiori al quarto d' ora. Gli autobus moderni e di ultima generazione, messi in strada per accompagnare i catanesi e i turisti dal centro storico nelle spiagge libere e ai lidi, nei prossimi giorni, su richiesta del sindaco saranno autorizzati dal l' **Autorità** Portuale a utilizzare anche la corsia preferenziale interna al porto, allo scopo di velocizzare le corse. Pogliese ha anche annunciato la proroga del contratto di servizio tra il Comune e l' Amt: "Abbiamo scongiurato il fermo degli autobus che avrebbe avuto un effetto devastante per i cittadini. Anzi ora siamo in grado di rilanciare con servizi aggiuntivi come questo e stiamo per avviare la revisione della rete dell' Amt tagliando linee superflue e aumentando la frequenza di quelle più frequentate". Soddisfatto il presidente dell' Amt Giacomo Bellavia: "Il capolinea sarà in piazza Borsellino e proseguirà lungo un percorso che toccherà tutti i lidi della Playa -ha spiegato -. Navette veloci con una frequenza incrementata rispetto agli scorsi anni e una riconoscibilità maggiore per dare non solo un servizio ai catanesi ma anche ai turisti stranieri. Quest' anno, inoltre mettiamo in campo ulteriori iniziative per incentivare l' uso del mezzo pubblico fra le quali la possibilità di acquistare i biglietti direttamente nei lidi e di avere agevolazioni di ingresso negli stabilimenti balneari per i nostri abbonati e possessori di biglietti".

10 PROVINCE

Catania Metropolitana

Duty: stop raccolta dei rifiuti ingombranti

Basile si dimette, Unifit eleggerà nuovo rettore

Via Dumet di nuovo aperta al traffico, passo indietro sulla mobilità sostenibile

Amt aumenta le corse per i lidi della Playa

MEDITERRANEA 2030

**Orlando: «Così apro Palermo agli investimenti dall' estero»**

*Il sindaco: «Costruiremo un eliporto con terminal dedicato a Punta Raisi» Nuove vie di collegamento marittimo con Cefalù Capitali in arrivo in città*

Nino Amadore

Palermo Chiamatelo, se volete, Laboratorio Palermo. Ultima sperimentazione di un uomo come Leoluca Orlando che ha trascorso quasi tutta la sua vita in un laboratorio, politico però. E che questa volta si misura con il mondo dei numeri e dell' economia, quello delle imprese e dello sviluppo economico, guardando oltre, addirittura oltre se stesso e la sua quarantennale esperienza di sindaco di una città capitale delle contraddizioni. Ed è un laboratorio il think thank Palermo Mediterranea 2030: costituito la scorsa settimana per il momento sarà un' associazione ma l' obiettivo è di farne una Fondazione che punti ad accelerare e facilitare lo sviluppo economico, sociale e culturale di Palermo per rendere la città più attrattiva, accogliente e sostenibile. Una città dove il bello dei monumenti arabo-normanni fa i conti con le brutture della munnizza per strada e dell' incuria del palermitano medio ma anche di aziende a totale controllo pubblico come la Rap che stentano a trovare la strada dell' efficienza. A guardarla dall' alto, da Monte Pellegrino per dire, Palermo sembra ancora quella di un film di o trenta anni fa. E per certi versi, se vai nelle periferie dello Zen potresti pensare che nulla sia cambiato. Ma così non è. E il sindaco, u sinnacollanno come lo chiamano da sempre i palermitani, lo sa bene: «Amo l' Europa - dice spesso - ma Palermo non è città d' Europa, è città mediorientale, mediterranea». Non è forse l' unico modo di leggere la complessità di questa città che ha accolto e continua ad accogliere cittadini provenienti da ogni parte del mondo come avviene, in fondo, da sempre. La città si è data un nuovo orizzonte temporale (il 2030) e sta provando a costruire un piano per attrarre nuovi investimenti, nuove energie, nuove forze culturali. Uno sforzo che passa dal coinvolgimento degli imprenditori, al di là delle associazioni ma non contro di esse: gli imprenditori palermitani certo ma non solo e non soprattutto. Quegli stessi che in questi ultimi due anni sono stati seduti al tavolo di una business community fatta da un centinaio di imprenditori che quasi ogni domenica a Villa Niscemi, sede di rappresentanza del sindaco, ha provato a individuare nuove strade. E se Orlando è stato il sacerdote di questa comunità, Dario Nepoti, un trentenne che da Milano si è trasferito a Palermo, ne è stato il tessitore. «Missione compiuta, se io muoio stanotte muoio felice - dice Orlando - . Siamo la città culturalmente più cambiata in Europa negli ultimi quarant' anni. Eravamo la città dove la Chiesa aveva il volto della mafia, dove lo Stato aveva il volto della mafia, dove il sindaco aveva il volto della mafia, siamo la città dove c' è la mafia ma non governa, siamo Capitale della cultura, terza città turistica, città che è cambiata. Ma abbiamo un' enorme carenza di cultura di impresa.». E di Palermo Orlando continua a sottolineare le potenzialità con quella frase che ormai è diventata un tormentone: «Palermo è cambiata». La stessa frase che ha ripetuto fino allo sfinimento a Massimo e Francesca Valsecchi, arrivati in un Municipio assediato da manifestanti. I Valsecchi, grandi collezionisti d' arte, che hanno creduto in questa città: hanno acquistato il sontuoso Palazzo Butera e hanno aperto il cantiere del restauro, investendo più o meno 25 milioni in nome di un progetto che va oltre i numeri, che è culturale, di innovazione sociale nel cuore del quartiere storico della Kalsa. E i Valsecchi sono diventati punto di riferimento per tanti altri e quel Palazzo è diventato la sede di incontri, elaborazioni, speranze. Una iniezione di fiducia, che ha coinciso con "Palermo capitale della cultura", con la biennale d' arte Manifesta 12, con il riconoscimento Unesco per il percorso arabo-normanno che oggi celebra i 4



## Il Sole 24 Ore

Palermo, Termini Imerese

---

anni del riconoscimento Unesco e si propone come un sistema diffuso fatto da 25 siti proposti in una guida curata da Aurelio Angelini, direttore della Fondazione Unesco Sicilia. Una concatenazione di eventi che ha proiettato un'altra immagine di Palermo nel mondo, quella di una capitale ricca di storia e non più quella di capitale della mafia. «Palermo oggi è exciting and safe e not expensive. Eccitante, sicura e non cara» dice Orlando. Tre caratteristiche che hanno accelerato la crescita turistica: l'anno scorso, secondo Bankitalia, Palermo e Ragusa hanno registrato incrementi, rispettivamente, del 10,3 e del 13,2 per cento. In parallelo è cresciuto, nel settore turistico, l'interesse degli investitori. Ne sa qualcosa Marco Giammona, ingegnere e imprenditore, braccio operativo di Massimo Valsecchi, che fa da catalizzatore di imprenditori di tutto il mondo: «Da capitale dell'inefficienza è diventata la capitale delle cose possibili» dice. Proprio a Palazzo Butera, per dire, ha sede HoC, Harbour of Cultures che «intende trasformare la posizione periferica di Palermo in una risorsa». Grandi gruppi hanno investito o stanno investendo puntando sui grandi e storici alberghi della città come Rocco Forte con Villa Igea, il fondo Algebris con il Grand Hotel et Des Palmes che sta ristrutturando, i francesi di B&B Hotels hanno acquistato l'Hotel Sole che si affaccia sul Corso Vittorio Emanuele e che sarà riaperto nei giorni del Festino di Santa Rosalia, mentre l'Excelsior è stato rilevato dalla famiglia Giotti di Firenze. Secondo alcune stime quasi un centinaio i milioni investiti o programmati dagli imprenditori. Investimenti nel turismo di lusso cui l'amministrazione guarda con attenzione: «Costruiremo un eliporto con terminal dedicato all'aeroporto di Punta Raisi - dice Orlando - e prevediamo un collegamento **marittimo** tra l'aeroporto, Palermo e Cefalù». Ma l'amministrazione non disdegna però di portare i turisti a dormire là dove mai e poi mai ci si sarebbe immaginati: a Brancaccio, quartiere periferico più noto per la presenza asfissiante di Cosa nostra che per le attività turistiche, e in altri quartieri della periferia: «La mobilità è la nostra grande agenzia educativa - dice Orlando - quella dei turisti, che possono migliorare questi quartieri; quella dei migranti, che arricchiscono il nostro tessuto sociale; quella dei giovani». Nel calcolo dell'opportunità vanno inseriti i grandi palazzi nobiliari, nel centro cittadino: «Affari a portata di mano, con un prezzo medio di 600 euro a metro quadrato» dice Orlando. Ma questo è un capitolo ancora tutto da scrivere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# L'Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

## PALERMO, DUE BANDI PER IL TERMINAL ALISCAFI

**PALERMO.** Un terminal provvisorio per gli aliscafi nella banchina Sammuzzo del porto di Palermo, che sarà smontato successivamente per fare spazio al terminal crociere, e la sistemazione dell'area con nuovi impianti di illuminazione, viabilità e verde. L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per quasi due milioni di euro. La prima gara, per la realizzazione della struttura, prevede un importo complessivo di 987 mila euro, di cui 966 mila per lavori a base d'asta e 21 mila per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. I lavori dovranno essere conclusi in 150 giorni dalla data di consegna del cantiere. Il secondo bando ha un importo di 987 mila euro, di cui 976 mila per lavori a base d'asta e 11 mila per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Per l'esecuzione sono previsti 90 giorni dalla consegna dei lavori. Infine, è stato aggiudicato alla ditta Bsf di Caltanissetta il servizio di presidio, accoglienza e custodia, per due anni. L'azienda ha offerto un ribasso del 40,1% su importo a base d'asta di 185 mila euro.

**ARMATORI ITALIANI, PACE LONTANA**  
Intanto gli spedizionieri genovesi di Spedipor progettano un "Quarto Valice" per la Svizzera

**PATTO BOLOGNA-CINA SULLE NAVI DA CROCIERA**  
Obiettivo realizzare un centro di peregrinazione di Dussan a Marina di Hainan

**CINA: IL PORTO DI SHANGHAI...**



circolare

### Modifiche catastali nei porti

Nuovi criteri di classamento catastale per i beni immobili ubicati nei **porti** di rilevanza economica nazionale e internazionale. L' Agenzia delle entrate, con la circolare n. 16 del 1 luglio 2019, chiarisce le novità introdotte dalla legge n. 205/2017 sulla categoria catastale in cui censire le banchine e le aree scoperte adibite alle operazioni e ai servizi portuali, le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, i depositi «strettamente funzionali» alle operazioni e servizi portuali, nonché le banchine e le aree scoperte adibite al servizio passeggeri. Secondo la nuova normativa, tali immobili vanno censiti nella categoria catastale E/1 (stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi e aerei), anche se affidati in concessione a privati. Tali criteri decorrono a partire dal 1° gennaio 2020. Per le dichiarazioni catastali presentate nel 2019, relative alle nuove costruzioni, e per le rendite catastali del 2019 non si applicano i nuovi criteri ma le disposizioni previgenti (dl 262/2006 e le circolari 4/T/2006 e 4/T/2007). Inoltre, le mutazioni dello stato delle unità immobiliari, per le quali ci sarebbe obbligo di denuncia nel 2019, devono necessariamente essere dichiarate in catasto mediante la preliminare presentazione di un atto di aggiornamento Docfa di tipologia ordinaria. ©Riproduzione riservata.



## Una sentenza che fa l'impresa

di Davide Maresca

Il Tribunale di Genova, con la recente sentenza n. 1016/2019, ha confermato la natura di impresa delle autorità portuali laddove l'attività svolta abbia una rilevanza economica. La sentenza conferma quanto già affermato dalla Commissione europea secondo cui lo sfruttamento commerciale di infrastrutture portuali e la costruzione di simili infrastrutture ai fini di sfruttamento commerciale costituiscono attività economiche (da ultimo, la decisione della Commissione Europea Aiuti di Stato SA. 38399 (2018/E) Tassazione dei Porti in Italia). La Commissione europea era giunta a tale conclusione sulla base del fatto che l'attività di sfruttamento economico dei terminali attraverso la corresponsione di un canone di utilizzo verso il diritto di utilizzare, configura l'esercizio di un'attività economicamente rilevante in capo alle Autorità portuali che, di conseguenza, limitatamente a tali attività, sono soggette alla disciplina europea della concorrenza. Infatti, le regole europee in materia di concorrenza, in particolare quelle sull'abuso di posizione dominante e quelle sugli aiuti di stato, vietano a uno Stato membro di attribuire ad un'impresa (sia pubblica che privata) un vantaggio che alteri la concorrenza, ossia che non sia conseguibile dagli altri soggetti presenti nello stesso mercato. Per vantaggio si può intendere tanto un'esenzione fiscale (come nel caso della procedura d'infrazione della Commissione europea contro l'Italia) quanto l'esecuzione di opere a vantaggio di un soggetto piuttosto che di un altro (come nel caso della sentenza del Tribunale di Genova in cui GMT ha lamentato che la locale Autorità Portuale avesse favorito il terminale di Spinelli attraverso la realizzazione di opere portuali ad hoc circostanza smentita nei fatti dal Tribunale). Ebbene, ormai la gestione di un'infrastruttura è indiscutibilmente un mercato rilevante sotto il profilo merceologico, dal momento che la Corte di giustizia, a partire dal noto caso Leipzig Halle, ha stabilito che le norme in materia di aiuti di stato si applicano senza alcuna limitazione allo sfruttamento economico delle infrastrutture di trasporto. Dalla sentenza emerge con chiarezza che le argomentazioni poste dall'Autorità Portuale di Genova non sono state sufficienti per attirare le AdSP fuori dal perimetro dell'attività d'impresa. Va infatti specificato che se è vero che le Port Authority esercitano anche poteri pubblici, questi ultimi possono essere esercitati tranquillamente, senza alcuna imposizione fiscale, e senza essere necessariamente legati alla redditività prodotta dalla riscossione dei canoni demaniali delle concessioni. In sostanza l'Autorità Portuale deve essere ritenuta impresa ai fini della normativa antitrust rispetto all'attività di concessione dietro corrispettivo di aree, mercato sul quale occupa pacificamente una posizione dominante quale monopolista, essendole demandata ex lege in via esclusiva la gestione delle aree portuali. Di conseguenza, al fine di evitare che vi sia una restrizione della concorrenza, l'attività svolta in qualità di concedente da parte delle Autorità portuali deve essere considerata come attività d'impresa ed è quindi soggetta alle norme antitrust. Sulla base di tali norme, l'Autorità portuale (in quanto impresa in posizione dominante) non può attribuire senza valide giustificazioni economiche un vantaggio concorrenziale discrezionale a un operatore piuttosto che ad un altro, per il fatto che (come per tutte le imprese) le scelte di intervento delle Autorità portuali devono ormai avere a riferimento una valutazione di mercato. Va tuttavia precisato che una volta stabilita la natura d'impresa e la posizione dominante, affinché si verifichi un abuso (ossia una violazione antitrust) è necessario verificare che la politica di investimento nei terminali sia stata discriminatoria e non sia stata giustificata da una valutazione economica oggettiva: nel caso di specie, secondo il Tribunale, la maggior potenzialità di espansione del Gruppo Spinelli ha giustificato la realizzazione di maggiori investimenti pubblici in suo favore, in quanto la prospettiva di ritorno

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

MAGAZINE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTEMBRILE  
 Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

**PORT NEWS**  
 MAGAZINE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTEMBRILE

CATEGORIA:

TAGS:

Ambiente Autorità Portuali  
 Europa  
 Infrastrutture  
 Logistica Portuale  
 Portuali

2 luglio 2019 — Interventi  
**Pronunciamento shock del Tribunale di Genova**  
**Una sentenza che fa l'impresa**  
 di Davide Maresca  
 Avvocato milanesino

Il Tribunale di Genova, con la recente sentenza n. 1016/2019, ha confermato la natura di impresa delle autorità portuali laddove l'attività svolta abbia una rilevanza economica.

La sentenza conferma quanto già affermato dalla Commissione europea secondo cui lo sfruttamento commerciale di infrastrutture portuali e la costruzione di simili infrastrutture ai fini di sfruttamento commerciale costituiscono attività economiche (da ultimo, la decisione della Commissione Europea Aiuti di Stato SA. 38399 (2018/E) Tassazione dei Porti in Italia).

La Commissione europea era giunta a tale conclusione sulla base del fatto che l'attività di sfruttamento economico dei terminali attraverso la corresponsione di un canone di utilizzo verso il diritto di utilizzare, configura l'esercizio di un'attività economicamente rilevante in capo alle Autorità portuali che, di conseguenza, limitatamente a tali attività, sono soggette alla disciplina europea della concorrenza.

Infatti, le regole europee in materia di concorrenza, in particolare quelle sull'abuso di posizione dominante e quelle sugli aiuti di stato, vietano a uno Stato membro di attribuire ad un'impresa (sia pubblica che privata) un vantaggio che alteri la concorrenza, ossia che non sia conseguibile dagli altri soggetti presenti nello stesso mercato. Per vantaggio si può intendere tanto un'esenzione fiscale (come nel caso della procedura d'infrazione della Commissione europea contro l'Italia) quanto l'esecuzione di opere a vantaggio di un soggetto piuttosto che di un altro (come nel caso della sentenza del Tribunale di Genova in cui GMT ha lamentato che la locale Autorità Portuale avesse favorito il terminale di Spinelli attraverso la realizzazione di opere portuali ad hoc circostanza smentita nei fatti dal Tribunale).

Ebbene, ormai la gestione di un'infrastruttura è indiscutibilmente un mercato rilevante sotto il profilo merceologico, dal momento che la Corte di giustizia, a partire dal noto caso Leipzig Halle, ha stabilito che le norme in materia di aiuti di stato si applicano senza alcuna limitazione allo sfruttamento economico delle infrastrutture di trasporto. Dalla sentenza emerge con chiarezza che le argomentazioni poste dall'Autorità Portuale di Genova non sono state sufficienti per attirare le AdSP fuori dal perimetro dell'attività d'impresa.

Va infatti specificato che se è vero che le Port Authority esercitano anche poteri pubblici, questi ultimi possono essere esercitati tranquillamente, senza alcuna imposizione fiscale, e senza essere necessariamente legati alla redditività prodotta dalla riscossione dei canoni demaniali delle concessioni. In sostanza l'Autorità Portuale deve essere ritenuta impresa ai fini della normativa antitrust rispetto all'attività di concessione dietro corrispettivo di aree, mercato sul quale occupa pacificamente una posizione dominante quale monopolista, essendole demandata ex lege in via esclusiva la gestione delle aree portuali.

Di conseguenza, al fine di evitare che vi sia una restrizione della concorrenza, l'attività svolta in qualità di concedente da parte delle Autorità portuali deve essere considerata come attività d'impresa ed è quindi soggetta alle norme antitrust. Sulla base di tali norme, l'Autorità portuale (in quanto impresa in posizione dominante) non può attribuire senza valide giustificazioni economiche un vantaggio concorrenziale discrezionale a un operatore piuttosto che ad un altro, per il fatto che (come per tutte le imprese) le scelte di intervento delle Autorità portuali devono ormai avere a riferimento una valutazione di mercato.

Va tuttavia precisato che una volta stabilita la natura d'impresa e la posizione dominante, affinché si verifichi un abuso (ossia una violazione antitrust) è necessario verificare che la politica di investimento nei terminali sia stata discriminatoria e non sia stata giustificata da una valutazione economica oggettiva: nel caso di specie, secondo il Tribunale, la maggior potenzialità di espansione del Gruppo Spinelli ha giustificato la realizzazione di maggiori investimenti pubblici in suo favore, in quanto la prospettiva di ritorno

# Portnews

## Focus

---

sarebbe maggiore rispetto agli investimenti eventuali a favore di GMT. Questa sentenza si pone in linea di continuità con il trend europeo di considerare le autorità portuali come imprese ed è presumibile che tale impostazione abbia ripercussioni future molto significative tanto in termini di aiuti di stato, quanto in termini di abuso di posizione dominante.

## Porti e logistica, quale domani se i terminal vanno agli armatori

ROMA Le ultime indicazioni sono uscite dalla Genoa Shipping Week, come riferiamo in altra pagina con i servizi della nostra Cinzia Garofoli. Ma il nodo rimane fondamentalmente a Roma. E per qualcuno, addirittura a Ginevra. Tema: in tempi di confusione generale a livello di governo nazionale, con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti che è di fatto senza i due vice-ministri che dovevano occuparsi di trasporti e (Rixi) di **porti**, l'argomento del contendere l'ha messo sul tavolo a chiare note l'avvocato Alberto Rossi (MSC) ricordando non solo che i grandi armatori devono arrivare a controllare l'intera catena logistica, ma anche che lo stanno facendo. Corollario: la Mediterranean Shipping Company di Gianluigi Aponte è abituata a far seguire i fatti alle parole (e qualche volta i primi precedono le seconde), tanto che è già terminalista in almeno una dozzina di **porti**. Ci si può chiedere, alla luce della dottrina tradizionale, se sia un bene o un male: ma dove Aponte sta investendo forze, progetti (e risorse economiche) le cose sembrano marciare meglio. Lo scontro, non possiamo ignorarlo, è ormai proprio sui grandi gruppi armatoriali che scendono a terra e controllano i terminal. Mettere sotto accusa MSC in questa strategia sarebbe ignorare che i colossi cinesi, ma anche quelli euro-mondiali come Maersk, lo fanno ormai da tempo. Quello che manca, a questo punto, è una vera e forte autorità regolatrice, che tutti avremmo identificato nel governo e nel suo ministero. Tema delicato, perché coinvolge necessariamente giudizi politici che esulano da queste pagine. Ma ci sembra personalmente almeno imbarazzante che di fronte a tutte le urgenze nelle infrastrutture che il Paese ricorda ogni giorno, l'unica grande festa con tanto di centinaia di riprese Tv in diretta e altrettante mosche cocchiere sia stata solo la distruzione del ponte Morandi. Demolire l'inutile e pericoloso va bene. Ma a quando costruire l'utile, anzi l'urgentemente indispensabile? L'esempio di Tanger 2 (in questo stesso giornale) è devastante, visto che in due anni ce l'hanno fatto (obiettivo 9 milioni di TEU) dal niente. A.F.P.S. Nella relazione dell'avvocato Rossi ci sarebbe anche un punto che riguarda la Darsena Europa di Livorno. Che secondo lui e quindi presumibilmente MSC non sarebbe poi così indispensabile e tantomeno urgente. C'è da capire allora perché faccia parte dei documenti di programmazione del governo e ci siano già indicati contributi statali, studi, anche tempi. Boh?

