



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 05 luglio 2019**



Prime Pagine

05/07/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 05/07/2019	8
05/07/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/07/2019	9
05/07/2019	Il Foglio Prima pagina del 05/07/2019	10
05/07/2019	Il Giornale Prima pagina del 05/07/2019	11
05/07/2019	Il Giorno Prima pagina del 05/07/2019	12
05/07/2019	Il Manifesto Prima pagina del 05/07/2019	13
05/07/2019	Il Mattino Prima pagina del 05/07/2019	14
05/07/2019	Il Messaggero Prima pagina del 05/07/2019	15
05/07/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/07/2019	16
05/07/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/07/2019	17
05/07/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/07/2019	18
05/07/2019	Il Tempo Prima pagina del 05/07/2019	19
05/07/2019	Italia Oggi Prima pagina del 05/07/2019	20
05/07/2019	La Nazione Prima pagina del 05/07/2019	21
05/07/2019	La Repubblica Prima pagina del 05/07/2019	22
05/07/2019	La Stampa Prima pagina del 05/07/2019	23
05/07/2019	MF Prima pagina del 05/07/2019	24

Trieste

05/07/2019	Il Manifesto Pagina 4 A Trieste Salvini e Orbán in viaggio d' affari sul porto e sul «Muro»	25
05/07/2019	Il Piccolo Pagina 2 «Più portualità e meno migranti» Oggi Salvini firma i "patti di Trieste"	26
05/07/2019	Il Piccolo Pagina 3 «Muggia va coinvolta nel processo di sviluppo dell' area ex Aquila»	28

Venezia

05/07/2019	Il Gazzettino Pagina 38	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	31
<hr/>			
05/07/2019	Il Gazzettino Pagina 38		33
<hr/>			
05/07/2019	Il Gazzettino Pagina 39		34
<hr/>			
05/07/2019	Il Gazzettino Pagina 39		36
<hr/>			

Savona, Vado

05/07/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43	<i>ELENA ROMANATO</i>	37
<hr/>			
04/07/2019	Savona News		38
<hr/>			
04/07/2019	Savona News		39
<hr/>			

Genova, Voltri

05/07/2019	Il Secolo XIX (ed. Imperia) Pagina 20		40
<hr/>			
04/07/2019	Informazioni Marittime		41
<hr/>			

Ravenna

05/07/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 2	<i>FEDERICO SPADONI</i>	42
<hr/>			
05/07/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 3		44
<hr/>			
05/07/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 3	<i>FEDERICO SPADONI</i>	45
<hr/>			
05/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41		46
<hr/>			
05/07/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 23		47
<hr/>			
05/07/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 51		48
<hr/>			
04/07/2019	Ansa		49
<hr/>			
04/07/2019	Dire		50
<hr/>			

Livorno

04/07/2019	Il Nautilus		51
<hr/>			
04/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	52
<hr/>			
04/07/2019	Corriere Marittimo		53
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

05/07/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15	54
<hr/>			
04/07/2019	Il Nautilus		55
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/07/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3	56
<hr/>			
05/07/2019	Corriere Adriatico	Pagina 5	57
<hr/>			
04/07/2019	FerPress		58
<hr/>			
04/07/2019	Il Nautilus		59
<hr/>			
05/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 52	60
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/07/2019	La Provincia di Civitavecchia		61
<hr/>			
04/07/2019	La Provincia di Civitavecchia		62
<hr/>			

Napoli

05/07/2019	Corriere della Sera	Pagina 28	<i>PAOLA PICA</i>	63
<hr/>				
05/07/2019	MF	Pagina 15		64
<hr/>				
05/07/2019	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 13	<i>Paola Cacace</i>	66
<hr/>				
05/07/2019	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 13	<i>Pa. Ca.</i>	68
<hr/>				

05/07/2019	Il Roma Pagina 13	69
	Mare, crocevia di traffici produttivi	
05/07/2019	Il Sannio Pagina 6	70
	«Zes sono vitali per commercio e sviluppo»	
04/07/2019	Ansa	71
	Usa-Cina: da guerra commerciale effetti su trasporti via mare	
04/07/2019	Corriere Marittimo	72
	Rapporto SRM/ Mediterraneo nuovi scenari, dal canale di Suez alle strategie della Cina	
04/07/2019	FerPress	73
	Presentato il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy" curato da SRM	
04/07/2019	Ildenaro.it	75
	Blu economy, presentato a Napoli il rapporto Srm: nel 2018 cresce il trasporto marittimo (+3,1%)	
04/07/2019	Ildenaro.it	76
	Economia del mare, 6° Rapporto Srm: Guerra Usa-Cina e gigantismo navale domineranno la scena futura	
04/07/2019	Informare	78
	ZES e ZLS possono incrementare le sinergie tra industria e logistica, ma procedono ancora a rilento	
04/07/2019	Informazioni Marittime	80
	Italia tra il martello USA e l'incudine cinese	
04/07/2019	Italpress	81
	NEL MEZZOGIORNO IL 45% COMMERCIO MARITTIMO ITALIANO	
04/07/2019	Italpress	82
	NEL 2018 SCAMBI COMMERCIALI VIA MARE PER 253,7 MILIARDI	
04/07/2019	Messaggero Marittimo	83
	Il rapporto 'Italian Maritime Economy' di Srm <i>Massimo Belli</i>	
04/07/2019	Napoli Village	84
	SRM, presentato il 6° Rapporto Italian Maritime Economy	
04/07/2019	Sea Reporter	86
	SRM: presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy".	

Salerno

05/07/2019	laccittadisalerno.it	88
	Dragaggio, nuove analisi «Stessi dati di 14 anni fa»	

Bari

01/07/2019	Avvisatore marittimo Pagina 3	89
	Porti, verso la digitalizzazione delle dogane <i>Alessia Spataro</i>	

Brindisi

05/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	91
	Bocca di Puglia: sospesa la revoca della concessione del porticciolo <i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	
04/07/2019	Brindisi Report	93
	Porticciolo, Tar sospende revoca concessione: salvi stagione e posti di lavoro <i>STEFANIA DE CRISTOFARO</i>	
05/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 29	95
	Sicurezza al top grazie alla videosorveglianza	
05/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	96
	In porto 300 occhi digitali vigilano sulla sicurezza di passeggeri e merci <i>FRANCESCO TRINCHERA</i>	

04/07/2019	Brindisi Report		<i>GA. GRE</i>	97
<hr/>				
Porto sempre più videosorvegliato: presentato il nuovo sistema di security				
05/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	<i>ROBERTA GRASSI</i>	98
<hr/>				
«Erano consapevoli delle irregolarità»				

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

05/07/2019	MF	Pagina 8	<i>GIAN MARCO GIURA</i>	100
<hr/>				
La Via della Seta arriva a Milano				
05/07/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 25		102
<hr/>				
Via alla demolizione delle tre gru obsolete				
05/07/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 17		103
<hr/>				
Spazio a tre nuove gru al porto				
04/07/2019	Ansa			104
<hr/>				
Porti: prosegue ammodernamento Gioia Tauro, via vecchie gru				
04/07/2019	FerPress			105
<hr/>				
Gioia Tauro: demolite 3 gru obsolete di banchina, verranno sostituite da altrettante di ultima generazione				
04/07/2019	giornaledicalabria.it			106
<hr/>				
Porto di Gioia Tauro/ Prosegue ammodernamento, via vecchie gru				
04/07/2019	Il Dispaccio			107
<hr/>				
Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro				
04/07/2019	Il Lametino			108
<hr/>				
Autorità Portuale, continua lavoro riqualificazione e rilancio terminal Gioia Tauro				
04/07/2019	Informare			109
<hr/>				
Avviata la demolizione di tre gru di banchina nel porto di Gioia Tauro				
04/07/2019	Informazioni Marittime			110
<hr/>				
Riqualificazione a Gioia Tauro: demolite tre gru obsolete				
05/07/2019	Italia Oggi	Pagina 15	<i>GIAN MARCO GIURA</i>	111
<hr/>				
BRI, un' opportunità per le Pmi				
04/07/2019	LaC News 24			113
<hr/>				
Nuove gru dalla Cina in arrivo al porto di Gioia Tauro, demolite quelle obsolete				
04/07/2019	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	114
<hr/>				
Riqualificazione del porto di Gioia Tauro				
04/07/2019	Reggio Tv			115
<hr/>				
Porto di Gioia Tauro: procedono i lavori per la riqualificazione infrastrutturale				
04/07/2019	The Medi Telegraph			116
<hr/>				
Gioia Tauro, iniziata la demolizione di tre vecchie gru				

Olbia Golfo Aranci

01/07/2019	Avvisatore marittimo	Pagina 2		117
<hr/>				
Avviso per la gestione del porto di Olbia				

Catania

04/07/2019	Web Marte			118
<hr/>				
Augusta Lidi e palestra della Marina militare aperti ai diversamente abili.				

Palermo, Termini Imerese

05/07/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 28		119
<hr/>				
Musumeci sul porto: «La Sicilia che piace»				

Focus

04/07/2019 **Portnews**
La maledizione dei Frankenstein

di Massimo Provinciali 121

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Una giornata per il Poeta
Dantedi, obiettivo 2021
Moavero: il governo ci sarà
di **Severino Colombo**
a pagina 33

Premio Strega
Vince Scurati
con il romanzo
su Mussolini
di **Emilia Costantini**
alle pagine 32 e 33



La visita a Roma. Gli incontri con il Papa, Mattarella e Conte. Il premier: la guerra commerciale è un danno per tutti

Intese con Putin contro le sanzioni

Più scambi tra Italia e Russia. Timori per la guerra in Libia, da Mosca un'offerta d'aiuto

IL DOPPIO VLADIMIR

di **Franco Venturini**

È previsto che la visita di Vladimir Putin in Italia confermasse una amicizia tra Roma e Mosca che da decenni sopravvive alla nostra fedeltà atlantica e ai conseguenti dissacordi. È così è stato. Nei colloqui con il presidente Mattarella al Quirinale, ma anche più tardi negli incontri con il premier Conte e con i suoi vice Salvini e Di Maio, il capo del Cremlino e i dirigenti italiani si sono scambiati, in un clima di grande cordialità, auspici comuni e consolidati dissensi. Da un lato la volontà di far crescere l'interscambio e i reciproci investimenti, e una serie di convergenze a mezza voce per non farle apparire anti-Trump: l'Iran resista alle sanzioni Usa e non esca dall'accordo nucleare come ha minacciato di fare tra pochi giorni, i dazi commerciali provocano squilibri pericolosi, l'Europa è fortemente critica verso la scomparsa del trattato contro gli euromissili (ormai scontata, con Usa e Russia che si accusano reciprocamente di violazioni) ma spera, dopo la mezza intesa al G-20 di Osaka, che almeno l'intesa New Start sui missili nucleari intercontinentali possa essere prolungata e dunque salvata. Della Libia si è parlato senza che alcuna delle parti avesse una ricetta che andasse oltre la cessazione delle ostilità, che peraltro Mosca, vicina al generale Haftar, ha rifiutato di sottoscrivere all'Onu esattamente come gli Usa.

continua a pagina 26



Il presidente russo Vladimir Putin, 66 anni

L'incontro con il Papa, con il presidente della Repubblica Mattarella, con il premier e con gli imprenditori. Vladimir Putin a Roma per un giorno promette aiuti sulla Libia. Conte: la guerra commerciale a Mosca è un danno per tutti.

da pagina 2 a pagina 5

GIANNELLI



I CONTRATTI

Gli affari a tavola con le aziende

di **Enrico Marro**

Un pranzo e una cena con prodotti italiani. Spero che Putin rimuova l'embargo varato dalla Russia nei confronti di una serie di prodotti del made in Italy, dal grano al prosciutto. Ma ieri qualche segnale nella direzione di un incremento delle relazioni commerciali tra Italia e Russia è arrivato.

a pagina 5

NASCITE DOPO DUE DECENNI

Il ritorno dei neonati nei borghi



Le piccole Elena e Agata con i genitori

Agata e Elena. Hanno pochi giorni. E vantano già un record. Sono nate in due paesi dove le culle erano vuote da tempo. Agata è di Graglio (Va) dove non nascevano bimbi da 28 anni. Elena è di Dosso di Azzone, nella Bergamasca, e l'ultimo fiocco era stato appeso 21 anni fa.

a pagina 21
Camurini, Tiraboschi

Trentino Il cucciolo era stato abbandonato



L'orsetto, abbandonato e affamato, nutrito in silenzio per 37 giorni dalla guardia forestale Alberto Stoffella e ora liberato nei boschi del Trentino

«Per 40 giorni con un orsetto Così l'ho salvato e liberato»

di **Marika Damaggio**

Per trentasette giorni ha accudito un orsetto di cinque mesi, debilitato e solo. «Senza mai usare la voce, cercando di limitare ogni contatto per preservare la sua istintiva diffidenza verso l'uomo», spiega il forestale Alberto Stoffella. È lui ad aver salvato il cucciolo in Trentino. Ora l'orsetto è stato liberato.

a pagina 22

CSM L'AMICA L'IMPRENDITORE, IL LAVORI PAGATI

Lascia il pg Fuzio Palamara, accuse per una casa

di **Giovanni Bianconi e Fiorenza Sarzanini**

Il pg della Cassazione Riccardo Fuzio, nella bufera per il caso Palamara, lascia l'incarico. Sulla carta non si tratta di dimissioni, ma di pensionamento anticipato. La decisione è arrivata dopo un colloquio con il presidente Mattarella. Intanto si scopre una nuova indagine proprio su Palamara. Nel mirino la ristrutturazione della casa della sua amica eseguita dalla stessa ditta già al lavoro nel Tribunale di Roma.

alle pagine 12 e 13

MEDITERRANEA VERSO LAMPEDUSA

Altra Ong con 54 a bordo

di **Alessandro Trocino**

Una nave italiana Alex di Mediterraneo, una rete composta da centri sociali, Arci e parrocchie, sostenuta economicamente e politicamente da Sinistra italiana, ha raccolto in mare 54 profughi e si dirige verso Lampedusa. «Vadano in Tunisia», intima Salvini. Ma l'imbarcazione vedrà il porto italiano all'alba di questa mattina.

a pagina 8

Piero Angela presenta

VIAGGIO NELL'UNIVERSO

IL PRIMO VOLUME "BUCHI NERI" È IN EDICOLA

OSERVARE DELLA SERA
La Gazzetta dello Sport

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Prima certi pensieri qualcuno si limitava a pensarli. Poi ha cominciato a insinuarsi sempre meno timidamente sul social. Adesso li scrive senza vergogna nelle mail aziendali. «Chiediamo tassativamente, pena interruzione del rapporto di fornitura, che non vengano più effettuate consegne utilizzando trasportatori di colore e/o pakistani, indiani o simili», intima ai suoi fornitori la Chino Color di Lumezzane, una ditta che l'ossessione per i colori la porta persino nel nome. Oltre a tutto il resto, mi ha colpito l'«o simili» finale, che trasuda di sprezzo autentico e però anche bullismo da strapaes. Insomma, alla Chino Color pretendono corrieri di pelle bianca o simile, («gli unici di nazionalità estera accettati saranno quelli dei paesi dell'Est»),

Al color bianco

mentre sulla sfumatura dei capelli e degli occhi sembra permanere ancora una certa elasticità. Quando si parla di integrazione, la provincia di Brescia non è tra quelle messe peggio, anzi. Perciò sarebbe sbagliato generalizzare, appioppando l'etichetta di razzisti a una comunità intera. Si commetterebbe lo stesso errore della Chino Color, che avrà preso spunto dai problemi avuti con un singolo lavoratore per estendere la sua fatwa a tutti coloro che ne condividono la pigmentazione cutanea. Il razzista discrimina un individuo non come persona, ma come appartenente a una categoria. Non in quanto Giovanni o Mohammad, ma in quanto bresciano o marocchino. O simile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NUOVO LIBRO DI

GIAMPAOLO PANSA

IL DITTATORE

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

GIAMPAOLO PANSA

Rizzoli



Rifiuti, botte tra **Raggi e Zingaretti**. Lui l'accusa di "arroganza", lei di non aver fatto nulla. **Salvini** si infila e attacca tutti e due. Tra i due litiganti il terzo gode?



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Venerdì 5 luglio 2019 - Anno 11 - n° 183
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 8,00 con il libro "Una nostra spiegata ai ragazzi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SCANDALO CSM-PD Il business del renziano imputato e autosospeso. E Zinga zitto

Ma Lotti che mestiere fa?

Trama con Palamara, guida la corrente dem n.1 e vola a Londra per fare affari

Il 29 maggio scorso, invece di essere a Montecitorio, il deputato renziano è volato nella City per chiudere un accordo sui diritti del calcio (che oggi dice essere fallito). Oggi, seppure "sospeso" dal partito, inizia la tre giorni di riunione della sua corrente a Montecatini

● CANNAVÒ E TECCE A PAG. 2

CONDANNATO

Renzi deve 15 mila euro a Firenze: "Danni da 125 mila"

● SALVINI A PAG. 3

SOSPETTI AL CSM

Fuzio si dimette (e mette sotto indagine Ferri)

● PROIETTI A PAG. 4



Quozipresente Il deputato del Partito democratico, Luca Lotti Ansa



NOMINE

Paradiso, l'uomo di Salvini&Casellati, indagato sul Csm

● MASSARI E PACELLI A PAG. 4

IL RIECOLO

Palamara raccontò a Legnini (Pd) l'inchiesta perugina

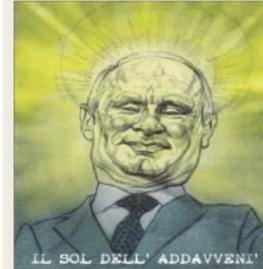
● CAIA A PAG. 5

LA VISITA Una giornata in Italia

Putin ci prova con Salvini
Che però sta con Trump

● FELTRI A PAG. 9

Mannelli



Il presidente russo offre all'Italia un aiuto a Tripoli

● MARRA A PAG. 8

EX-ILVA E ora Di Maio media

La trattativa con Mittal: scudo a tempo (e a tappe)



● CASULA E DI FOGGIA A PAG. 6

GUERRA CIVILE La mossa annunciata dopo il bombardamento delle truppe di Haftar

Libia, beffa-ricatto di al Serraj: "Via dai campi 8 mila migranti"

Il leader riconosciuto dall'Onu "minaccia" di chiudere i campi degli immigrati. Il rivale Haftar è d'accordo. Un modo per attirare l'attenzione dopo le bombe che hanno fatto 53 morti

● ALBERIZZI A PAG. 10



SOLO IN ITALIA

Un'altra SeaWatch con 50 profughi in arrivo dal mare

● SCIFO A PAG. 10

PRO E CONTRO

Carola "liberata": i pareri opposti di due ex-giudici

● FILORETO D'AGOSTINO E NICOLA FERRI A PAG. 13

La catteriveria

Putin: "Con Salvini abbiamo i punti di vista che coincidono". Qualche problema con Gasparri

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'EPISTOLARIO

L'amore di-verso fra Gozzano e la sua Amalia

● TAGLIABUE A PAG. 22

BIELLA Le prime prodezze di Corradino, adoratore di Salvini

Sindaco al bacio, soldi&poltrone

● LORENZO GIARELLI

Prima i biellesi? Certo, soprattutto quelli che fanno parte della giunta comunale. Il neo sindaco del Comune piemontese, il leghista Claudio Corradino, ha infatti deciso di battezzare il proprio mandato con una delibera che ha aumentato gli stipendi del primo cittadino, del suo vice e dei sette assessori. Rialzo del 30%: Corradino guadagnerà a-



desse 3.718 euro lordi al mese, mentre la sua squadra avrà in dote 2.231 euro (2.788 andranno invece al vicesindaco). D'altra parte il Comune era rimasto indietro e qualcuno doveva pur rimediare: "Nel passato c'è stata una giunta che ha tagliato i compensi in ragione dell'allargamento della squadra - si è difeso Corradino - ma oggi gli assessori sono solo sette".

A PAG. 14

COSA NOSTRA
SPIEGATA AI RAGAZZI



di Paolo Borsellino

8€ in libreria e in edicola con il Fatto Quotidiano
Disponibile anche in ebook

Le querele, si sa, sono armi a doppio taglio: si possono vincere, ma anche perdere; e chi le perde autorizza chi le vince a rivendicare come lecito ciò che chi perde riteneva diffamatorio. È proprio quel che è accaduto al Cazzaro Verde, che ieri s'è visto archiviare la sua denuncia dal gip Luigi Gargiulo, il quale ha accolto la richiesta della Procura di Milano e del mio difensore Caterina Malavenda e respinto il ricorso del suo difensore Claudia Eccher. La Procura riteneva che dare a Salvini del Cazzaro Verde esperto in supercazzole non fosse diffamazione, ma uso legittimo di "espressioni veicolate nella forma scherzosa e ironica propria della satira" che "consistono in un'argomentazione che esplicita le ragioni di un giudizio negativo collegato agli specifici fatti riferiti e non si risolve in un'aggressione gratuita alla sfera morale altrui". Ora il gip va oltre e nota che il Cazzaro Verde, nella sua querele, "non nega mai i fatti oggetto dell'articolo", anzi arriva ad ammettere che "nella vita politica la critica può assumere toni aspri di disapprovazione", pur opinando che "cazzaro verde" e "supercazzola" superino il "requisito della continenza". E invece no, il giudice Gargiulo ritiene che io non sia (ancora) in continente.

SEGLUE A PAGINA 24



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22120,70 +0,98% | SPREAD BUND 10Y 207,40 +9,10 | €/S 1,1288 -0,04% | ORO FIXING 1414,90 +0,10% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Banche, con lo spread a quota 200 recuperato un miliardo

MERCATI E POLITICA

Sesto rialzo consecutivo per la Borsa di Milano: per il credito balzo del 3,5%

Tria: per i conti 2020 correzione minima. Blindato il Df sui risparmi

Reddito di cittadinanza per l'Inps realizzato al 77%. Quota 100 ferma al 55%

Nuovi rialzi ieri a Piazza Affari (+9% nell'ultimo mese e +20,7% da gennaio) grazie agli acquisti sui titoli bancari (in media +3,5% ieri e +8% in una settimana), che stanno beneficiando del calo dello spread: ieri è risalito a 207 punti base ma è molto lontano dai picchi di 330 punti di novembre. Da ricordare che le banche hanno in

bilancio 400 miliardi di titoli governativi e quando i rendimenti si muovono devono aggiornare i bilanci: ora i titoli in portafoglio (i cui rendimenti scendono e i prezzi salgono) stanno ridando slancio ai valori in bilancio. Con una boccata d'ossigeno per i coefficienti patrimoniali: secondo Intermoneta, 100 punti di spread in meno equivalgono per le grandi banche italiane a un rialzo di un miliardo in termini di capitale aggiunto.

Sul fronte dei conti pubblici l'audizione al Senato del ministro Tria: la correzione per evitare la procedura di infrazione è stata «molto forte» e anche per il 2020 si dovrà mettere in conto di fare un, seppur minimo, nuovo aggiustamento.

Infine ieri gli ultimi dati Inps sul reddito di cittadinanza: a fine anno un milione le richieste accettate (circa il 77% di quanto stimato in origine). Per «Quota 100» 150-160mila le uscite anticipate (55%). — *servizi alle pagine 3 e 5*

DOMANI SU PLUS 24

Borse, titoli di Stato e oro tutti in rialzo nei primi sei mesi

— con il Sole 24 Ore

Arcelor, intesa in arrivo su immunità a tempo

VERSO UN DECRETO

Allo studio una norma interpretativa che assicuri la tutela da gestioni passate

Sfollontana per l'ex Iva di Taranto il rischio di una chiusura dopo l'abolizione dell'immunità penale amministrativa, che in base al decreto cresciuto il 6 settembre si va verso un'intesa dopo l'incontro tra il ministro Di Maio e i vertici di ArcelorMittal, il ceo europeo Van Peltvoorde e quello italiano Jchl. Il negoziato è stato incentrato sulle tutele legate alle responsabilità della vecchia normativa con tutta probabilità sarà varata una nuova norma, mentre non convincerebbe l'azienda l'ipotesi di un mero parere dell'Avvocatura dello Stato. La norma allo studio — per la Mis — una correzione interpretativa non il ripristino della vecchia immunità — costituirebbe una tutela legale per l'azienda di fronte a responsabilità ricadute sui precedenti gestori. **Polina e Palmisani** — *pag. 10*

Putin: vogliamo accordo Usa-Cina sui dazi

LA VISITA A ROMA

«Nel vogliamo» che ci sia un accordo commerciale Usa-Cina perché in caso contrario «tutta l'economia mondiale perderà». È la preoccupazione del presidente russo Putin, ieri a Roma in visita di Stato. In una

conferenza stampa con il premier Conte ha tra l'altro apprezzato gli sforzi dell'Italia sulle sanzioni Ue alla Russia: «Speriamo che porti avanti la posizione di un ritorno dei rapporti a 360 gradi con la Russia». In mattinata il capo di Stato russo è stato ricevuto dal Papa in Vaticano. **Scotti, Pelosi, Maroni** — *pag. 2*

IL MADE IN ITALY NELLO SPORT MONDIALE



Tennis. Impianto di condizionamento per il campo 1 coperto

Aermec, ordine da 6 milioni per il campo 1 a Wimbledon

Antonio Larizza — *pag. 11*



Sci. Reti di sicurezza, materassi e pali snodabili da slalom sui piste cinesi

Spm, reti e pali da sci per le piste di Pechino 2022

Luca Orlando — *pag. 11*

Farmaci, l'Italia investe tre miliardi

PRODUZIONE IN CRESCITA

Nel corso del 2018 l'industria farmaceutica italiana ha investito 3 miliardi con una crescita del 7,5%: 1,7 spesi in ricerca e sviluppo (-35% negli ultimi 5 anni) e 1,3 in nuovi impianti ad alta tecnologia. In crescita anche

la produzione (+3,2%) e l'export (+4,7%) che vale 26 miliardi dei 32 totali. Nei prossimi anni si aspettano grandi rivoluzioni nelle terapie: «Noi siamo pronti, ma bisogna programmare», ha spiegato il presidente di Farmindustria, Massimo Scaccabarozzi, durante l'assemblea annuale. **Mario Bartoloni** — *pag. 6*

INNOVATION DAY. BOLOGNA

L'Emilia attira le imprese: nuovo bando da 22 milioni

Grattagliano, Orlando e Ronchetti — *pag. 12*



GIDIEMME

BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA

Tutela i marchi e i brevetti, nell'era della globalizzazione, rappresentano un passo obbligato per tutte le imprese che decidono di immettere sul mercato un proprio prodotto innovativo o di imporsi sul loro concorrenti con un brand forte

- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritti d'Autore
- Nomi a dominio
- Assistenza Legale
- Valorizzazione e Valutazione
- Contrattualistica
- Controffazioni
- Corsi di formazione
- Naming

GIDIEMME S.R.L. • Sede Legale
Via Giardin di Roma • Distanza 70 • 41124 Modena
Tel 059 353332 • Fax 059 354546
www.gidieemme.it • info@gidieemme.it

Condanne confermate per Geronzi e Arpe

CASSAZIONE

Ranchiere, Cesare Geronzi

Presidente di Sator, Matteo Arpe

I due banchieri erano imputati per il crac Ciappazzi (Parmalat)

La Cassazione ha confermato ieri le condanne a 4 anni e 6 mesi di reclusione per l'ex banchiere Cesare Geronzi e a 3 anni e 6 mesi per il banchiere Matteo Arpe, nell'ambito del processo sul crac delle acque minerali Ciappazzi, filone dell'inchiesta Parmalat. Sono stati condannati anche Roberto Morza e Antonio Muto a 3 anni e due mesi ciascuno, Riccardo Tristano a 3 anni e Eugenio Favale a 2 anni e 2 mesi. Sarà invece la Corte di Appello di Bologna a stabilire quale sarà la durata delle pene accessorie. I giudici dovranno stabilire per quanto tempo gli imputati saranno inibiti dal ricoprire incarichi societari e pubblici uffici. **Longo e Gradani** — *pag. 17*

SALVATAGGI

Carige, Bper chiede piano alla veneta

Luca Davi — *pag. 14*

Astaldi, Sace congela le garanzie

Laura Galvagni — *pag. 14*

www.velux.it

Investi sul futures. Una casa luminosa vale di più.

VELUX
Finitura per tutti i colori

PANORAMA

BUFERA SULLE PROCURE

Fuzio da Mattarella, poi lascia. «Senso di responsabilità»

Il procuratore generale della Cassazione Fuzio, finito nelle intercettazioni dell'inchiesta di Perugia, ha visto al Quirinale il presidente della Repubblica Mattarella, cui ha comunicato la decisione di essere collocato a riposo anticipato dal 20 novembre 2019. Una decisione, ha rilevato Mattarella, «assunta con senso di responsabilità». — *pag. 8*

INDICE FE-SOLE24ORE

PRESSIONE FISCALE, IL TAX RATE AUMENTA DA NOVE MESI

Marco Fortis — *pag. 20*

ENERGIA

Eon realizzerà una centrale nel polo chimico Torviscosa

In dirittura l'accordo per costruire a Torviscosa (Udine) una centrale di trigenerazione del colosso tedesco Eon: produrrà elettricità, calore e refrigerazione per gli impianti della Holo-Industry, azienda controllata dalla Cofaro (gruppo Bertolini) che ha come soci anche il gruppo Bracco e la finanziaria regionale Friulia. — *pag. 13*

NUOVO CASO NAVE ONG

La Libia: pronti a rilasciare tutti i migranti dei centri

La Libia potrebbe aprire le porte dei centri di accoglienza per immigrati. L'annuncio arriva dal ministro degli Interni Iliano e dovrebbe riguardare 6-7mila persone, di cui oltre 3mila a Tripoli. Intanto la nave mediterranea con 54 naufraghi a bordo rischia di ripetere il caso Sea Watch. — *pag. 22*

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Fendi: «Un progetto per creare nuova occupazione con la manifattura»

La prima da sinistra delle 28 stazioni poste all'abuse del Palazzo della Città Italiana all'EUR, sede di Fendi, rappresenta l'artigianato. Metallurgia per ribadire quanto il lavoro delle mani sia fondamentale per creare bellezza. Sono i maestri artigiani del marchio romano che hanno dato vita alle 54 creazioni della collezione Fendi, presentata ieri tra le rovine del Tempio di Venere a Roma, dedicato all'usua divinità italica: Dawn of Romanity è il titolo della collezione disegnata da Silvia Venturini Fendi, la prima senza Karl Lagerfeld. **Chiara Reghellini** — *pag. 28*

Venerdì 5 Luglio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 157 - Spediziona in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta associabile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



IN EDICOLA

CODICE DI LAVORO

15ª EDIZIONE

CON ItaliaOggi

Se una nave tipo Sea Watch attraccasse in Spagna dovrebbe pagare una multa da 300 mila a 901 mila €

Antonino D'Anna a pag. 6

IN EDICOLA

Gentleman

COGITO ERGO CEO

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

STRATEGIE DELL'AGENZIA

La lotta all'evasione tributaria si fa con i big data

Bartelli a pag. 25

Processi tributari in continuo

Con il rito telematico al via dall'1 luglio notifica degli atti 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno inclusi i festivi. Accesso alle udienze anche via web

CONVEGNO

Il fisco che cambia di continuo allontana gli investitori

Chiarello a pag. 30

Con il processo tributario telematico al via dall'1 luglio notifica degli atti 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno, inclusi i festivi. Il difensore e il fisco possono chiedere di assistere all'udienza via web. E i difensori possono accedere al fascicolo informatico degli atti con una semplice istanza online. Con una circolare diffusa ieri, il ministero dell'economia ha fornito i chiarimenti tecnici necessari all'operatività del nuovo rito.

Poggiani a pag. 27

Di Maio vuole ridimensionare Fico e per farlo si copre le spalle con Di Battista



Luigi Di Maio cerca di contenere il logoramento del suo partito, e inizia a tagliare i ponti con il presidente della camera, Fico, l'anima più di sinistra del M5s, allontanando alcuni dei componenti della sua corrente, come la Nungnes, e cercando una sponda nel più popolare fra i movimentisti pentastellati, cioè Di Battista. Di Maio ha pensato bene di ritrovare un minimo di unità con il Diba, rispetto al quale in passato i rapporti sono stati alteri. L'apice dello scontro era stato segnato dalle polemiche del movimentista contro i burveschi assisi nei ministeri, fra i quali palesemente il numero uno era il vicepresidente del consiglio titolare di due ministeri.

Maffi a pag. 8

LA SCAPILIATA

Uno strepitoso Leonardo in mostra alla Pilotta di Parma

Morra a pag. 10

RIACCENTRA TUTTO

Il ministro M5s della Cultura si muove come un vecchio stalinista

a pag. 10

CLASS EDITORI

Oggi a Milano il summit dedicato alle nuove Vie della Seta

Giura a pag. 15

IL RAPPORTO ANPAL

Garanzia giovani, la metà di chi finisce lo stage al lavoro in 18 mesi

D'Alessio a pag. 31

Le procedure di risanamento degli enti passeranno da una cabina di regia. E dovranno chiudersi in 5 anni

Comuni, il dissesto va in soffitta

Rivoluzione in arrivo per il risanamento finanziario degli enti locali. Si cancellano gli attuali istituti del dissesto e pre-dissesto e arriva una cabina di regia per accompagnare gli enti sulla strada del rigore. Le procedure dovranno chiudersi entro cinque anni (oggi possono durare 20). Si limita il commissariamento degli enti al solo assessore al Bilancio. Lo prevede il ddl voluto dal viceministro Laura Castellani che sarà presentato martedì prossimo.

Barbero a pag. 33

DIRITTO & ROVESCIO

L'Unione europea dovrebbe essere guidata dal Parlamento europeo che, essendo eletto a suffragio universale, dovrebbe essere la sede dove la volontà popolare del Vecchio continente si esprime. E, invece, l'europarlamento non è nemmeno autorizzato a proporre un disegno di legge. Il vero potere è nella Commissione europea che però salta fuori, non dall'intesa fra i 28 paesi che formano la Ue (come dovrebbe essere ovvio in democrazia), ma solo da due paesi: Francia e Germania. È vero che questi due paesi litigano sempre di più ma è anche vero che poi si mettono sempre d'accordo, come i ladri che fanno risse di giorno, poi vanno a rubare assieme di notte. Fino a che l'Europa a 28 paesi sarà guidata solo da due paesi, la Ue sarà sempre un organismo sopra, precario, precario. Deve quindi essere riformata. Ma le forze politiche (anche italiane), che per non essere accusate di sovranismo sostengono maoschisticamente i paesi che le dissanguano, sono ancora numerose. Anche se sono sempre meno potenti.

PER SCACCAROZZI, PRESIDENTE DI FARMINDIRIA

Nei prossimi cinque anni cambierà tutto nella medicina



Fra soli 5-6 anni nulla nell'ambito della cura e della salute sarà come prima. È emerso nel corso dell'assemblea di Farmindustria. Ogni 12 mesi per i prossimi cinque anni verranno messi sul mercato 64 nuovi farmaci, ha annunciato il presidente, Massimo Scaccabarozzi. Non solo. I farmaci di nuova generazione saranno cuciti su ciascun paziente, si utilizzeranno le stesse cellule modificate del paziente in cura e un solo trattamento potrà modificare per tutta la vita le condizioni di una persona. A livello globale entro il 2025 sono previsti mille miliardi di dollari di investimenti. E l'Italia ha tutte le carte in regola per competere.

Adriano a pag. 11

CRISI ANCHE IN GERMANIA

Deutsche bank minaccia di tagliare 20 mila posti di lavoro

Galli a pag. 14

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Processo tributario digitalizzato - La circolare del Min-economia

Corrispettivi telematici - Il provvedimento delle Entrate

IO ONLINE

Case all'asta - Il rapporto con i dati del primo semestre dell'anno

PER ANALYTICS

Milano Finanza.it, nel mese di aprile gli utenti unici giornalieri sono stati 150 mila

a pag. 19

APRILE IL 30 SETTEMBRE

Pechino ha realizzato il più grande aeroporto del mondo

Scaroni a pag. 14

NELLA PARTE TURCA

Scegliere il sesso del bebè è proibito nella Ue ma non a Cipro

Oliveri a pag. 14

L'aggiornamento online per le Pubbliche Amministrazioni, i Professionisti e le Aziende

SPRINT
sistema proprietà intellettuale

MARCHI, BREVETTI, COPYRIGHT, DESIGN, R&S, PATENT BOX, MADE IN ITALY, DOP/IGP, CONTRAFFAZIONE

- News e articoli quotidiani
- Normativa, giurisprudenza e prassi
- Formulario, rassegne giurispr., dottrina
- UIBM, EUIPO, AGCOM

SPRINT
www.sprintsoluzionieditoriali.it

FAIRPLAY
antitrust, consumatori, privacy

AIUTI DI STATO, ABUSI DI MERCATO, PUBBLICITÀ INGANNEVOLE, CLASS ACTION, CONCORRENZA SLEALE, TUTELA DATI PERSONALI

- News e articoli quotidiani
- Normativa, giurisprudenza e prassi
- Focus privacy e Sanzionatorio privacy
- AGCM, AGCOM, GARANTE PRIVACY, CONSOB, IAP

FAIRPLAY
www.fairplayconsumatori.it

www.sprintsoluzionieditoriali.it

Informazioni commerciali e prova gratuita:
www.sse-info.it
info@sprintsoluzionieditoriali.it
06 56567212 - 392 9936698

In più tutte le novità sulla tua email con la newsletter settimanale

Con guida «Case private» meno tasse sul nuovo investimento a € 6,50 in più; Con guida «Modulo TIR» e «Modulo 2019» a € 6,00 in più



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



TUTTA LA BONTÀ DELLE VERDURE



IN EDICOLA A € 7,90

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

NAZIONALE

VENERDI 5 LUGLIO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 183 | Anno 20 - Numero 183 | www.lanazione.it



CAREGGI E CISANELLO, I PAZIENTI RISCHIANO LA SOSPENSIONE DELLE CURE

Malati di tumore senza farmaci Esposto in Procura della Regione



CIARDI ■ A pagina 16

PICCOLI LUSSI D'ANTAN

GLI STAGISTI E I GARANTITI

di MICHELE BRAMBILLA

IERI abbiamo dato notizia della sentenza che condanna la sanità pubblica marchigiana a pagare a 300 infermieri 750.000 euro di arretrati perché non era stato riconosciuto loro, come lavoro, il tempo impiegato per mettersi e togliersi il camice: venti minuti al giorno. Oggi abbiamo scoperto che l'andazzo è praticamente legge in tutta Italia, e in tutti i mestieri o quasi.

■ A pagina 2

GUIDARE DISTRATTI

LA BANALITÀ DEL MALE

di RITA BARTOLOMEI

QUANDO è stata l'ultima volta che avete spento il cellulare? Di solito se il telefonino ci sta accanto muto, è perché è finita la carica. Ci mettiamo alla guida convinti che quel messaggio o quella chiamata non possano proprio aspettare. Ci devono trovare sempre. Dobbiamo rispondere sempre. Scrivere 'ok' a cento all'ora è come guidare bendati per 278 metri. Guardate la carrellata di foto.

■ A pagina 5

Siamo il popolo della pausa caffè

Non solo gli infermieri: ecco tutti i 'tempi morti' che paghiamo | VEROLI, PEREGO e TROISE ■ A p. 2 e 3

LA NOSTRA INCHIESTA

MA CHI VI HA DATO LA PATENTE

ABBIAMO FOTOGRAFATO GLI ITALIANI AL VOLANTE (E AL TELEFONINO). COSÌ ABBIAMO CAPITO PERCHÉ GLI INCIDENTI SONO IN AUMENTO

■ Alle pagine 4 e 5

LIBIA: 8000 IN PARTENZA

«Migranti salvati» La nave no global verso Lampedusa

COPPARI e L. BIANCHI ■ A pagina 7

SUL COLLE E DAL PAPA

Putin a Conte «Basta sanzioni, convinci la Ue»

G. ROSSI ■ A pagina 6

'NDRANGHETA AL NORD

Appalti Malpensa nelle mani dei clan Un autogol di Stato

RIGANO e MORONI ■ A pagina 11

FORNITORI INDIGNATI

Mail dell'azienda «Non mandateci corrieri di colore»

RASPA ■ A pagina 10

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

DISCOTECA STORY

Tutte le notti in Capannina Da 90 anni



SALVADORI ■ A pagina 13

EMILIA DEI MOTORI

Torna l'Isotta Sarà elettrica l'auto del mito



TURRINI e PEDRINI ■ A pagina 12

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI
DI UN PLUS DI ENERGIA



EDIZIONE
ESTATE

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

REINTEGRA
I TUOI 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.

Oggi a € 2,00
 con
Weekend
 il venerdì
Venerdì
 5 luglio 2019
 Anno 44 - N°158

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



▲ Colloquio in Vaticano Papa Francesco riceve il presidente russo, Vladimir Putin, 66 anni A. BRUDNIN / SPUTNIK / EPA

IL LEADER DEL CREMLINO A ROMA

Il Papa a Putin: aiuti il Venezuela

Il presidente russo chiede all'Italia di mediare con la Ue e offre aiuti sulla crisi in Libia

Confronto serrato in Vaticano tra Papa Francesco e il presidente russo Putin, giunto ieri a Roma. I dossier sul tavolo non sono pochi. Bergoglio dettaglia le sue priorità: la crisi venezuelana e quella umanitaria in Siria. Putin chiede a Francesco una sponda per la cancellazione delle sanzioni imposte alla Russia da Europa e Usa e affinché possa ripartire la trattativa con Trump sul disarmo. Il capo del Cremlino incontra Mattarella e Conte: aiutateci con l'Ue.

di Castelletti, Lopapa e Rodari ● alle pagine 2 e 3

Il commento

La vera strategia dello zar

di Lucio Caracciolo

Dopo Xi Jinping, ecco Putin. In tre mesi l'Italia ha accolto i capi supremi dei due imperi rivali del nostro padrone di casa, l'America. ● a pagina 34

LO SCONTRO NELLA SINISTRA

“Migranti, io accuso il Pd”

Lettera di Renzi: “Sbagliammo nel 2017 a considerare gli sbarchi una minaccia. Pavidì sullo Ius soli, crollammo nei sondaggi”
 Le autorità di Tripoli pronte a chiudere i centri per i profughi: si rischia esodo verso l'Europa. Affonda barcone, 80 morti
Ong italiana soccorre 54 persone: “Serve un porto sicuro”. Salvini: “Vadano in Tunisia”

L'analisi

Quella ricchezza tenuta nascosta

di Tito Boeri

Matteo Salvini passerà alla storia come il ministro dell'immigrazione clandestina. Come recentemente confermato dal presidente dell'Istat, Gian Carlo Blangiardo, ci apprestiamo a superare il record nel numero di immigrati irregolari presenti sul nostro territorio. Saranno oltre 700.000 nel 2020. Non erano mai stati così tanti. E questo nonostante il flusso di rifugiati e richiedenti asilo sia da tempo tornato ai livelli precedenti la crisi del 2015 quando un milione di persone si riversarono sulle coste europee fuggendo dai conflitti in Siria, Iraq e Afghanistan. Nel 2018 ci sono stati 23.370 sbarchi (un ottavo di quelli registrati nel 2017).

● continua a pagina 35

di Matteo Renzi

Sì può parlare di immigrazione senza usare il beccero tono della destra? Resistere è possibile. Propongo 10 spunti di riflessione.

● a pagina 8
 di Vincenzo Nigro ● a pagina 6

Il racconto

La notte sul ponte dopo averli salvati

di Marco Mensurati ● a pagina 7



Emergenza capitale

Il ministro alla Raggi “Via subito i rifiuti”

di Lorenzo d'Albergo e Cecilia Gentile ● a pagina 19

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

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

REINTEGRA I TUOI 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.

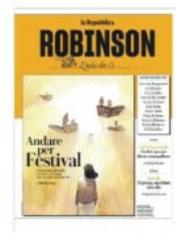
Il romanzo su Mussolini

Antonio Scurati ha vinto il premio Strega

di Raffaella De Santis

Il premio Strega 2019 lo ha vinto Antonio Scurati con 228 voti, ben 101 in più rispetto alla seconda classificata, Benedetta Cibrario. Un vero trionfo per il suo romanzo “M. Il figlio del secolo” dedicato all'ascesa e alla conquista feroce del potere di Benito Mussolini.

● a pagina 38



Da domani

Su Robinson la lunga estate dei Festival

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

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

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

con Libri Capire la Filosofia € 7,90

NZ



Cinema Ford contro Ferrari
Rivive il mitico duello a Le Mans

CONSOLINI E SORIA - P. 24-25

Premio Strega Trionfa Scurati
con il romanzo su Mussolini

MIRELLA SERRU - P. 27



Beatrice Rana "Nel mio Salento
porto l'anima di Clara Schumann"

INTERVISTA DI EGLE SANTOLINI - P. 25



LA STAMPA



VENEDÌ 5 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.182 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

NEL MEDITERRANEO UNA NUOVA STRAGE DI PROFUGHI: SI ROVESCIA UN GOMMONE, IN 82 PERDONO LA VITA

Ong, prova di forza sui migranti

Veliero italiano salva 54 naufraghi. Salvini: portateli in Tunisia. Il comandante: vado a Lampedusa

Scoppia un nuovo caso migranti. Un veliero della Ong Mediterraneo soccorre 54 profughi e decide di far rotta verso l'Italia. Pronto l'alt di Salvini: "Portateli in Tunisia". Ma il comandante non si ferma: "Vado a Lampedusa". In un altro naufragio sono morte 82 persone. **ALBANESE E PINNA - P. 7**

L'ALLARME DEL VIMINALE
La svolta della Libia
"Pronti a liberare
sei mila profughi"

MASTROLILLI E SEMPRINI - P. 6

CONTI PUBBLICI
CON L'EUROPA
LA PARTITA
NON È CHIUSA

CARLO COTTARELLI

Ricordate il "non capisco, ma mi adeguo" di Maurizio Ferrini in "Quelli della Notte"? Con un po' di malignità si potrebbe descrivere in questo modo il comportamento del Governo nelle discussioni con la Commissione Europea sui nostri conti pubblici. **CONTINUA A PAGINA 23**

Putin, un giorno a Roma tra il Papa e Conte: "Il governo mi aiuti sulle sanzioni"



La stretta di mano tra il presidente russo Vladimir Putin e il premier italiano Giuseppe Conte. **LOMBARDO, MARTINI, SFORZA E SORGI - PP. 2-5**

NOZZE A METÀ
FRA CREMLINO
E GIALLOVERDI

GIOVANNI ORSINA

Tutto può dirsi di Vladimir Putin, tranne che non parli chiaramente. La settimana scorsa, in un'ormai celebre intervista al Financial Times, ha proclamato senza mezzi termini che l'«idea liberale», ormai superata,

sarà rimpiazzata da un populismo nazionale «alimentato dal rancore diffuso nei confronti dell'immigrazione, del multiculturalismo, e dei valori secolaristi che soffocano la religione». **CONTINUA A PAGINA 23**

PRESIDENZIALI USA 2020
BIDEN E L'ARTE
DI RIALZARSI

DAVID THORNE - P. 13

STAMPA PLUS ST+

REPORTAGE

LAURA ANELLO

Stromboli diventa
un'isola fantasma
I turisti: mai più qui

P. 15



ECONOMIA

FRANCESCO SPINI

E' giallo su Vivendi
che lascia Mediaset:
giù il titolo in Borsa

P. 18



LE STORIE

GIUSEPPE ORRÙ

Nella grotta le tracce
di un uomo vissuto
300 mila anni fa

P. 31

GIULIO GAVINO

Nel mar Ligure
il capodoglio
danza con i delfini

P. 31

SPORT

Il sogno dell'EuroToro
riparte dal Filadelfia



Igranata davanti alla foto del Grande Torino **MANASSERO - P. 34**

Buffon riscopre la Juve
"Di nuovo a casa mia"



Buffon mostra la nuova maglia **CAIRATE E ODDENINO - P. 35**

Coalvi
RAZZA PIEMONTESE
COALVI

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA
COMPRA
VECCHIE
BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA
Barolo | Brunate
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne
349 499 84 89
enotecademauro@yahoo.it



IN EDICOLA

MM IL METODO MARCHIONNE

Oltre 300 pagine

CON

Fendi svela la sua prima haute couture post Lagerfeld

La maison di Lvmh porta a Roma 54 look in omaggio al designer Bottoni in **MF Fashion**



Un look Fendi

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Putin incassa l'impegno dell'Italia sulle sanzioni

leri la visita a Roma del presidente russo **Satta e Zoppo a pagina 3**

Anno XXXI n. 132
Venerdì 5 Luglio 2019

€2,00 *Classeditori*



IN EDICOLA

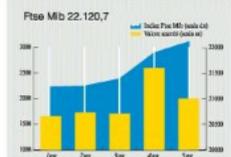
Gentleman

COGITO ERGO CEO

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Cor MF: Magazine for Fashion n. 86 a €1,00 (€1,30 - €1,50) - Cor MF: Magazine for Living n. 46 a €1,00 (€1,00 - €1,50)

Spedite in A.P. art. 1 of L. 4884/2010 (D.L. 46/2017) - L.P. 2/140 - C.A.P. 4381 Firenze €1,00



BORSA +0,98% 1€ = \$1,1288

BORSE ESTERE		FUTURE	
Dow Jones	26.998 ▲	Euro-Stp	135,87 ▲
Nasdaq	8.170 ▲	Euro-Bund	171,14 ▲
S&P 500	3.170 ▲	US T-Bond	106,63 ▲
Francforte	12.830 ▲	Ftse Mib	22.045 ▲
Zurigo	10.000 ▲	S&P500 Cme	3.000 ▲
Londra	7.804 ▲	Nasdaq100 Hm	7.890 ▲
Parigi	5.431 ▲		

FOCUS OGGI

Tamburi e i Berlusconi jr entrano in Bending Spoons
Il finanziere e i figli minori dell'ex premier, assieme alla famiglia Pao Cheng di Hong Kong, investono nello sviluppo delle app
Bertolino a pagina 10

IL ROMPIESPREAD

Crash di Twitter, Facebook e Instagram. Salvini perde il 15% dei consensi

SALVATAGGIO CASSA CENTRALE DISPONIBILE A INTERVENIRE IN SOCCORSO DEL GRUPPO LIGURE

Le bcc muovono su Carige

Il polo trentino delle banche di credito cooperativo sta studiando un'operazione industriale al fianco del Fondo Interbancario e degli attuali grandi azionisti di Genova. Freddi invece gli altri istituti
(Gualtieri a pagina 6)

LA BANCA SENESE RIESCE A COLLOCARE IL PRIMO BOND SENIOR (500 MILIONI DI EURO) DAL SALVATAGGIO DI STATO

La caduta dello spread mette le ali al Monte

Il titolo sfrutta il rally del Btp e guida la riscossa degli istituti italiani a Piazza Affari: +17,5%
(Gualtieri a pagina 7)

GIÙ IL RATING?

Atlantia finisce anche nel mirino di Moody's
(Bertolino a pagina 5)

MATRICOLA

Copernico sim va sull'Aim per sfruttare la Mifid 2
(De Narda a pagina 7)

OSPEDALI

Alfano riparte dai Rotelli: sarà presidente del San Donato
(Montanari a pagina 11)

CONVEGNO CLASS

Oggi le nuove Vie della Seta si incrociano a Milano
(Giura a pagina 8)

Internazionalizzazione
Negoziazione
Public Affairs
Consulenza Strategica

www.affariesteri.it - info@affariesteri.it - **Numero Verde: 800 077 071**



affariesteri.it

Il Manifesto

Trieste

OGGI LA CITTÀ MULTIETNICA E SOLIDALE IN PIAZZA PER PROTESTA

A Trieste Salvini e Orbán in viaggio d'affari sul porto e sul «Muro»

Trieste Oggi a Trieste la presenza del ministro degli Interni sarà pacificamente contestata con alcune iniziative promosse dallo schieramento democratico e progressista che non ha mancato nei giorni scorsi di far sentire la propria voce contro la delirante proposta della Lega, ribadita ieri nell'incontro di Salvini con Fedriga al Viminale, di erigere barriere con filo spinato per oltre 300 km tra Italia e Slovenia per impedire l'accoglienza ai migranti che cercano di sottrarsi ai campi di detenzione in Grecia o in Turchia. A Trieste oltre alle componenti originarie della città antica (italiana, slovena, ebraica, greca, austriaca e tedesca) vivono oltre 23 comunità etniche, quasi 20 mila residenti regolari che fanno della città adriatica uno spazio multietnico e multi culturale, mediterraneo e mitteleuropeo di convivenza e solidarietà. È contro questa realtà che il neo-nazionalismo leghista sta vuole intraprendere una crociata. Con l'alibi dell'«invasione» e della difesa dei confini, in sintonia col nazionalismo di Putin e Orbán - con cui Salvini si incontrerà oggi a Trieste. Comunque la Slovenia ha fatto intendere di non ravvisare tale «emergenza» e forse la Lega non andrà oltre il potenziamento, anche tecnologico - con l'utilizzo di droni - della sorveglianza. L'idea, nemmeno tanto nascosta, è quella del ritorno alle piccole patrie, anche se il loro antieuropeismo è sempre più incoerente poiché condizionato dalle politiche neoliberiste che non sanno né intendono superare. Viktor Orbán, che pure ha eretto barriere di filo spinato a lamette con la Serbia e non accetta di accogliere i migranti, viene però a Trieste proprio a siglare un contratto di apertura al commercio (pecunia non olet) che riguarda la futura presenza dell'Ungheria all'interno della realtà portuale triestina. In conseguenza dell'Accordo Italia-Cina siglato a Roma il 23 marzo infatti, molte aziende europee hanno cominciato a guardare alle nuove opportunità offerte dalla «Via della Seta» cinese e dunque solo in un'ottica di apertura al futuro ed allo sviluppo si possono affrontare questioni epocali come migrazioni, tutela ambientale globale, mutazione digitale del lavoro. La Trieste democratica lo sa, Orbán lo intuisce intanto i leghisti preferiscono propagandare l'ideologia e la pratica dell'intolleranza e della repressione, alimentando paure e pregiudizi. Ma c'è chi, la Trieste solidale e multietnica, oggi dirà di no. Dalle ore 10 alle ore 12 una manifestazione con presidio si svolgerà in Piazza Libertà, organizzata da Taaa (Trieste Antifascista Antirazzista Antisessista) e poi al Knulp di via Madonna del Mare 7/a verrà presentato l'appello «No Wall - No Muri» lanciato dall'Associazione "Porto Futuro" di Monfalcone con le adesioni del circolo del Manifesto di Trieste, Libera, Circolo "Modotti", Mediterranea Saving Humans cui parteciperà l'on. Serena Pellegrino; dalle ore 17 alle 19 in Piazza della Borsa, luogo in cui il sindaco Dipiazza vorrebbe posizionare la statua di D'Annunzio, riprenderà il presidio di Taaa con interventi musicali e momenti di dibattito aperto ai presenti. Alle ore 18 al valico triestino di Rabuiese è prevista una manifestazione con Cgil e sindacati sloveni, per rafforzare i rapporti fraterni e di buona vicinanza con la Slovenia. Nel frattempo i 200 operatori dell'Ics (Consorzio Italiano di solidarietà) hanno inviato una lettera al prefetto della città Valenti per avere certezze sul loro futuro dato che col taglio delle risorse operato dal governo tutto il settore dell'accoglienza e dell'integrazione verrebbe smobilitato con pesanti ricadute sociali e disagi per tutta la cittadinanza.



Il Piccolo

Trieste

«Più portualità e meno migranti» Oggi Salvini firma i "patti di Trieste"

Il vicepremier leghista in città per l' accordo con l' Ungheria e quelli sulla legalità nello scalo e sulla blindatura del confine

Lilli Goriuprieste. Confini e porto: è il giorno del leader della Lega Matteo Salvini a Trieste. Al centro degli incontri ci saranno infatti lotta alle infiltrazioni criminali e immigrazione. Una visita eccellente che mobilita anche i movimenti e le forze politiche che si contrappongono alle politiche salviniane. Le misure di sicurezza, tuttavia, come ha confermato il prefetto di Trieste Valerio Valenti, non prevedono ad ogni modo interdizioni all' accesso alle aree pubbliche né limitazioni al traffico. Sarà applicato il piano di sicurezza abitualmente previsto dai protocolli in caso di visite ministeriali. A tale scopo le forze dell' ordine locali saranno integrate da ulteriori cinquanta uomini provenienti da fuori. Ecco l' agenda prevista per la giornata. Salvini arriverà in città in mattinata e per prima cosa incontrerà il governatore Massimiliano Fedriga all' interno della sede della Regione di piazza Unità. Dopo questo momento preliminare, Salvini e Fedriga aspetteranno assieme l' ungherese Péter Szijjártó, ministro degli Esteri del governo Orbán. A seguito dell' incontro si terrà una conferenza stampa, in programma alle 12.30. Sarà presentato un accordo economico con cui il governo di Budapest intende costruire una base logistica nel porto di Trieste per velocizzare l' export per le imprese magiare. Per l' occasione assieme ai due rappresentanti di governo e al presidente della Regione ci sarà anche Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema portuale dell' Adriatico orientale. La conferenza stampa non sarà "aperta": vi potranno accedere solo gli operatori della comunicazione già accreditati secondo i canali comunicati in questi giorni alle testate giornalistiche. All' ora di pranzo entrambi i ministri prenderanno parte a una colazione di carattere privato nel palazzo della Prefettura. Sempre in Prefettura, alle 15, si terrà dunque un secondo appuntamento mediatico, in cui saranno sottoscritti tre documenti alla presenza del vicepremier leghista, oltre che della stampa. I primi due sono protocolli sulla legalità volti a gestire la trasparenza e la prevenzione della criminalità organizzata in porto. Tra i soggetti coinvolti ci sono Comune di Trieste, Regione, Prefettura e Autorità portuale. Il terzo documento è un' intesa sui rimpatri volontari assistiti dei migranti, che sarà siglata tra l' amministrazione regionale e le quattro Prefetture del Friuli Venezia Giulia. L' immigrazione è uno dei temi al centro del più recente dibattito, anche e soprattutto nella nostra regione. Lo stesso Salvini negli scorsi giorni ha avanzato l' ipotesi di erigere delle barriere fisiche al confine con la Slovenia, allo scopo di contenere il flusso, provocando polemiche e proteste politiche (vedi articolo sotto, ndr). Ieri il titolare dell' Interno ha ribadito: «A Trieste incontrerò anche Fedriga. Vogliamo dare più uomini e mezzi per sigillare il confine. Diminuiremo ancora di più il numero di immigrati in accoglienza in Friuli Venezia Giulia». Il riferimento all' accoglienza è di particolare attualità nel capoluogo regionale poiché, come noto, i bandi per la gestione dei richiedenti protezione internazionale sono appena andati a vuoto. Per questa ragione 200 lavoratori a rischio "esuberanti" del Consorzio italiano di solidarietà (Ics) hanno indirizzato



Il Piccolo

Trieste

in queste ore una lettera aperta al prefetto Valenti, in cui si chiede l'apertura di un dialogo. Tornando a Palazzo, alla vigilia della visita del numero uno della Lega, Fedriga si è invece espresso così: «Penso che in tale occasione arriveranno le prime risposte rispetto al tavolo aperto al ministero dell' Interno (si tratta del summit sulla rotta balcanica svoltosi mercoledì a Roma, alla presenza di Salvini, di Fedriga, del prefetto Valenti e dell' assessore regionale alla Sicurezza Pierpaolo Roberti, ndr). Al momento tutte le ipotesi sono al vaglio. Credo che si tratterà di risposte graduali ma importanti». Sempre nella giornata di ieri, il vicepremier ha avuto un colloquio telefonico, definito «cordiale» da fonti vicine al Viminale, con il suo omologo serbo Neboja Stefanovic. Al centro del confronto ci sono stati «i rapporti tra Roma e Belgrado e la loro cooperazione per frenare gli arrivi di immigrati clandestini lungo la rotta balcanica». Salvini ha ringraziato il collega per la collaborazione confermando il sostegno a «una rapida adesione serba all' Unione europea». Il vicepremier e ministro dell' Interno si è impegnato a effettuare quanto prima una visita ufficiale in Serbia, «per incontrare un governo e un popolo amico». L' argomento è ancora una volta attualissimo. Durante i mesi estivi la balkan route, come noto, si intensifica. Secondo le stime solo in Bosnia Erzegovina in questo momento stazionano circa diecimila migranti, in attesa di varcare il limes dell' Unione europea. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

la lettera

«Muggia va coinvolta nel processo di sviluppo dell' area ex Aquila»

Riccardo TosquesMUGGIA. «Ho sempre caldeggiato il progetto secondo il quale l' area ex Aquila dovesse essere recuperata a usi industriali e portuali: la parziale bonifica e la conseguente riqualificazione di una zona importante di Muggia, assieme all' indotto in termini economici e occupazionali, rientrano tra gli obiettivi che sono stati sostenuti dall' attuale e dalla precedente amministrazione comunale muggesana». Il sindaco di Muggia Laura Marzi, alla vigilia della presentazione dell' accordo che porterà alla nascita della base logistica ungherese, plaude alla rinascita dell' area ma chiede altrettanta chiarezza sul futuro dell' ex Aquila. «L' incontro dovrà essere seguito da tavoli di confronto in modo da coordinare sinergicamente ogni azione di sviluppo del territorio. Sarà pertanto fondamentale che Muggia sia coinvolta nel confronto decisionale con l' Autorità portuale gli altri enti coinvolti, affinché sia parte integrante di quelle scelte che coinvolgeranno tutto il territorio, ma la nostra Muggia in primis». In tal senso l' amministrazione muggesana ha inviato, in questi giorni, una lettera all' Autorità portuale, chiedendole di farsi promotrice di un tavolo che trovi soluzioni condivise: «Non possiamo sottovalutare che queste attività comporteranno un impatto significativo sulla viabilità di Aquilina. Un aggravio di traffico, anche sulla zona delle Noghère che, con i già previsti insediamenti, potrà causare criticità sia sul piano dell' inquinamento atmosferico e acustico, sia sulla tenuta della rete stradale di collegamento tra Trieste e Muggia. Nelle intese che hanno portato all' approvazione del Piano del porto nel 2009 - prosegue Marzi - il Comune di Muggia e l' Autorità portuale hanno condiviso la scelta di considerare via Flavia quale direzione preferenziale di sfogo del traffico del terminal da realizzare nell' area ex Aquila». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Italia Oggi

Trieste

il direttore dell' agenzia mineo sull' intesa che tocca i porti dell' adriatico e il distretto di shanghai

Pratiche doganali più veloci tra la Cina e l' Italia

«Le imprese italiane che esportano in paesi lontani devono contare su sistemi doganali efficienti e veloci. Il contatto diretto tra le dogane dei porti di partenza e quello di arrivo (Shanghai) potrà velocizzare le attività di sdoganamento in Cina per le nostre merci. In generale, un aumento del traffico nei porti italiani, sia in esportazione che in importazione, anche di soli transiti, produce benefici economici significativi nel settore della logistica e dei servizi ad essa collegata».

Benedetto Mineo, direttore dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli, spiega a ItaliaOggi i benefici del memorandum d' intesa, firmato nei giorni scorsi, tra l' Agenzia e l' Amministrazione generale delle dogane della Repubblica popolare cinese per la cooperazione tra la Direzione regionale delle dogane di Venezia, Trieste e Ravenna con il Distretto doganale di Shanghai.

Domanda. Ci spiega questo nuovo accordo? Risposta. Come è noto, nei porti italiani transitano quantità importanti di merci da e per la Cina. Poiché, semplificando, la funzione delle Dogane è quella di tassare i beni in entrata e controllare le merci che si muovono alle frontiere, con questo memorandum stabiliremo un contatto diretto con le dogane del porto di Shanghai (primo porto del mondo per traffico commerciale), per affinare le attività di verifica delle merci in entrata in Italia e per facilitare le operazioni per le merci che partono dall' Italia dirette a Shanghai.

D. Come funziona questo Memorandum? R. Le faccio qualche esempio. Attualmente se al porto di Shanghai arriva una nave proveniente dal porto di Trieste e nella documentazione presentata le dogane cinesi dovessero riscontrare dei problemi, devono chiedere alla loro sede centrale di Pechino di chiedere ai nostri uffici di Roma che devono contattare i colleghi che lavorano al porto di Trieste. Questo memorandum favorisce la cosiddetta «point to point cooperation» mettendo in contatto la dogana di Shanghai con quella di Trieste (o Venezia o Ravenna) saltando il passaggio tramite Roma e Pechino. In caso di necessità, questo consente di risparmiare tempo alle dogane e indirettamente agli operatori. Inoltre è previsto che le due dogane si possano incontrare per organizzare operazioni congiunte di controllo al fine di rendere più efficace la loro azione evitando duplicazioni di controlli e attività non strettamente necessarie.

D. Le attività di controllo sulle merci nei porti sono importanti, questo accordo consentirà alle merci cinesi di entrare in Italia con un canale preferenziale ovvero con minori controlli? R. Assolutamente no. Le Dogane italiane applicano le normative nazionali e comunitarie in maniera scrupolosa, seguendo le migliori pratiche internazionali. Pertanto, mentre da una parte non possiamo favorire trattamenti di favore per i paesi terzi (in questo caso la Cina), possiamo invece collaborare con le dogane per affinare i metodi di controllo, anticipando le analisi sulle merci in arrivo, concentrandoci sui settori più rischiosi sia nell' ambito delle frodi che per le questioni legate alla sicurezza. In questa ottica, vista l' importanza del porto di Shanghai, una più stretta collaborazione tra



Italia Oggi

Trieste

dogane può solo migliorare la efficienza e la efficacia dei controlli a beneficio dei commerci leciti e delle imprese che garantiscono alti standard di qualità (AeO) . **D. Questo accordo darà un beneficio competitivo ai porti dell' Adriatico?** R. Secondo quanto ci siamo detti con il viceministro Wang in occasione della sua visita a Roma, ci apprestiamo a rinnovare e migliorare con le dogane cinesi intese già esistenti tra le dogane dei porti della Liguria e quelle dei porti di Ningbo (sesto nel mondo) e Tianjin (decimo nel mondo). Ovviamente, maggiore è il traffico di merci e più proficuo è lo scambio di esperienze tra i porti interessati e migliore è la funzionalità del sistema portuale. © Riproduzione riservata.

Brugnaro: ora basta alibi Navi, avanti con Marghera

La città evita l'iscrizione nella "lista nera" del patrimonio mondiale a rischio ma con una serie di prescrizioni. Il sindaco: «Riconosciuta la nostra azione»

RAFFAELLA VITTADELLO

LA DECISIONE VENEZIA Le sorti di Venezia come sito a rischio espulsione per l'Unesco, l'organismo delle Nazioni unite per la cultura, si sono giocate ieri a Baku, capitale dell'Azerbaijan. Il Comitato per il patrimonio Mondiale, che è composto da 21 stati membri, riunito nella 43. sessione che durerà fino al 10 luglio, con una decisione unanime ha sposato la linea assunta dal Comune di Venezia, che nei mesi scorsi aveva inviato, tramite il governo, un corposo dossier sulle misure messe in campo dall'amministrazione targata Brugnaro per arginare i principali problemi che attanagliano questa città fragile e delicata, dalle grandi navi alla gestione del turismo, dal piano della tutela delle acque e il piano del clima al Mose. SALVI CON RISERVA Ma l'assemblea, pur riconoscendo i progressi fatti, ad esempio sul tema delle grandi navi e sulla scelta di Marghera come destinazione, accolta con un welcome, vorrebbe la presentazione di piani dettagliati e un cronoprogramma. E chiede entro il 1° febbraio 2020 una relazione aggiornata sullo stato di conservazione della città per l'esame nella prossima seduta, per riconsiderare l'eventuale iscrizione nella black list se le misure di mitigazione e il sistema di gestione adottati non porteranno a progressi significativi e misurabili. Perché - è stato più volte rilevato nell'analisi della documentazione spedita dal governo italiano - mancano spesso informazioni aggiornate sui risultati raggiunti, più che sugli sforzi fatti. Una decisione insomma che fa tirare un sospiro di sollievo, ma che nello stesso tempo impegna a raggiungere dei risultati: sono quelli che l'Unesco chiede. A partire dal completamento del sistema di difesa Mose, al piano morfologico della laguna, che dovrebbe essere sottoposto a revisione dal Centro e degli organi consultivi prima della sua attuazione. Come pure il piano di gestione del turismo, compresa la zona cuscinetto i cui confini dovrebbero essere allargati alle province di Padova, Rovigo, Treviso e Vicenza, oltre ai confini della città metropolitana, un provvedimento assunto in accordo con la Regione: Venezia «rimane soggetta all'impatto cumulativo di minacce accertate e potenziali, perciò sono ancora necessari miglioramenti adeguati». IL COMMENTO «La comunità internazionale dell'Unesco ha riconosciuto gli sforzi che la Città di Venezia, facendo sistema con la Regione Veneto, sta mettendo in atto per la salvaguardia del sito - ha annunciato soddisfatto il sindaco Luigi Brugnaro - Dal 2015 a oggi, con questa Amministrazione, sono stati fatti importanti passi in avanti. Nello specifico, nel documento adottato dal Comitato del Patrimonio Mondiale, si è definita positivamente con un welcome' la soluzione sulle navi da crociera per raggiungere la Stazione Marittima senza passare più per il Bacino di San Marco e il canale della Giudecca ma attraverso la bocca di **porto** di Malamocco e il Vittorio Emanuele, facendo accostare a Marghera (canale nord - lato nord, zona Vega) quelle più grandi, salvaguardando così l'industria crocieristica». «È proprio quel progetto che abbiamo illustrato all'Unesco nella sede di Parigi ancora nel gennaio 2017». E torna la polemica con il ministero delle Infrastrutture. «Oggi Toninelli deve prendere atto che dall'Unesco arriva un chiaro segnale su come procedere. Già da subito il 10/15% delle navi può passare attraverso il Vittorio Emanuele, che è la soluzione più rapida e urgente, senza pregiudicare alternative a più lungo termine. Ora il Comitato del Patrimonio mondiale ha chiesto non solo di avere il progetto dettagliato, ma soprattutto la tempistica di avvio lavori. Una road map già specificata nel piano sviluppato da VTP, società partecipata dalla Regione Veneto, che consentirebbe in poco più di un anno di eliminare il traffico dal Bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca; un progetto



Il Gazzettino

Venezia

completamente finanziato, senza oneri per il pubblico erario». L' IMPEGNO Brugnaro è comunque consapevole che la strada è ancora in salita. «Adesso dobbiamo impegnarci tutti perché, alla scadenza fissata di febbraio 2020, il Comitato del Patrimonio Mondiale possa constatare un reale avanzamento delle azioni virtuose per la protezione del sito. Continueremo a fare la nostra parte, speriamo, finalmente, che il ministro Toninelli capisca che la soluzione condivisa da Comune di Venezia, Città metropolitana e Regione Veneto, e che ha ricevuto il placet di Unesco, risulti essere anche la migliore per dare risposte rapide alle legittime richieste di una città che non vuole più vedere grandi navi passare nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Mose, i ricorsi rischiano di bloccare la gara per le paratoie

IL PROBLEMA VENEZIA La nuova gara da 18 milioni di euro per la manutenzione delle paratoie del Mose già affondate alle bocche di **porto**, che si chiuderà l' 11 luglio, rischia di trasformarsi in un pasticcio. Perché un' azienda l' ha già impugnata chiedendone al Tar l' annullamento e una lo farà nei prossimi giorni. Tre erano le concorrenti che si erano presentate a quella precedente: Cimolai di Pordenone e i cantieri Brodosplit di Spalato, che hanno già realizzato una parte delle barriere, più una cordata di imprenditori che fa capo a Fincantieri ma che raggruppa anche alcune aziende locali, come la Fagioli, la Berengo e la Sirai, l' azienda di servizi ambientali di cui è amministratore unico Vincenzo Marinese. La commissione esaminatrice era arrivata solo ad aprire le buste delle offerte tecniche, ma aveva dapprima escluso Cimolai (che non aveva presentato opposizione) e successivamente Brodosplit per la presunta carenza di requisiti di fatturato sufficiente a garantire la solidità dei concorrenti. Brodosplit aveva però presentato un ricorso al Tar sul quale il tribunale si sarebbe dovuto esprimere mercoledì scorso. Era rimasta quindi in gara solo la cordata di Fincantieri, alla quale la commissione aveva chiesto un' integrazione di documentazione, per poi escludere anche quest' ultima. Il Consorzio aveva poi deciso di chiudere definitivamente la gara, avendo escluso tutte e tre le aziende e aveva stabilito successivamente di riaprire un' altra, modificando alcuni parametri per permetterne una partecipazione con vincoli meno stringenti, soprattutto per quanto riguarda le caratteristiche del fatturato realizzato negli anni precedenti. Ma anche Fincantieri aveva presentato ricorso alla propria esclusione, e quindi anche alla chiusura della prima gara. Mercoledì infatti i legali di Fincantieri hanno chiesto al Tribunale amministrativo un rinvio dell' udienza in cui si sarebbe dovuto decidere a proposito dell' esclusione, per depositare anche il ricorso con cui si impugna la nuova gara. Di qui l' estrema incertezza su cui viaggia la vicenda: al di là del fatto che tutte le concorrenti potranno ripresentarsi, resta pendente la spada di Damocle che potrebbe rovesciare il verdetto di qualsiasi aggiudicazione. E intanto i tempi per la discussione in Tribunale slittano a novembre. E di conseguenza anche quelli per la manutenzione delle paratoie che avrebbero bisogno di intervento abbastanza urgentemente. Anche se davvero sulla manutenzione c' è il dubbio che non si sappia come procedere, soprattutto sulle cerniere. Perché appunto la prossima settimana, il giorno 10, scade anche un' altra gara, per un importo quasi doppio del precedente, 34 milioni, per la ricerca, lo sviluppo e la fabbricazione dei gruppi cerniere-connettore delle paratoie di tutte e tre le bocche di **porto**. Perché non è solo un problema di sistemare dei dispositivi che si sono corrosi e che probabilmente continueranno a farlo, ma di rimediare all' origine del problema. Secondo il progetto iniziale, infatti, le cerniere dovevano essere garantite un centinaio di anni, mentre non sono durate neanche un lustro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Toninelli non cambia rotta: «Convinceremo l'Unesco»

Il ministro delle Infrastrutture: «I commissari hanno approfondito solo la posizione del Comune» «Dimostreremo che esistono soluzioni migliori Lavoriamo per tutelare la laguna e l'economia»

I MINISTRI VENEZIA «L' Organizzazione delle Nazioni unite per la cultura ritiene adeguata la soluzione Marghera rispetto all' obiettivo di salvaguardia della laguna? Probabilmente all' Unesco hanno approfondito soprattutto il punto di vista dell' amministrazione comunale, mentre noi siamo certi, carte alla mano, che esistano opzioni molto meno impattanti sull' ambiente e in grado, comunque, di valorizzare l' industria crocieristica. Sappiamo peraltro quale sia l' enorme rischio, anche in termini di sicurezza, del transito delle grandi navi a Marghera, sfiorando petroliere e raffinerie. E sapremo convincere di ciò anche l' Unesco». Assomiglia a una doccia fredda, la posizione del Ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli rispetto alla decisione anticipata con un tweet trionfale dal collega ai Beni Culturali Alberto Bonisoli, che poche ore prima annunciava «Buone notizie: Venezia era in pericolo ma non sarà inserita nella black list». LA SOLUZIONE Toninelli, pur confermando di accogliere con favore l' esclusione dai siti in pericolo, prosegue: «In questi mesi, abbiamo controllato in ogni cassetto del Mit e non abbiamo comunque trovato uno straccio di progetto sul terminal a Marghera. Ora la Regione Veneto rinvia a un possibile, futuro studio di fattibilità nel nuovo Piano regionale trasporti che però, a sua volta, necessita ancora di parecchi passaggi prima di essere approvato. Quindi, campa cavallo! In ogni caso, sia chiaro a tutti, anche all' Unesco, che Marghera non è affatto un' opzione bella e pronta da mettere sul piatto. Tutt' altro. Noi stiamo per chiudere su ipotesi progettuali che davvero tengono assieme la salvaguardia della laguna e le esigenze dell' industria turistica. E stiamo lavorando anche a una soluzione di breve-medio termine che possa alleggerire il traffico nella Giudecca. Dopo tanti anni di inerzia, ora avrete prestissimo novità. Avanti così!» Il ministro Bonisoli prosegue a commentare su Facebook ricordando l' intenzione di portare le grandi navi fuori dalla laguna e l' imposizione del vincolo di interesse culturale al Bacino e al Canale di San Marco, al Canale della Giudecca e al Canal Grande. «Vincolo contro il quale il Comune ha fatto ricorso - precisa - e per questo istituiremo una commissione tecnica insieme all' Ambiente e alle Infrastrutture per stabilire i parametri sulla circolazione dei natanti nei canali sottoposti a questo provvedimento». IL VINCOLO Una decisione, quella dell' imposizione del vincolo e della nuova commissione tecnica, che potrebbe di primo acchito sembrare in contrasto con la posizione del Ministero delle Infrastrutture: a pochi giorni di distanza dall' incidente della Msc Opera a San Basilio, infatti, erano state rafforzate le misure di sicurezza per l' ingresso delle navi verso la Marittima, con un' ordinanza della Capitaneria di **Porto** sulla quale la Soprintendenza - come organo decentrato del ministero dei Beni culturali - si era astenuta proprio per la diversa e più drastica posizione assunta, cioè quella di vincolare il passaggio in quell' area. Su questo il collega Danilo Toninelli ieri è stato ulteriormente più preciso: «La commissione del Mibac servirà a graduare le conseguenze del vincolo e questo è l' obiettivo comune su cui anche il Mit è impegnato. Quindi non faremo certo mancare il nostro contributo». (r.vitt.)



Il Gazzettino

Venezia

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il punto

Una decisione da prendere e 19 crociere in arrivo

Siamo alla fine della prima settimana di luglio e la promessa del ministro Toninelli, di avere entro giugno una soluzione per estromettere le grandi navi dal Bacino di san Marco e dal canale della Giudecca, è rimasta tale. Anzi, più passano i giorni e più si aggiungono elementi di incertezza. Prima la scrematura dei progetti con la polemica di quali fossero stati presentati con un dossier completo, poi la consultazione popolare che si dovrebbe svolgere in base al codice sugli appalti (anche questa promessa dal ministro), ora una soluzione provvisoria da adottare in vista di quella definitiva. L'altra sera, infine, la richiesta del ministro dei Beni Culturali, Alberto Bonisoli, di creare una commissione per valutare su quali parametri escludere le navi dai canali sottoposti a vincolo paesaggistico (il canale della Giudecca). Il ministero Bonisoli, va ricordato, attraverso la non firma della Soprintendente, non ha sottoscritto l'accordo di un mese fa con cui la Capitaneria ha varato le nuove regole di ingresso in laguna, dopo l'incidente di San Basilio del 2 giugno. Segno di una posizione intransigente di chi, attraverso lo strumento del vincolo, vuole dare una base normativa all'estromissione delle crociere. Crociere che, anche secondo l'Unesco, possono comunque arrivare a Marghera, come auspicato da Regione e Comune. Il che mette Toninelli nella posizione di dover decidere andando in rotta di collisione con quanto uscito ieri da Baku. Il ministro va avanti per la propria strada, dice che l'Unesco ha analizzato solo la posizione del Comune (ma il dossier-Venezia all'Unesco è stato mandato dal governo italiano, non dal Comune) e annuncia sempre tempi brevi, tenendo salde le tre carte (la consultazione, la soluzione provvisoria, la soluzione definitiva) da giocare tutte in una mano. «Sarà una scelta che tutela le esigenze ambientali, paesaggistiche e che salvaguarderà l'economia portuale», assicura. Non resta che aspettare, evidentemente. Nel frattempo però le grandi navi continuano a passare per San Marco, pur se con le nuove prescrizioni della Capitaneria, a partire dal terzo rimorchiatore. Solo tra oggi e domenica ne sono previste 19 in attracco alla Marittima, di vari tonnellaggi, compresi i colossi Costa Luminosa, Costa Deliziosa e Msc Musica (più di 92mila tonnellate di stazza lorda a testa, praticamente al limite dei 96mila fissati dalle norme in vigore), Rhapsody of the Seas di Royal Caribbean (78mila tonnellate), Msc Sinfonia (58mila tonnellate). Il che significa comunque 38 passaggi davanti a San Marco e alla Giudecca. (da.sca.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



savona

Lavori di dragaggio in Darsena via ai controlli dei vigili urbani

La polizia municipale ha avviato un'indagine conoscitiva dopo le proteste di numerosi abitanti per le vibrazioni e i rumori provocati dal cantiere

ELENA ROMANATO

elena romanato savona Ancora disagi creati dai lavori di dragaggio in Darsena, con continue segnalazioni alla polizia municipale che ha avviato una serie di controlli. Due le cause di disagio per il residenti delle vie affacciate sulla Darsena o limitrofe. Per chi abita nelle vie Famagosta e Santa Lucia il problema sono i forti rumori provenienti dai cantieri che si sentono in particolar modo di sera. Dopo le segnalazioni, e su richiesta del Comune, in questi giorni la polizia municipale ha fatto una serie di rilevazioni sull'inquinamento acustico. E' emerso che i valori dei rumori sono nella norma ma il monitoraggio della municipale proseguirà nei prossimi giorni. L'altra sera, inoltre, a causa di un problema tecnico i lavori, e conseguenti rumori, si sono protratti fino alle 23, mentre la deroga acustica concessa dal Comune è fino alle 22. I residenti si sono lamentanti tempestando di telefonate il centralino della polizia municipale. Sullo sfioramento i vigili urbani stanno facendo le valutazioni del caso ma al momento non è stata notificata nessuna multa. Altro grosso problema sono le vibrazioni che hanno colpito in particolare le abitazioni di via Quarda e via Untoria ed arrivate fino in via Pia. L'Autorità di sistema portuale ha installato un sistema di controllo nelle zone più prossime al cantiere, per tenere sotto controllo l'andamento delle vibrazioni. Inoltre nei giorni scorsi i tecnici del Comune e dell'Autorità portuale hanno fatto un sopralluogo in palazzo Pozzobonello per installare anche lì dei sensori. I lavori prevedono l'infissione di 139 pali, lunghi 28 metri, accoppiati a palancole, e si concluderanno a metà agosto, ma già a partire dalla metà di luglio il cantiere si sposterà dal centro abitato; questo, secondo l'Autorità di sistema, porterà ad una riduzione delle vibrazioni percepite dai residenti delle abitazioni vicine alla Darsena. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI I lavori di dragaggio del fondale stanno causando proteste.



Savona e Vado, nessuna spiaggia per i cani ma i padroni possono portarli negli stabilimenti: non potranno fare il bagno

Pubblicata l'ordinanza balneare per la stagione estiva 2019

Ieri è stata pubblicata l'ordinanza balneare dell' **Autorità di Sistema Portuale** per i territori di Savona e Vado Ligure per la stagione estiva 2019. Come già annunciato nei mesi scorsi i due territori non hanno presenti nessun tratto di arenile utilizzabile per i cani. Il comune di Savona aveva proposto per la stagione balneare 2018 di valutare l'individuazione di un'area di litorale demaniale adibito a spiaggia libera sulla quale ammettere l'accesso con animali domestici e l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale aveva individuato a titolo sperimentale, la spiaggia libera compresa tra la foce del torrente Letimbro, esclusa, e lo stabilimento balneare "Ligure" con l'opposizione dell'Enpa vista la vicinanza dell'area faunistica. L'ordinanza prevede che in via sperimentale i gestori degli stabilimenti balneari possano decidere di accogliere gli amici a 4 zampe nelle loro strutture. È vietato ai cani di fare il bagno, è però consentito solo l'accesso alla spiaggia dove il padrone dovrà tenere l'animale al guinzaglio sotto l'ombrellone e tenere pulito dalle deiezioni. L'accompagnatore inoltre dovrà assicurarsi che l'animale domestico non possa raggiungere i soggetti vicini, dovrà sistemare una ciotola con acqua sempre presente ed accessibile all'animale, che dovrà avere sempre la possibilità di ripararsi all'ombra.

The screenshot shows the Savona News website interface. The main article is titled "Savona e Vado, nessuna spiaggia per i cani ma i padroni possono portarli negli stabilimenti: non potranno fare il bagno". The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation bar at the top with categories like "PRIMA PAGINA", "CRONACA", "POLITICA", "ATTUALITÀ", etc. There are also social media sharing icons and a sidebar with "IN BREVE" and "CERCA NEL WEB" sections.

Libera balneazione nella spiaggia della Margonara: il difensore civico risponde al comitato

Il difensore ha invitato il comune di Savona a dotare i tratti di arenile di competenza di un contenitore per la raccolta dei rifiuti e l'installazione di un impianto doccia

Il difensore civico regionale Francesco Lalla risponde al Comitato Margonara Viva tramite una lettera dopo che nelle settimane precedenti l'area al confine tra Savona e Albissola Marina è stata interdetta ai cittadini per motivi di sicurezza. Il difensore ha invitato il comune di Savona a dotare i tratti di arenile di competenza di un contenitore per la raccolta dei rifiuti e l'installazione di un impianto doccia. È stata ricevuta inoltre una comunicazione telefonica dal presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Paolo Canavese che ha deciso di destinare i tratti di arenile alla libera balneazione attraverso l'intesa dei comuni di Savona e Albissola Marina.



Il Secolo XIX (ed. Imperia)

Genova, Voltri

Clamorosa rivendicazione della Srl guidata dall' oleario Gianfranco Carli per le conseguenze derivate dalla revoca della concessione demaniale

Porto, Imperia Sviluppo chiede 100 milioni di danni al Comune

Cento milioni di euro di risarcimento danni al Comune di Imperia. La clamorosa richiesta, che porta la firma di Imperia Sviluppo srl, società che fa capo all' imprenditore oleario Gianfranco Carli e che ha in mano la maggioranza delle quote azionarie della Porto di Imperia Spa, candidata a realizzare e gestire il bacino portuale e le annesse opere edilizie prima che tutto si bloccasse, tra processi, problemi e intoppi di ogni genere. La lettera, firmata dall' avvocato Sandro Del becchi, fa riferimento alla decadenza della concessione demaniale alla Porto di Imperia, disposta dal Comune (ingegner Pierre Marie Lunghi, oggi in pensione, nel gennaio del 2013, «per gravi inadempienze». Il sindaco di Imperia, Claudio Scajola, ha subito chiesto un incontro con i legali che assistono il Comune nella delicata e articolata vicenda del nuovo porto turistico. «Gli avvocati hanno sottolineato l' obiettiva infondatezza della pretesa avanzata da Imperia Sviluppo srl - assicura l' ex ministro - non vedendosi come, da un atto riconosciuto legittimo in via definitiva (sentenza del Consiglio di Stato che respinge il ricorso della curatela fallimentare della Porto di Imperia spa contro la decadenza della concessione, ndr), possa conseguire una responsabilità». A ulteriore tutela dell' ente che presiede, Scajola ha affidato all' avvocato Paolo Gaggero, che ha assistito il Comune dinanzi al Consiglio di Stato e che lo difende nella causa intentata per il fallimento della Porto di Imperia spa decretata dalla Corte di Appello di Genova, il compito di una puntale e circostanziata replica scritta. «Sono in corso contatti risolutivi per definire le procedure di incameramento del porto da parte del Comune - conclude Scajola - a breve porteremo una nuova delibera in Consiglio comunale: l' obiettivo è farlo ripartire al più presto e, finalmente, completarlo in mode definitivo». - GI. BR.

Accoltella la madre durante un litigio, 23enne in carcere
Il giovane, affetto da problemi psichici, ha ferito la donna in un fiotto di coltelli. Spuntata la vena interrogato

Ucciditi di via Padre Semeria, oggi si decide il destino di Verzegni
Il caso di omicidio è stato rinviato a giudizio. Il giudice ha deciso di rinviare a giudizio il giovane di 23 anni, affetto da problemi psichici, che ha ucciso la madre durante un litigio. Il giudice ha deciso di rinviare a giudizio il giovane di 23 anni, affetto da problemi psichici, che ha ucciso la madre durante un litigio.

Il patto Coldiretti firmato dalle località più agricole
I coltivatori hanno sottoscritto un accordo con il governo per la riforma delle politiche agricole. Il patto Coldiretti è stato firmato dalle località più agricole.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Armatori incontrano Eunavfor per migliorare la cooperazione nel Mediterraneo

L'industria di settore ha evidenziato l'esigenza di affrontare le attività di Search and Rescue (Sar) in un ambiente marittimo operativo sempre più complesso

Si è svolto nei giorni scorsi a Roma il 3° Intersectorial Meeting intitolato "Moving forward together to enhance mutual understanding and cooperation at sea", organizzato da Ics (International Chamber of **Shipping**), Eunavfor Med (Enfm) - Operazione Sophia (Ohq) e Confitarma, che fa seguito all'incontro SHared Awareness and DEconfliction nel Med (Shade Med) del gennaio 2019 per proseguire le discussioni strutturate e periodiche sulle principali questioni di sicurezza marittima (safety e security) in relazione alla situazione nel Mediterraneo centrale. Durante l'incontro, i partecipanti sono stati aggiornati sullo sviluppo delle attività di Enfm e sullo scenario in evoluzione nella regione del Mediterraneo centrale analizzate da diverse prospettive (tra cui aggiornamenti del flusso migratori, il traffico di petrolio e le questioni di embargo sulle armi). L'industria armatoriale ha evidenziato l'esigenza di proseguire nella cooperazione e interazione, specie per affrontare le attività di Search and Rescue (Sar) in un ambiente marittimo operativo sempre più complesso. Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, nel suo intervento introduttivo ha ribadito che la sicurezza marittima rappresenta un requisito necessario per il libero flusso del traffico marittimo, "forza trainante dell'economia mondiale, dato che il 90% del commercio mondiale viaggia via mare" e che ciò vale in particolare per il nostro Paese, grande importatore ed esportatore di merci. "Dobbiamo sempre tenere a mente che un mare più insicuro rappresenta un mare più costoso per tutti!". Dopo aver ricordato la critica situazione in Africa occidentale, dove dal 2018 si è registrato un aumento del numero di attacchi di pirateria e di rapine a mano armata in mare ("Si tratta di un settore con un ruolo strategico per la politica energetica italiana e in cui la nostra industria marittima ha importanti interessi commerciali"), Luca Sisto si è soffermato sulla complessa situazione delle operazioni Sar nel Mediterraneo centrale che negli ultimi anni ha visto il coinvolgimento di molti armatori italiani. "Lo scorso febbraio abbiamo inviato al nostro ministero dei Trasporti una serie di domande specifiche con l'obiettivo di ricevere chiare linee guida sulla condotta che i nostri comandanti devono seguire rigorosamente se chiamati a intervenire in operazioni di soccorso coordinate dalla competente autorità in particolare per quanto attiene all'area Sar libica. Questo al fine di evitare qualsiasi dubbio che potrebbe essere sollevato da un'autorità inquirente, nazionale o internazionale, sulla condotta dell'equipaggio e della società armatrice. Al momento - ha concluso il direttore di Confitarma - siamo in attesa di ricevere una risposta formale, pur consci della complessità della questione giuridica sottostante". John Stawpert, dell'Ics, ha aggiunto: "Mentre la pressione per la migrazione di massa ed i salvataggi su larga scala è in un certo qual modo diminuita, vi sono preoccupazioni relativamente all'attuale clima politico in Europa ed in particolare alle problematiche connesse con la soluzione dei porti di sbarco. È essenziale che gli Stati forniscano la debita assistenza alle unità commerciali chiamate al soccorso nel consentire lo sbarco delle persone tratte in salvo nel più breve tempo possibile e la cooperazione fra il mondo armatoriale e l'Operazione Eunavfor Med è una componente cruciale perché questi requisiti siano soddisfatti. L'Operazione Sophia è un pilastro per la sicurezza marittima nel Mediterraneo Centrale e speriamo fortemente che detta Operazione possa continuare. L'Ammiraglio Enrico Credendino, comandante dell'operazione Sophia, ha dichiarato: "Un proficuo confronto tra le componenti civili e militari si configura quale soluzione a garanzia della libera e sicura navigazione. L'operazione Eunavfor Med continua a garantire il monitoraggio sulle potenziali situazioni di crisi nel bacino del centro Mediterraneo e dei Paesi rivieraschi".



I GUAI DEL PORTO I NUOVI FRONTI GIUDIZIARI

Casse di colmata, la Procura fa appello contro le assoluzioni

Chiesta la condanna anche per gli ex vertici di Sapir, proprietaria di alcuni terreni in cui sono stati stoccati i fanghi del Candiano e per il presidente della Cmc

FEDERICO SPADONI

RAVENNA Tre condannati e tre assolti. Il processo sulla gestione dei fanghi di dragaggio del canale Candiano era finito con una sorta di "pareggio". Una sentenza, quella che il 18 gennaio scorso ha condannato l' ex presidente di Autorità Portuale e due ex amministratori della Cmc assolvendo invece due ex vertici di Sapir e il presidente della Cmc, che ha lasciato insoddisfatta la Procura. Per questo, lette le motivazioni del dispositivo, il procuratore capo Alessandro Mancini e il pubblico ministero Marilù Gattelli hanno firmato il ricorso alla Corte d' Appello di Bologna, spingendosi oltre la richiesta di condanna dei tre imputati assolti, e cioè l' ex presidente e l' ex ad di Sapir, Matteo Casadio e Roberto Rubboli, nonché il presidente della cooperativa di via Trieste Alfredo Fioretti (erano difesi dagli avvocati Mauro Cella rosi, Maurizio Merlini, Ermanno Cicognani e Roberto Fariselli); il ricorso punta anche a un nuovo giudizio in merito al deposito incontrollato di rifiuti speciali non pericolosi, reato per il quale tutti gli imputati erano stati ritenuti non colpevoli perché "il fatto non sussiste". Nelle 154 pagine scritte dai pm ravennati, si parla di valutazioni erronee degli elementi di prova, ma anche di passaggi contraddittori e insufficienti, presenti nelle motivazioni depositate dal giudice monocratico Federica Lipovscek. Il togato aveva condannato l' ex numero uno di Autorità portuale, Galliano Di Marco (tutelato dall' avvocato fiorentino Gilberto Giusti) a 16 mesi e 14mila euro di ammenda, mentre l' allora ad di Cmc Dario Foschini e il consigliere del cda Maurizio Fucchi (difesi dall' avvocato Roberto Fariselli), avevano incassato 9 mesi e ammende rispettivamente da 10mila e 9mila euro. Aveva inoltre disposto le spese di smaltimento e di bonifica a carico dei tre imputati, affidando al sindaco -in qualità di responsabile dell' amministrazione competente - il compito di individuare e stabilire le tempistiche. La sentenza Di fatto la sentenza aveva attribuito la responsabilità al committente dei lavori, Autorità Portuale, e parzialmente all' appaltatore Cmc, assolvendo la proprietà dei terreni Sapir, disponendo anche il dissequestro dei terreni e la restituzione ai legittimi proprietari. Si trattava delle casse di colmata denominate "Trattaroli 1, 2 e 3", "Nadep Interna e Centrale", "Na dep via Trieste", "Centro direzionale" e "Avamposto Porto Corsini", appositamente realizzate per contenere temporaneamente i fanghi di dragaggio provenienti dai lavori di escavo, ottenuti durante i lavori di manutenzione e approfondimento del canale. In quelle aree erano stati depositati fanghi tra 104mila e 600mila metri cubi ciascuna, facendo leva su un iter autorizzativo partito nel lontano 1994. L' inchiesta Tuttavia, stando a quanto ricostruito nel corso dell' inchiesta coordinata dalla Procura, a dispetto delle autorizzazioni rilasciate dalla Provincia tra il 2004 e il 31 dicembre del 2012, i fanghi si erano sovrapposti a quelli già depositati, rimanendoci per più di tre anni e andando oltre il termine delle autorizzazioni. Così, da deposito di rifiuti incontrollato e non autorizzato, si era passati secondo l' accusa a una discarica abusiva. L' inchiesta sui presunti reati ambientali era entrata nella fase più eclatante, nel 2015, quando erano stati notificati 10 avvisi di garanzia, coinvolgendo anche il predecessore di Di Marco, Giuseppe Parrello, l' ex presidente di Sapir Giordano Angelini e l' ex vice presidente del cda di Cmc Guido Leoni. Le loro posizioni erano poi state smarcate dalle accuse grazie ai tempi di prescrizione, mentre la prematura scomparsa nel 2017 dell' allora presidente di Cmc Massimo Matteucci aveva portato allo stralcio dell'



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

ultimo tra i grandi nomi finiti nel mirino. La richiesta di confisca In chiusura, il ricorso della Procura torna proprio su quelle aree in cui tuttora rimangono stoccati i fanghi, chiedendola confisca delle casse di colmata Trattaroli 1, 2 e 3, Nadep Interna e Centrale, ancora di proprietà di Sapir, che l' accusa considera ancora «autore del reato». Sono escluse infatti l' Avamposto Corsini, di proprietà demaniale, il Centro Direzionale e Nadep via Trieste, ora in capo a altri proprietari. Su quelle casse di colmata esistono già progetti di bonifica e recupero. Che, scontato ribadirlo, dovranno attendere i prossimi gradi di giudizio.

La storia del relitto abbandonato dal 2010 nel Piombone

RAVENNA La nave Berkan B sin dal 2010 è stata posta sotto sequestro conservativo dal tribunale di Ravenna. La nave è rimasta in questo stato fino al novembre del 2016, quando una società si è aggiudicata l' asta giudiziaria che la riguardava. Dopo poche settimane è stata venduta a un'altra società che a sua volta l' ha ceduta a un altro soggetto. Nel 2018 un sopralluogo dell' Ausl ha fatto emergere numerose violazioni di norme in materia di igiene e sicurezza sul lavoro, che ha portato al sequestro preventivo del relitto. A causa del progressivo peggioramento delle sue condizioni, la nave è stata oggetto di interventi da parte di Autorità portuale, finché nel febbraio di quest' anno si è verificata una fuoriuscita di sostanze oleose che - stando a quanto dichiarato dal **Autorità portuale** - è stata contenuta dalle panne galleggianti già posizionate nelle immediate vicinanze del punto di ormeggio. Il 5 marzo, immediatamente prima che si completassero le operazioni di messa in sicurezza, il relitto è affondato parzialmente, rendendo necessario anche il posizionamento di un' ulteriore fascia di panne contenitive con tanto di palificazione subacquea per impedire o quantomeno rallentare il totale affondamento nel canale. La costruzione della nave risale al 1984. Realizzata da un armatore turco e battente bandiera panamense, la Berkan B è arrivata a Ravenna nel 2010, fermandosi poi con i suoi 108 metri di lunghezza e 17 di larghezza nella banchina ex Tozzi del canale Piombone. L' ingresso nel porto fu accompagnato dalla protesta dell' equipaggio composto da turchi e georgiani, che si buttarono nel canale per raggiungere a nuoto la terraferma. Solo uno di loro rimase a bordo rifiutandosi di scendere. Fu trovato morto nella sua cabina l' anno successivo.



La storia del relitto abbandonato dal 2010 nel Piombone



Vertici Ap indagati per la Berkan B «Il sequestro non fermerà il bando»

FEDERICO SPADONI

«Sono sereno, siamo tutti sereni, il progetto per recuperare e smaltire la Berkan B non subirà ritardi». Di ritorno da Napoli, il presidente di Autorità portuale, Daniele Rossi, si dice «a disposizione della magistratura» nell'inchiesta che lo vede indagato assieme ad altri due dirigenti di Ap, nel fascicolo aperto dal procuratore capo Alessandro Mancini e dal sostituto procuratore Angela Scorza per disastro ambientale e inquinamento. Il relitto, spezzato in due e parzialmente affondato davanti alla banchina del canale Piombone, da mercoledì è sotto sequestro, sotto i sigilli messi dalla Capitaneria di **porto**. Rossi, che il mese scorso aveva indetto una conferenza stampa per annunciare la pubblicazione del bando di gara milionario per affidare i lavori di rimozione e demolizione della general cargo turca, fiducioso della correttezza dell' operato dell' ente di via Antico Squero, attende gli sviluppi delle indagini a suo carico, dopo la notifica degli avvisi di garanzia, ricordando come un mantra un adagio imparato in gioventù: «Male non fare, paura non avere - dice - me l' ha insegnato mio padre e ne ho fatto tesoro». **Presidente Rossi, si aspettava che il caso Berkan prendesse questa piega?** «Gli avvisi di garanzia non sono certo una condanna, sono un' informazione che la magistratura sta indagando su questa vicenda. Io sono sereno». Hanno pesato forse anche gli esposti presentati negli ultimi mesi, e le recenti evoluzioni sulle condizioni del relitto... «Attorno al caso Berkan B c' è stato di sicuro un certo clamore media tico. Probabilmente la questione meritava che la magistratura facesse degli approfondimenti per verificare la correttezza dei soggetti coinvolti, ricostruendo le fasi che hanno caratterizzato la storia di questa imbarcazione». **Fasi che coinvolgono inevitabilmente anche Ap. Le ha già ripercorse in Procura?** «Resto a disposizione della magistratura quando e se vorrà sentirmi per chiarire quanto fatto finora, e sarò naturalmente disponibile a fornire qualsiasi informazione utile allo svolgimento delle indagini». Il relitto ha avuto ulteriori evoluzioni nell' ultimo periodo? «No, dall' ultimo intervento per metterlo in sicurezza con palificazioni e panne contenitive le condizioni sono stazionarie» Ora il sequestro. Avrà delle conseguenze in fatto di ritardi nei lavori di rimozione del relitto? «Perché dovrebbe? Il bando seguirà il corso previsto e l' affidamento dei lavori porterà all' inizio dell' intervento, che confidiamo coincida con quanto da noi previsto».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

IL SEQUESTRO BERKAN B LA DIFESA DEL PORTO: «CHIARIREMO TUTTO»

Il rischio di inquinamento cresceva Taglio della nave mal fatto e bonifica gli aspetti sotto la lente

E' SLITTATO, in ragione di impegni professionali assunti da tempo, anche all' estero, l' interrogatorio dei vertici dell' autorità portuale inizialmente fissato per ieri mattina davanti al Pm Angela Scorza. Il presidente, Daniele Rossi, e con lui i numeri due e tre di 'Ap' - il segretario generale Paolo Ferrandino e il direttore operativo Fabio Maletti - devono rispondere di reati di inquinamento ambientale in conseguenza dell' inabissamento della nave Berkan B nella Pialassa Piomboni. Gli indagati hanno nominato come legali di fiducia gli avvocati bolognesi Luca Sirotti (per il presidente) e Alessandro Cavallari (per le altre figure apicali). Per ora non trapelano commenti dagli uffici 'Ap' di via Antico Squero. La difesa di Rossi anticipa solo che all' interrogatorio il presidente risponderà alle domane e «chiarirà tutto». IL SEQUESTRO probatorio del relitto, che oggi altro non è che un pezzo di ferro, è stato disposto dalla Procura in quanto la Capitaneria di **Porto**, che ha condotto l' indagine, ha rilevato un' urgenza e uno stato di pericolo evidenziato dall' aggravarsi delle condizioni di inquinamento dell' area di ormeggio. Lo sversamento di idrocarburi e olii conseguente all' affondamento avvenuto il 5 marzo sembra contenuto dalle panne galleggianti. E la dispersione di quei veleni nell' ambiente della Pialassa al momento sembra scongiurata. A tale riguardo la Capitaneria svolge da tempo sopralluoghi quotidiani, monitorando le quantità di sostanze che lentamente ma inesorabilmente finiscono in acqua e lo stato dell' ambiente esterno. Abbandonata nel 2010 in rada dall' armatore poi dall' equipaggio, dopo lo spostamento all' interno del **porto**, la vendita all' asta e varie traversie legali, per la Berkan B il nuovo proprietario nel 2017 optò per la demolizione in quanto sarebbe stato più remunerativo vendere il ferro piuttosto che rimetterla in esercizio. Il risultato di come quella ex nave fu tagliata, peraltro in un' area che confina con una Zona di protezione speciale censita dalla Ue, è sotto gli occhi di tutti. Di certo non si trattò di un lavoro fatto a regola d' arte, tanto che a ottobre del 2017 prima quel relitto corroso dal tempo si spezzò in due e lo scorso marzo uno dei blocchi è affondato. Secondo quanto accertato dalla Capitaneria un' operazione di questo tipo, e la conseguente bonifica dei materiali, avrebbe richiedere un' attenzione e una procedura particolari. Il tutto è stato fatto in un ambito portuale, la banchina ex Tozzi lungo il canale Piomboni, da qui il fatto che ad essere chiamati in causa ora sono proprio i vertici dell' Autorità che gestisce lo scalo. L' avvio dei lavori di recupero era già stato impostato, previa gara d' appalto, per settembre, tempi previsti un paio di mesi. Ora occorrerà capire in quale misura l' inchiesta in corso potrà accelerare la tempistica e modificare i piani dell' autorità portuale. Perché il tempo passa e lo sversamento delle sostanze inquinanti è ancora in atto. I. p. RIPRODUZIONE RISERVATA.

GIUSTIZIA E AMBIENTE

IL SEQUESTRO BERKAN B LA DIFESA DEL PORTO: «CHIARIREMO TUTTO»

Il rischio di inquinamento cresceva Taglio della nave mal fatto e bonifica gli aspetti sotto la lente

IL SEQUESTRO probatorio del relitto, che oggi altro non è che un pezzo di ferro, è stato disposto dalla Procura in quanto la Capitaneria di **Porto**, che ha condotto l' indagine, ha rilevato un' urgenza e uno stato di pericolo evidenziato dall' aggravarsi delle condizioni di inquinamento dell' area di ormeggio. Lo sversamento di idrocarburi e olii conseguente all' affondamento avvenuto il 5 marzo sembra contenuto dalle panne galleggianti. E la dispersione di quei veleni nell' ambiente della Pialassa al momento sembra scongiurata.

L'INCHIESTA

Il rapporto

Il pericolo



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Ravenna

pontremoli

Daniele Rossi tra gli indagati per l' inquinamento del porto di Ravenna

Il manager lunigianese, presidente dell' Autorità portuale, coinvolto in un' inchiesta sull' affondamento di una nave

pontremoli. C' è anche un pontremolese, Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, nel registro degli indagati della procura di Ravenna in merito alla vicenda del relitto della "Berkan B". Si tratta di una motonave che dal 2010 è stata lasciata in una zona della piallassa, una sorta di laguna, (che si chiama canale Piomboni) adiacente al porto romagnolo e che dal 5 marzo scorso sta affondando con conseguenti problemi ambientali per l' area. Infatti c' è stato lo sversamento in acqua di una certa quantità di sostanze inquinanti. Una vicenda complessa, quella della Berkan B, nave turca che dal 2010 è posta sotto sequestro dal Tribunale civile di Ravenna. Nel novembre del 2016, una società italiana se l' è aggiudicata all' asta giudiziaria e poi è iniziata una serie di passaggi di proprietà senza che nessuno si accollasse poi l' onere di intervenire per demolire l' imbarcazione. Una situazione poco trasparente su cui vuole fare ora chiarezza la procura che ha messo nel registro degli indagati tre persone tra cui il presidente dell' **Autorità portuale** Daniele Rossi che, sulla vicenda nel giugno scorso, ad alcuni giornali emiliani dichiarava: «Se avessi i pieni poteri e non dovessi rispettare tutte le leggi e le procedure necessarie in quanto amministratore pubblico, avrei già risolto il problema della Berkan B. Ma quelle leggi e quelle procedure vanno rispettate. Sono tante e sono complesse. A chiacchiere si fa presto, nei fatti quando si deve operare nel rispetto delle norme diventa tutto più complicato». Rossi, in ragione della relazione della Capitaneria di Porto ravennate sullo stato dei luoghi del primo luglio scorso, alla luce dello stato di pericolo determinato dall' aggravarsi dell' inquinamento in zona, è stato convocato questa mattina per essere interrogato, accompagnato dal proprio legale, dal pubblico ministero Angela Scorza che coordina le indagini assieme al procuratore Alessandro Mancini. Manager, 56 anni, spiccate conoscenze in campo legale, finanziario e del settore petrolifero, Rossi dopo la laurea in Giurisprudenza all' Università di Milano e un' esperienza in uno studio legale, inizia la sua carriera in impresa a fine 1984 in Novartis come advisor legale e tributario prima di dedicarsi nella prima metà degli anni novanta alla direzione finanziaria di Alcatel-Lucent. Nel 1996 entra in Saipem Energy Services come presidente esecutivo e in Saipem come direttore finanziario. Nel dicembre 2008 si trasferisce a Bruxelles come amministratore delegato di Eni Finance International, poi a luglio 2011 a New York come ad di Eni Finance Usa. Dal 2012 al 2014, è a Ravenna amministratore delegato della Rosetti Marino, dal gennaio 2015 è amministratore delegato della Gsp Holding che lavora nel settore petrolifero. Nel 2016 la nomina a presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale che ha sede a Ravenna. --Riccardo Sordi BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Nave a picco, indagato il pontremolese Rossi

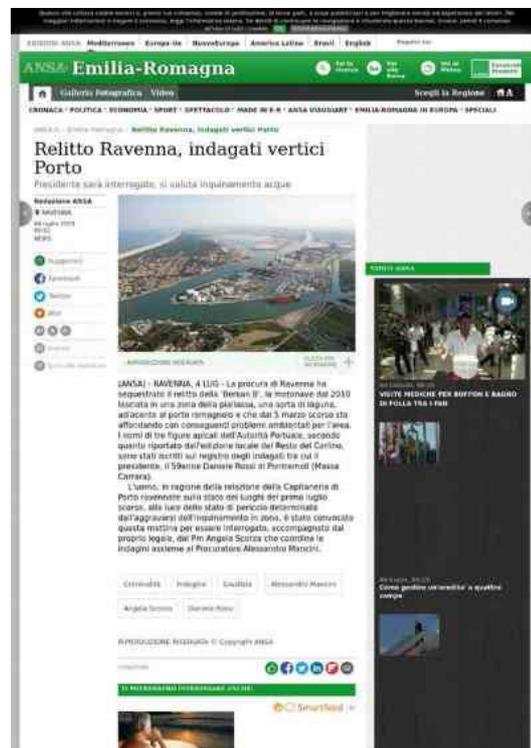
Porto di Ravenna: sequestrata la Berkan B. I vertici Ap assicurano: «Chiariremo tutto»

A METTERE i sigilli a quella nave fantasma è stata la Capitaneria di **Porto** su delega della Procura di Ravenna. Che ora, per l' inabissamento nelle acque della pialassa Piomboni del relitto della Berkan B, con conseguente sversamento di carburanti e sostanze oleose, chiama in causa l' Autorità portuale. Sono tre i vertici iscritti sul registro degli indagati, il presidente Daniele Rossi di Pontremoli e altri due dirigenti di 'ap'. L' accusa che viene loro contestata dai Pm Alessandro Mancini e Angela Scorza è duplice, disastro ambientale e inquinamento. Ai responsabili del **porto**, in buona sostanza, viene attribuito il fatto di non avere impedito l' inabissamento di quella carretta del mare carica di veleni, parcheggiata a Ravenna dal lontano 2010. Da tempo il presidente di 'Ap' sta pensando a un piano di recupero, ma a quanto pare i tempi sono scaduti. E ora la Berkan B è sotto sequestro probatorio con i sigilli di Procura e Capitaneria di **porto**. Obiettivo dell' indagine è quello di verificare il livello di degrado di quel sito ambientale e procedere quanto prima a una bonifica dell' area, in quanto non c' è più tempo da perdere. La nave, ormeggiata alla banchina ex Tozzi lungo il canale Piomboni, si era inabissata lo scorso 5 marzo, quando intorno alle 9.30 del mattino la prua cominciò a scendere. Fu la cronaca di un disastro annunciato. Subito vennero stese 'panne' tese a impedire che la miscela di acqua e olio finisse nell' ambiente della pialassa, ma già ad aprile partirono le prime accuse del gruppo 'A riveder le stelle', in quanto le panne sgonfie in vari punti consentivano all' acqua satura di nafta e olii di diffondersi in tutta la Pialassa, con sostanze nere, chiazze iridescenti e poltiglia giallastra accumulate vicino alla banchina. Da qui le accuse di omessa vigilanza estese un po' a tutte le istituzioni coinvolte. Ma da anni la storia di questa carretta del mare, un tempo lunga 108 metri e larga 17, è costellata di disavventure, persino di luttu. Costruita nel 1984 da un armatore turco, e battente bandiera panamense, nel 2010 fu abbandonata al suo destino nella rada del **porto** di Ravenna in quanto l' armatore era debitore e insolvente, e da lì posta sotto sequestro conservativo. I mariani si gettarono in mare per raggiungere la terra ferma. La protesta dell' equipaggio - 15 turchi e 3 georgiani - portò a rimorchiare il mercantile all' interno del **porto**. Soltanto un marinaio non ha mai voluto abbandonarla, finché un giorno del luglio 2011 fu trovato morto nella sua cabina. Venduta all' asta nel 2017, viene tagliata in banchina e durante le fasi di smantellamento nell' ottobre 2017 si apre in due. Lo scafo è corroso, i due castelli si inarcano e il ponte si spezza. Il sopralluogo dell' Ausl nel 2018 fa emergere numerose violazioni che portano al sequestro preventivo. Oggi un nuovo sequestro, ma per trovare prove e responsabilità. L' interrogatorio dei vertici dell' autorità portuale inizialmente fissato per ieri mattina davanti al Pm Angela Scorza è saltato per impegni professionali inderogabili del presidente dell' Autorità portuale di Ravenna. Per ora non trapelano commenti dagli uffici 'Ap' di via Antico Squero. La difesa di Rossi anticipa solo che all' interrogatorio il presidente risponderà alle domande e «chiarirà tutto».



Relitto Ravenna, indagati vertici Porto

(ANSA) - RAVENNA, 4 LUG - La procura di Ravenna ha sequestrato il relitto della 'Berkan B', la motonave dal 2010 lasciata in una zona della piadassa, una sorta di laguna, adiacente al porto romagnolo e che dal 5 marzo scorso sta affondando con conseguenti problemi ambientali per l'area. I nomi di tre figure apicali dell' **Autorità Portuale**, secondo quanto riportato dall' edizione locale del Resto del Carlino, sono stati iscritti sul registro degli indagati tra cui il presidente, il 59enne Daniele Rossi di Pontremoli (Massa Carrara). L' uomo, in ragione della relazione della Capitaneria di Porto ravennate sullo stato dei luoghi del primo luglio scorso, alla luce dello stato di pericolo determinato dall' aggravarsi dell' inquinamento in zona, è stato convocato questa mattina per essere interrogato, accompagnato dal proprio legale, dal Pm Angela Scorza che coordina le indagini assieme al Procuratore Alessandro Mancini.



La storia del Mah Jong? Si nasconde tra i container del porto di Ravenna

BOLOGNA - Avete presente il gioco Mah Jong? Quel gioco a quattro in cui bisogna creare il maggior numero di combinazioni con le tessere? Ebbene, se è abbastanza noto che il gioco sia nato in Cina probabilmente nel XIX secolo, non tutti sanno che una delle sue 'culle' naturali è il porto di Ravenna, dove arrivò grazie alle navi cinesi che solcavano la Via della Seta. Letteralmente, il nome Mah Jong significa "uccello di canapa": il gioco, dopo essersi diffuso tra Italia e Cina, ha poi preso piede anche nel resto del mondo, a partire da Stati Uniti e Giappone. Antesignano di alcuni giochi moderni (per certi versi può ricordare Scala quaranta o ramino), il Mah Jong nacque dunque tra Shangai e Ravenna 90 anni fa, visto che a Ravenna arrivò a bordo delle navi cinesi che approdavano al porto. Di questo gioco - e del suo legame con Ravenna- parlerà il film " Il Drago di Romagna " del regista Gerardo Lamattina : l' idea è proprio quella di raccontare la storia del gioco del Mah Jong e del suo intreccio con la città di Ravenna, che ha dato al gioco un' anima 'made in Italy' . E infatti è proprio al porto che ieri sono state girate alcune scene chiave della pellicola, all' interno del TCR, il Terminal container Ravenna. Quella girata ieri, spiega il regista Lamattina, è " una delle scene più significative legata al movimento delle grandi gru ma anche al lavoro portuale ed all' immagine complessiva del porto ed in fondo". Visti dall' alto, poi, i container potrebbero assomigliare molto alle pedine del Mah Jong sulle stecche del tavolo da gioco. Il film è coprodotto da Micromedia (Cina), Popcult (Italia), Regione Emilia-Romagna e può contare sul contributo del Comune di Ravenna. Protagonista del film è la ravennate Dilva Ragazzini . "Ci fa piacere che in un contesto tecnologico moderno come il nostro terminal trovi adeguata ambientazione la storia singolare del Mah Jong e della sua diffusione iniziata nel nostro porto", ha commentato il presidente dei TCR, Giannantonio Mingozi.

DIRE

ultima ora Processo contro i Casamorti, il Comune di Roma arriva in ritardo e non sarà parte civile

Chi siamo Contatti Notiziari

Canali - sport - magna - special - microvideo - newsletter

La storia del Mah Jong? Si nasconde tra i container del porto di Ravenna

I nostri Tg

LAZIO POLITICA

REGIONALE

AMBITI SANITÀ

AGGIORNAMENTI REGIONALI

UN QUOTIDIANO QUOTIDIANO DELLE NOTIZIE DEL GIORNO

DIREOGGI

SCARICA L'APP

ApprofonDire Videonews

VID EO | Lup a ibrid a di

VID EO | Lina rdi (Per tavo

Redazione 04/07/2019

ApprofonDIRE: Emilia Romagna, Giovanni

Un film racconterà la storia di questo gioco che arriva dalla Cina ha una delle sue culle naturali nel porto di Ravenna, grazie alla Via delle Seta. Ieri le riprese tra i container del porto

BOLOGNA - Avete presente il gioco Mah Jong? Quel gioco a quattro in cui bisogna creare il maggior numero di combinazioni con le tessere? Ebbene, se è abbastanza noto che il gioco sia nato in Cina probabilmente nel XIX secolo, non tutti sanno che una delle sue

Il Nautilus

Livorno

Livorno ha bisogno della Piattaforma Europa

Il commissario dell' **Autorità** di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, Pietro Verna, ha incontrato stamani il vescovo di Livorno, Simone Giusti. Una visita di cortesia particolarmente gradita a Verna, che ha approfittato dell' occasione per fornire al presule un aggiornamento sullo stato dell' arte dei principali interventi infrastrutturali in programma nel porto, a cominciare dalla Piattaforma Europa. Nel corso dell' incontro è emersa la volontà dei presenti a lavorare in modo sinergico per coinvolgere la comunità **portuale** in un percorso condiviso che faccia emergere le tante situazioni di povertà e debolezza presenti sul territorio, cercando di porvi rimedio. «Il porto deve tornare a volgere il proprio sguardo al sociale» ha dichiarato Giusti, che ha aggiunto: «L' **Autorità Portuale** è la più grande stazione appaltante del nostro territorio, investe milioni di euro nelle opere di ammodernamento ed espansione dello scalo, impiegando peraltro diverse imprese. La Piattaforma Europa ne è un esempio: i lavori di carotaggio relativi alla realizzazione della prima fase dell' opera stanno già dando lavoro a molte persone. Livorno ha bisogno di questi grandi appalti e ha bisogno di lavoro per risollevarsi dalla situazione di crisi in cui si trova» .



Livorno: il vescovo Giusti in visita da Verna

Massimo Belli

LIVORNO Il commissario dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Pietro Verna, ha incontrato stamani il vescovo di Livorno, Simone Giusti. Una visita di cortesia particolarmente gradita a Verna, che ha approfittato dell'occasione per fornire al presule un aggiornamento sullo stato dell'arte dei principali interventi infrastrutturali in programma nel porto, a cominciare dalla piattaforma Europa. Nel corso dell'incontro è emersa la volontà dei presenti a lavorare in modo sinergico per coinvolgere la comunità portuale in un percorso condiviso che faccia emergere le tante situazioni di povertà e debolezza presenti sul territorio, cercando di porvi rimedio. Il porto deve tornare a volgere il proprio sguardo al sociale ha dichiarato il vescovo di Livorno, che ha aggiunto: L'Autorità portuale è la più grande stazione appaltante del nostro territorio, investe milioni di euro nelle opere di ammodernamento ed espansione dello scalo, impiegando peraltro diverse imprese. La piattaforma Europa ne è un esempio: i lavori di carotaggio relativi alla realizzazione della prima fase dell'opera stanno già dando lavoro a molte persone. Livorno ha bisogno di questi grandi appalti e ha bisogno di lavoro per risollevarsi dalla situazione di crisi in cui si trova ha concluso Simone Giusti.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a search icon. Below the navigation bar, the article title 'Livorno: il vescovo Giusti in visita da Verna' is prominently displayed. The article is attributed to Massimo Belli and dated 4 July 2019. A central image shows two men, Pietro Verna and Simone Giusti, shaking hands. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the sign-up form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'MercoledìTreno: l'undicesima edizione', 'Fa Ballone incontra Ferrovie russe', and 'Livorno: il vescovo Giusti in visita da Verna'. At the bottom of the article, there is a button that says 'ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN'.

Livorno, "Suoni nel Mare" musica delle città del Mediterraneo

04 Jul, 2019LIVORNO - Dopo il grande successo dell' edizione 2018, torna anche quest' anno Suoni nel Mare , la rassegna dedicata alla musica delle città di mare e del Mediterraneo , patrocinata dall' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale e dal Comune di Livorno e organizzata dall' associazione Musicastrada .Quest' anno, il filo conduttore saranno le isole e a rappresentarle saranno ancora una volta artisti di eccezione e di grande popolarità : venerdì 5 luglio Elena Ledda si esibirà per la Sardegna , e sabato 13 luglio la band musicale siciliana Agricantus .Entrambi i concerti si terranno nella affascinante location livornese della Fortezza Vecchia, un monumento originariamente nato in acqua, a testimoniare la sua funzione di cerniera tra Mare, Porto e Città, la stessa funzione che da sempre svolge la musica delle città portuali, un misto di suoni, ritmi ed atmosfere nato dalla contaminazione delle varie culture che nei secoli ha visto i porti crocevia non solo di mercanti ma di intere popolazioni.Grazie alla sponsorizzazione di Uniport, Interporto Amerigo Vespucci e Banca di credito cooperativo Castagneto Carducci, anche quest' anno i concerti saranno ad ingresso gratuito.PROGRAMMA:Il 5 luglio, ore 22.00, Fortezza VecchiaLa sarda classicità di ELENA LEDDA e il suo progetto Lantias - Un racconto con particolare attenzione verso il femminile, che emerge potentemente dall' intensità di una lingua fortemente espressiva e senza tempo, e dalla preziosità di una musica che viaggia abbracciando suoni e voci delle genti del Mediterraneo e oltre. Musiche originali di Mauro Palmas, Silvano Lobina, Marcello Peghin, Elena Ledda. Testi originali di Maria Gabriela Ledda . Con Elena Ledda, voce, Simonetta Soro , voce, Mauro Palmas, liuto e mandola, Silvano Lobina, basso, Marcello Peghin, chitarre, Andrea Ruggeri, batteria e percussioni.Il 13 luglio, ore 22.00, Fortezza VecchiaGli Agricantus ci fanno scoprire la Sicilia con 'Akoustikòs'. La band siciliana Agricantus è certamente uno dei gruppi italiani più famosi della scena internazionale della world music prodotta in Italia.' Akoustikòs ' è il nuovo progetto musicale nel quale timbri e strumenti elettronici, elementi che da sempre hanno fatto parte della cifra stilistica e della ricerca musicale del gruppo, lasciano spazio al suono naturale, fatto di legni, corde, canne, pelli, tavole armoniche, voci, nella loro dimensione più pura.La formazione di 'Akoustikòs' vede tra le sue fila Anita Vitale alla voce e piano, Mario Cripsì ai fiati arcaici e voce, Mario Rivera al basso e voce e Giovanni Lo Cascio alla batteria e percussioni.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

protesta la cgil

«Porto senza servizi per le persone disabili, ora Verna intervenga»

PIOMBINO. «Mentre con lentezza indecente si adeguano nel tempo le strutture per i servizi ai disabili, accrescendo la consapevolezza del diritto alla qualità della vita per tutti, il porto di Piombino si presenta all' ormai avanzato esodo balneare facendo un passo indietro sui servizi dedicati e senza ambulanza». Così si esprime Patrizia Villa, segretaria confederale Cgil con delega alla disabilità, dopo aver letto sul Tirreno «di problematiche generate da mesi di paralisi dell' Autorità di sistema portuale. Su casi del genere non si può attendere l' autunno. L' emergenza è ora, e in ogni caso il servizio deve essere garantito». Per Villa si tratta «di una questione di sicurezza anche per i lavoratori e le lavoratrici in luoghi di lavoro ad alto rischio, come gli imbarchi e i porti in genere. Noi non siamo certo favorevoli alle proroghe o ai rinnovi al di fuori delle regole ma ci risulta che nel tempo siano state fatte proroghe e qui appare indispensabile e doveroso garantire il servizio». Per questo la Cgil chiede al Commissario dell' Autorità di sistema portuale, **Pietro Verna**, di intervenire urgentemente». --

Attacchi social a don Castelli ma anche tanta solidarietà
L'ex sindaco Piovani «Giorno il partito accusa violenti e senza garbi l'Autore»
L'argomento: «Inaccettabile il ricompimento con i conti del socio»

«Porto senza servizi per le persone disabili, ora Verna intervenga»

«No ad accordi correntizi sugli assetti del partito»

A. MANZONI & C. s.p.a.
RICERCA
1 AGENTE DI VENDITA
per la città di PIOMBINO
SI OFFRE
PORTAFOLIO CLIENTI
ATTIVITÀ PRESSIONALE
INQUADRAMENTO ENERGETICI



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Piombino tra Arte e Tecnologia

Una mostra archeologica arricchita con reperti di prestigio provenienti dalla collezione Gasparri del Museo etrusco di Populonia. Un percorso espositivo dedicato al rapporto tra Arte e Tecnologia, che narra la storia delle tecniche di realizzazione usate nelle composizioni dei manufatti artistici e quella delle tecnologie disponibili: l' arte di illuminare, l' arte di costruire, l' arte di plasmare, l' arte di vestire, l' arte della guerra. Tutto questo è 'Arte e Tèchne', l' iniziativa congiunta tra Autorità di Sistema Portuale e l' Associazione Archeologica Piombinese e organizzata in collaborazione con il Museo etrusco di Populonia per celebrare l' edizione annuale delle Notti dell' Archeologia, kermesse promossa dalla Regione Toscana e che dal 29 giugno al 4 agosto mette a disposizione di cittadini e turisti un ricco programma di aperture straordinarie, serali e notturne, e di eventi dedicati nei musei e nei parchi archeologici della Toscana. Il nuovo modulo espositivo sarà inaugurato domenica 7 luglio alle ore 19.30 presso la Stazione Marittima del porto di Piombino, e si affiancherà Seguirà una degustazione di prodotti del territorio a cura di Slow Food Condotta Costa degli Etruschi in collaborazione con il Centro Commerciale Naturale Castello di Populonia. «Il messaggio che da anni enti e amministrazioni locali cercano di promuovere - ha dichiarato il commissario dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale **Pietro Verna** - è che Piombino non è solo il suo porto, ma una città d' impianto medievale con un territorio, la Val di Cornia, ricco di fascino storico e di bellezze da tutelare». «Voglio ringraziare l' Associazione Archeologica Piombinese e il Museo Etrusco di Populonia perché grazie al loro impegno possiamo dimostrare che il nostro territorio ha una storia che vale la pena scoprire e conoscere», ha concluso **Verna**.



Per il Pia si invoca maggiore impegno

Per avere dati oggettivi su cui basare strategie di contrasto all'inquinamento aerobiologico e da polveri sottili, tre anni fa il professor Floriano Bonifazi aveva elaborato il Pia (Progetto Inquinamento Ancona) che coinvolge come finanziatori Regione, Comune di Ancona e **Autorità portuale**. Il piano prevede innanzitutto un monitoraggio approfondito delle particelle sospese PM10 e PM2,5, nonché di particelle organiche come pollini e spore fungine. Poi uno studio delle ricadute che la presenza di queste sostanze nell'aria può avere sull'ambiente e sulla salute. Infine l'elaborazione di iniziative atte a contrastarne gli effetti negativi. In particolare l'idea era quella di ripensare le aree verdi con l'innesto di piante non allergizzanti e che non emettono terpeni (sostanze che contribuiscono alla creazione dell'ozono), ma che al contrario sono capaci di assorbire l'anidride carbonica e altri inquinanti. L'iter è stato avviato un anno fa con il coinvolgimento di 40 professionisti. Più volte Bonifazi ha lamentato ritardi e invocato maggiore impegno. Qualcosa si è mosso e nei giorni scorsi il Comune ha affidato al Crn un incarico da 20mila per uno studio sul verde urbano «come inquinante di natura biologica o come fattore di mitigazione dei danni da inquinamento».

Primo piano • Ancona

I livelli di ozono oltre la soglia «Attenti anche agli altri veleni»

Bonifazi mette in guardia: «Il pericolo arriva dalle sostanze inquinanti da cui si forma»

LE CENTRALINE

PM10 (particelle)	233 µg/m³
PM2,5 (particelle)	113,9 µg/m³
Ozono	120 µg/m³
Diossido di azoto	33,5 µg/m³
Diossido di zolfo	8,5 µg/m³
Monossido di carbonio	2,8 mg/m³
Temperature	24,1 °C
Umidità	64,3 %
Velocità del vento	1,1 m/s



La città di Ancona è stata dichiarata inquinata da ozono. I livelli di ozono sono superiori a 120 microgrammi per metro cubo, la soglia stabilita dalla legge. Il pericolo arriva dalle sostanze inquinanti da cui si forma l'ozono. «Attenti anche agli altri veleni», mette in guardia il professor Floriano Bonifazi, che ha elaborato il Piano di Inquinamento Ancona (Pia) tre anni fa. Il professor Bonifazi ha lamentato ritardi e invocato maggiore impegno. Qualcosa si è mosso e nei giorni scorsi il Comune ha affidato al Crn un incarico da 20mila per uno studio sul verde urbano «come inquinante di natura biologica o come fattore di mitigazione dei danni da inquinamento».



Tre crociere in porto Debutta la Sea Cloud

ANCONA Tre crociere al porto di Ancona, con una new entry. L'arrivo, per la prima volta quest'anno, del veliero da crociera Sea Cloud (nella foto), previsto alla banchina 15. Oggi, ci sarà l'appuntamento settimanale con Msc Sinfonia che arriverà al terminal crociere alle 10 da Dubrovnik e ripartirà alle 18 per Venezia. Domani attraccherà alle 8, alla banchina 15, l'elegante veliero da crociera Sea Cloud. Il brigantino ha 32 cabine da sogno per una crociera di lusso, in cui viaggiano, al massimo, 64 passeggeri. Infine, lunedì 8 luglio, al terminal crociere, attraccherà Marella Explorer 2 della Marella Cruises. La nave arriverà alle 7.30 da Spalato, in Croazia, e ripartirà poi per Venezia.

Primo piano • Ancona

Flaminia, finalmente i lavori Da lunedì strada a due corsie

Per 20 giorni carreggiata dimezzata, nel clou dei vacanzieri. Il Comune consiglia di passare per Positano

L'APPALTO L'azienda che ha vinto l'appalto per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche di Ancona è stata scelta dal Comune. Il contratto è stato siglato con l'azienda Anconese Impianti e Servizi, che ha una esperienza trentennale nel settore. Il contratto ha una durata di tre anni, con un importo complessivo di 10 milioni e 500 mila euro. L'azienda sarà responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche, dalla pulizia delle strade alla manutenzione delle opere idriche e fognarie. Il Comune ha scelto l'azienda Anconese Impianti e Servizi per la sua esperienza e la sua serietà.

Trasporti Il Comune ha scelto l'azienda Anconese Impianti e Servizi per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche. Il contratto ha una durata di tre anni, con un importo complessivo di 10 milioni e 500 mila euro.

L'estate entra nel vivo
Tre crociere in porto Debutta la Sea Cloud
Anche il porto di Ancona è pronto per l'estate. In questi giorni, tre crociere sono in porto. La prima è la Sea Cloud, un veliero da crociera di lusso, che è arrivato da Dubrovnik. La seconda è la Msc Sinfonia, che è arrivata da Dubrovnik e ripartirà per Venezia. La terza è la Marella Explorer 2, che è arrivata da Spalato e ripartirà per Venezia.



«Mense scolastiche, un errore la gara al ribasso»

La Uiltram Cgil critica la procedura avviata per l'appalto mensa scolastica. Il sindacato ritiene che la gara al ribasso sia un errore e che il Comune dovrebbe puntare sulla qualità e sulla trasparenza. Il sindacato ritiene che la gara al ribasso sia un errore e che il Comune dovrebbe puntare sulla qualità e sulla trasparenza.



Il Comune di Ancona ha avviato la procedura per l'appalto mensa scolastica. Il sindacato ritiene che la gara al ribasso sia un errore e che il Comune dovrebbe puntare sulla qualità e sulla trasparenza.



Porto di Ancona: da sabato a lunedì tre navi da crociera e e il brigantino più romantico al mondo

(FERPRESS) - **Ancona**, 4 luglio 2019 - Tre crociere al **porto di Ancona**, con una new entry. L' arrivo, per la prima volta quest' anno, del veliero da crociera Sea Cloud, previsto alla banchina 15. Domani, venerdì 5 luglio, ci sarà l' appuntamento settimanale con Msc Sinfonia che arriverà al terminal crociere alle 10 dal **porto** croato di Dubrovnik e ripartirà alle 18 per Venezia. La nave della compagnia di navigazione Msc Crociere sarà 28 volte ad **Ancona** ogni venerdì fino al 22 novembre, con a bordo più di 2.500 persone fra passeggeri e componenti dell' equipaggio. Per i crocieristi, insieme alla bellezza di **Ancona** e delle Marche, saranno a disposizione i servizi di "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. Sabato 6 luglio attraccherà alle 8, alla banchina 15, l' elegante veliero da crociera Sea Cloud. Il brigantino, della compagnia di navigazione tedesca Sea Cloud Cruises, ha 32 cabine da sogno per una crociera di lusso, in cui viaggiano, al massimo, 64 passeggeri oltre alle 60 persone di equipaggio. La lunghezza del veliero è di 109 metri, con tre ponti e quattro alberi in legno con 29 vele che hanno una superficie di 3.160 metri quadrati. Conosciuta oggi come la nave più romantica al mondo, è spesso utilizzata per matrimoni e per celebrare anniversari. Venne costruita nel 1931 a Kiel, in Germania, su richiesta di Edward F. Hutton, un broker di Wall Street, e della moglie Marjorie Merriweather Post, che diede personalmente le indicazioni per il suo raffinato design. Al momento della sua costruzione era considerato il più grande yacht privato al mondo. Dopo la vendita della nave nel 1955, ci furono diversi capitoli nella storia del Sea Cloud, fra i quali l' essere sede temporanea dell' ambasciata degli Stati Uniti per incontri con funzionari dell' Unione sovietica, fino a quando fu acquistata nel 1978 da un gruppo di armatori e uomini d' affari, con sede ad Amburgo, che gli diedero finalmente una nuova vita in mare. Sea Cloud ripartirà alle 18. Lunedì 8 luglio, al terminal crociere, attraccherà Marella Explorer 2 della Marella Cruises. La nave, alla quinta toccata della stagione della compagnia di navigazione inglese, arriverà alle 7.30 da Spalato, in Croazia, e ripartirà poi per Venezia. Venerdì 12 luglio sarà di nuovo in **porto** Msc Sinfonia mentre sabato 13 luglio approderà Marella Celebration. "Una nuova occasione per far conoscere a tante persone le bellezze di **Ancona** e delle Marche - afferma **Rodolfo Giampieri**, presidente dell' Autorità di sistema portuale -, la toccata inoltre del fantastico veliero Sea Cloud porterà il **porto di Ancona**, la città e il territorio in una dimensione di tappa di prestigio nel panorama crocieristico internazionale, che solo questa nuova economia del mare può permettere. Nuove opportunità di crescita, di sviluppo, di occupazione. Questo è l' obiettivo che perseguiamo con decisione". Il terminal crociere del **porto di Ancona**, come da programma stabilito, da sabato 6 luglio a 31 agosto sarà aperto e climatizzato tutti i giorni per tutti i passeggeri che transitano nello scalo.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Crociere: il fantastico veliero Sea Cloud al porto di Ancona

Tre crociere al **porto** di **Ancona**, con una new entry. L'arrivo, per la prima volta quest'anno, del veliero da crociera Sea Cloud, previsto alla banchina 15. Domani, venerdì 5 luglio, ci sarà l'appuntamento settimanale con Msc Sinfonia che arriverà al terminal crociere alle 10 dal **porto** croato di Dubrovnik e ripartirà alle 18 per Venezia. La nave della compagnia di navigazione Msc Crociere sarà 28 volte ad **Ancona** ogni venerdì fino al 22 novembre, con a bordo più di 2.500 persone fra passeggeri e componenti dell'equipaggio. Per i crocieristi, insieme alla bellezza di **Ancona** e delle Marche, saranno a disposizione i servizi di '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. Sabato 6 luglio attraccherà alle 8, alla banchina 15, l'elegante veliero da crociera Sea Cloud. Il brigantino, della compagnia di navigazione tedesca Sea Cloud Cruises, ha 32 cabine da sogno per una crociera di lusso, in cui viaggiano, al massimo, 64 passeggeri oltre alle 60 persone di equipaggio. La lunghezza del veliero è di 109 metri, con tre ponti e quattro alberi in legno con 29 vele che hanno una superficie di 3.160 metri quadrati. Conosciuta oggi come la nave più romantica al mondo, è spesso utilizzata per matrimoni e per celebrare anniversari. Venne costruita nel 1931 a Kiel, in Germania, su richiesta di Edward F. Hutton, un broker di Wall Street, e della moglie Marjorie Merriweather Post, che diede personalmente le indicazioni per il suo raffinato design. Al momento della sua costruzione era considerato il più grande yacht privato al mondo. Dopo la vendita della nave nel 1955, ci furono diversi capitoli nella storia del Sea Cloud, fra i quali l'essere sede temporanea dell'ambasciata degli Stati Uniti per incontri con funzionari dell'Unione sovietica, fino a quando fu acquistata nel 1978 da un gruppo di armatori e uomini d'affari, con sede ad Amburgo, che gli diedero finalmente una nuova vita in mare. Sea Cloud ripartirà alle 18. Lunedì 8 luglio, al terminal crociere, attraccherà Marella Explorer 2 della Marella Cruises. La nave, alla quinta toccata della stagione della compagnia di navigazione inglese, arriverà alle 7.30 da Spalato, in Croazia, e ripartirà poi per Venezia. Venerdì 12 luglio sarà di nuovo in **porto** Msc Sinfonia mentre sabato 13 luglio approderà Marella Celebration. 'Una nuova occasione per far conoscere a tante persone le bellezze di **Ancona** e delle Marche - afferma **Rodolfo Giampieri**, presidente dell'Autorità di sistema portuale -, la toccata inoltre del fantastico veliero Sea Cloud porterà il **porto** di **Ancona**, la città e il territorio in una dimensione di tappa di prestigio nel panorama crocieristico internazionale, che solo questa nuova economia del mare può permettere. Nuove opportunità di crescita, di sviluppo, di occupazione. Questo è l'obiettivo che perseguiamo con decisione'. Il terminal crociere del **porto** di **Ancona**, come da programma stabilito, da sabato 6 luglio a 31 agosto sarà aperto e climatizzato tutti i giorni per tutti i passeggeri che transitano nello scalo.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pap: "Rinnovare gli appalti per la manutenzione e ideare subito un piano di investimenti"

Il movimento di sinistra dice no al gas e ai rifiuti e chiama in causa l' onorevole Grande

CIVITAVECCHIA - Potere al Popolo interviene sulla vertenza dei metalmeccanici: «L' annunciata ed attesa uscita dal carbone di Tvn - dichiara il movimento di sinistra - può ricadere sulle spalle dei lavoratori (siano essi metalmeccanici delle ditte appaltatrici o lavoratori elettrici dipendenti di Enel) ed è proprio per questo che contestiamo da tempo le strategie di riconversione delle centrali a carbone attraverso le quali, a nostro giudizio, non si garantirebbe né l' ambiente, né gli attuali livelli occupazionali». Il gruppo politico si dice favorevole alla strada intrapresa per uscire dalla crisi, ovvero quella imboccata durante l' ultima riunione, puntando a un modello di sviluppo alternativo, ma su alcuni punti è intransigente: «Né il gas, né la paventata combustione dei rifiuti in uno dei gruppi di Tvn offrirebbero garanzie a lungo termine per la nostra città. Per tale ragione - si legge nella nota di Potere al Popolo - riteniamo indispensabile muoversi su due livelli: in primo luogo, è necessario rinnovare gli appalti della manutenzione ordinaria e straordinaria negli impianti di Torrevaldaliga Nord al fine di ridare ossigeno alle ditte dell' indotto, reintegrare gli operai licenziati e scongiurare altri provvedimenti simili; in secondo luogo occorre ideare subito un piano di investimenti ed interventi a lungo termine che sappiano traghettare Civitavecchia fuori dalla crisi e riescano al contempo a creare sbocchi lavorativi stabili e strutturali per le ditte locali». «Crediamo in questo senso che vadano recuperati subito i trecento milioni dell' ormai sfumato parco eolico e che questi vadano utilizzati per realizzare importanti opere **portuali** come il bacino di carenaggio e la darsena grandi masse - aggiunge PaP - pensiamo che solo lo sviluppo del porto e della cantieristica al suo interno potranno compensare nell' immediato futuro la crisi occupazionale legata all' obsolescenza delle locali centrali. Allo stesso tempo auspichiamo che gli investimenti destinati da Enel allo sviluppo delle rinnovabili, così come previsto dal suo piano 2019-2021, vengano utilizzati negli impianti termoelettrici attualmente alimentati a carbone e ciò a garanzia degli attuali livelli occupazionali e a parziale risarcimento dei danni ambientali causati in questi decenni». PaP auspica che la vertenza in atto, importantissima per il territorio di Civitavecchia, approdi finalmente al Ministero dello sviluppo economico in un tavolo specifico e permanente. «Il governo ha infatti l' obbligo morale di sbloccare questa situazione - prosegue la nota - a tal proposito ci chiediamo come possa la bella addormentata in parlamento, onorevole Marta Grande, non intercedere presso il suo ministro e capo politico al fine di velocizzare la convocazione di un incontro al MISE che, a quanto ci risulta, i sindacati hanno richiesto da tempo. Siamo consapevoli che la situazione è difficile e lontana dalla soluzione. Proprio per questo però, nel nostro piccolo, continueremo a supportare la lotta dei lavoratori metalmeccanici presenziando con loro i cancelli di Tvn con l' unico intento di rompere quel silenzio e quella cappa di indifferenza che per troppo tempo ha soffocato le lotte e decine di giuste rivendicazioni. A tale scopo - conclude PaP - tra le varie iniziative in campo, siamo pronti a sostenere con la massima convenzione anche un eventuale sciopero generale cittadino». (04 Lug 2019 - Ore 20:08)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pas, Marsili si dimette

L' amministratrice unica della società in house dell' Adsp passa all' Inps. Il presidente dell' Adsp di Majo la ringrazia per il suo operato

CIVITAVECCHIA - «La scorsa settimana si è dimessa l' amministratrice unica della Port Authority Security, la società in house dell' AdSP». Ne dà notizia il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo. «La dottoressa Manuela Marsili - continua il numero uno di Molo Vespucci - ha rassegnato le proprie dimissioni dall' incarico in quanto, allo stato, incompatibile con l' assunzione a tempo pieno e indeterminato, in qualità di funzionario, presso l' Inps a seguito di vincita del concorso pubblico». Di Majo ha voluto ringraziarla per il lavoro svolto. «Ha assicurato - ha continuato il presidente - l' avvio e l' attuazione delle misure di efficientamento approvate dal Comitato di gestione e dai vertici dell' AdSP, quali la riduzione delle spese di funzionamento mediante, in particolare, l' internalizzazione di attività prima affidate all' esterno. Inoltre, con la modifica della Convenzione è stato riconosciuto formalmente il Piano operativo annuale (Poa), quale strumento di pianificazione e programmazione dell' attività annuale della Pas. Infine - ha concluso di Majo - proprio nella giornata odierna, è stato conseguito un ulteriore importante risultato con la sottoscrizione, da parte delle sigle sindacali, dell' accordo integrativo, proposto dalla società, che prevede una serie di misure incentivanti a favore del personale al fine di assicurare l' efficiente esecuzione del servizio di vigilanza durante la stagione estiva». (04 Lug 2019 - Ore 19:58)



La Lente

Blue economy in crescita Serve investire nei porti

PAOLA PICA

Nonostante il rallentamento del 2018 al +3% rispetto all' anno precedente, quando il commercio **marittimo** italiano ha segnato un balzo del 4,1%, le previsioni per la «blue economy» da qui al 2023 restano più che positive: con una crescita media annuale di circa il 3,8%. Lo dice il sesto rapporto di Srm, il centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. Il report annuale è stato presentato ieri a Napoli nel giorno del primo Euromediterranean Investment Forum. «Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire e accorciare i tempi della burocrazia» ha affermato Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa nella relazione conclusiva ricordando che il traffico mondiale «ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, che significa fondali, banchine, collegamenti. E rapidità doganale» Il 2018 è stato da record per il Canale di Suez, con oltre 18 mila navi e 983 milioni di tonnellate di merci transitate. Considerati questi numeri, Srm stima che se l' Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare del 10% la capacità di attrazione, la filiera genererebbe un impatto sul valore aggiunto pari a 3,2 miliardi . Non è inutile sottolineare come tutti i dati mostrino una presenza di rilievo del Mezzogiorno, con un peso del 45% sul totale nazionale del commercio **marittimo**.

Economia 63,5 dollari 4 lire al dollaro

Sciopero all'Ilva, l'ultima mediazione

Governo e Anelco: l'Alitalia trattata: nessuna responsabilità sul passato ma rispettare il piano

«Mercato elettrico, avanti con l'apertura del 2020 ma le aziende siano corrette»

Bessegghini (Arera): il bonus sociale sia automatico

Gruppo Piaggio: Fostillo ha da 70 milioni (per la ricerca)

Blue economy in crescita: Serve investire nei porti



secondo Le stime il tasso di crescita media annua sarà del 3,8% tra il 2019 e il 2023

Commercio via mare a gonfie vele

È quanto emerge dal rapporto Srm presentato a Napoli. Protagonista sempre la Cina, ma si conferma il ruolo centrale del Mediterraneo. Buone le prospettive per l'Italia, anche legate alla nuova Via della Seta

Previsioni positive per il commercio **marittimo**, con un tasso di crescita media annua del 3,8% da qui al 2023 rispetto al +3,5% registrato tra il 2005 e il 2017. È quanto emerge dal sesto rapporto annuale «Italian maritime economy» presentato ieri a Napoli dall' istituto Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) in occasione del primo Euromediterranean Investment Forum, organizzato dalla Federazione banche assicurazioni e finanza (Febaf). Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del sistema Italia, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture. A dominare l' attività di movimentazione di container è ancora l' Asia, che copre quasi i due terzi del totale mondiale. Ben 240 milioni i container registrati in Cina, anche se, per effetto della guerra commerciale tra Washington e Pechino, «le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell' 8,2% nel primo trimestre 2019», spiega il rapporto. «E per fine anno un' ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comprimere di un ulteriore 8% i volumi transpacifici in direzione Est». La Nuova via della seta (Belt & Road Initiative-Bri), tuttavia, secondo le stime aumenterà il pil mondiale di oltre 7 mila miliardi di dollari l' anno entro il 2040, corrispondenti a una crescita del 4,2% l' anno. L' import-export tra i Paesi toccati dalla Bri rappresenta il 13,4% degli scambi globali e il 65% di quelli Ue. Sono oltre 1.000 i progetti realizzati o in corso d' opera nell' ambito della strategia Bri, anche se va rilevato qualche ripensamento in alcuni dei Paesi riceventi. L' Italia, per la sua posizione geografica e per la sua dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella Belt & Road Initiative. Il Memorandum firmato a marzo è segno di interesse a istituire sinergie. Numerosi scali italiani ospitano rotte interessate da Medio ed Estremo Oriente. In particolare l' Italia vanta scali che accolgono alleanze navali strategiche per un totale di 22 servizi regolari; 7 di questi scali sono interessati dalla Ocean Alliance che vanta la presenza della Cosco (compagnia di Stato Cinese). In questo quadro si conferma il ruolo primario di tutto il Mediterraneo, via privilegiata per i traffici containerizzati visto che concentra il 27% dei 487 servizi di linea mondiali. Inoltre, è un' area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione Nord-Sud in particolare in modalità Ro-Ro. Anche il Canale di Suez si conferma snodo strategico per i traffici marittimi mercantili mondiali, utilizzato dal 9-10% del commercio internazionale. In crescita. Il 2018 ha segnato addirittura un doppio record, per numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di cargo trasportati (983,4 milioni di tonnellate +8,2%). Grazie all' allargamento, nel 2018 la dimensione media delle navi che hanno attraversato il Canale è cresciuta del 12% (le navi container del 24%) rispetto al 2014 (l' anno precedente l' espansione), evidenziando che la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio. Secondo Srm del resto, «l' era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10-23 mila Teu verranno inaugurate 133 nuove navi, 45 delle quali nella fascia 18 mila-23 mila. Ancora, il rapporto rileva una forte tendenza alla concentrazione anche

The image shows a screenshot of a magazine article from 'MF SHIPPING & LOGISTICA'. The main headline is 'SECONDO LE STIME IL TASSO DI CRESCITA MEDIA ANNUA SARÀ DEL 3,8% TRA IL 2019 E IL 2023' followed by 'Commercio via mare a gonfie vele'. Below the headline is a sub-headline: 'È quanto emerge dal rapporto Srm presentato a Napoli. Protagonista sempre la Cina, ma si conferma il ruolo centrale del Mediterraneo. Buone le prospettive per l'Italia, anche legate alla nuova Via della Seta'. The article includes a photo of a man in a suit, likely a representative of Srm. There are also several smaller images and graphics, including one with the text 'Simplifying complexity by the digitalisation of the whole Supply Chain' and another with 'DIGITAL TWIN', 'ARTIFICIAL INTELLIGENCE', and 'INTERNET OF THINGS'. The 'Circle' logo is visible at the bottom right of the screenshot.

MF**Napoli**

delle rotte: nel 1998 i primi quattro operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, e ora il 57-58%. «E se consideriamo i primi 10 operatori, il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l' 80%», sottolinea il rapporto. In Italia cresce la componente internazionale del trasporto **marittimo**. «Il valore degli scambi commerciali tricolore via mare è stato di 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell' interscambio italiano. La Cina è il primo Paese fornitore: con 22,4 miliardi di euro rappresenta il 17% di tutto l' import via mare italiano. Al contrario, primo Paese cliente per modalità marittima sono gli Stati Uniti, che con 27,7 miliardi di euro concentrano il 23% dell' export tricolore. In Italia è tuttavia ancora basso l' utilizzo dell' intermodale: su un panel di imprese intervistate, l' 81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se l' Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare capacità e attrazione del traffico dei porti italiani del 10%, l' impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima sarebbe di ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel commercio **marittimo** italiano, il 45% del totale nazionale. In quest' ottica secondo Srm le Zone economiche speciali (Zes) devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo e attrarre investimenti industriali. «Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire e accorciare i tempi della burocrazia», ha sottolineato Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di Srm (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno). «Il traffico internazionale che è all' origine della ricchezza ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, che significa fondali, banchine, collegamenti. Ma anche rapidità delle operazioni doganali e di tutto ciò che è connesso con il commercio internazionale». (riproduzione riservata)

Il mare «vale» 58 miliardi

Dossier Srm: le imprese del Sud realizzano il 65% del loro import-export sull'acqua. Per questo «occorre senza indugio far partire le Zes e investire su porti, intermodalità e logistica»

Paola Cacace

Le imprese del Mezzogiorno realizzano ben il 65% del loro import-export via mare per un totale di 58 miliardi di euro. I porti del Sud hanno dunque un ruolo significativo per il rilancio delle filiere produttive meridionali in ambito internazionale. Basti pensare che le cosiddette 4A (agroalimentare, abbigliamento, aerospazio e automotive) e il Bio-Farmaceutico esportano 21,2 miliardi di prodotti in tutto il mondo. Sono questi alcuni dei dati che emergono dal sesto rapporto annuale «Italian Maritime Economy» presentato ieri a Napoli e curato da Srm, centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Una presentazione che tra l'altro ha coinciso quest'anno con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBaf, la Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, che proseguirà nella giornata di oggi presso il Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo. «Il rapporto offre alle imprese e agli operatori - spiega il presidente di Srm, Paolo Scudieri - una visione analitica dei fenomeni **marittimi** che stanno caratterizzando il panorama mondiale e italiano. Consideriamo che il 70% dell'import-export globale viaggia via mare. Per questo è fondamentale avere un rapporto che monitori queste dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità». Guardando al futuro del commercio marittimo è previsto un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023. «Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima - aggiunge Massimo Deandrei, direttore generale di Srm - e l'Italia ha ora una grande opportunità quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va reso ora operativo senza indugi e con convinzione». In effetti le Zone Economiche Speciali possono incentivare investimenti logistico-portuali e manifatturieri. Tuttavia il processo per renderle operative, come emerge dallo rapporto, sembra stia registrando una battuta di arresto. Eppure dalle elaborazioni di Srm è chiaro che una volta a regime in media le Zes potrebbero incrementare le esportazioni del Paese addirittura di un 40% complessivo. Applicando questa crescita agli attuali volumi di export del Mezzogiorno nel giro di 10 anni si potrebbe avere un volume di export aggiuntivo di circa 18 miliardi di euro. «L'economia marittima - dice Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo - è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo. Area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via mare. È fondamentale un coerente impegno non solo negli adeguamenti infrastrutturali ma soprattutto nel cogliere opportunità straordinarie presenti nelle Zes. Non a caso Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnarne lo sviluppo con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri». «L'Italia ha le potenzialità - dichiara Paolo Garonna, segretario Generale di FeBaf - per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo come dimostrano la ricerca Srm e le iniziative FeBaf Saranno però necessari crescenti investimenti in sostenibilità perchè l'economia e la finanza blu avranno un ruolo a dir poco trainante. Ecco perchè con occasioni di confronto come il Forum di ieri e oggi stiamo lavorando per collegare le business community del bacino anche nella prospettiva europea. Non è un caso se abbiamo deciso di tenere questo nostro forum a Napoli. Come sottolineato



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

dal report si prospetta una nuova centralità del Mediterraneo, una centralità che comporta straordinarie opportunità».

«Bisogna innovare le infrastrutture e accorciare i tempi della burocrazia»

Gros-Pietro: il Mediterraneo già oggi è molto più importante di 10 anni fa

Pa. Ca.

«Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investendo sull'accorciamento dei tempi della burocrazia. Il traffico internazionale all'origine della ricchezza ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai **porti** e rapidità delle operazioni doganali. E non va dimenticato che il Mediterraneo già oggi è molto più importante di quanto fosse 10 anni fa: perchè l' Africa è il continente che sta crescendo più rapidamente al mondo. Importanza capita dalla Cina che sta investendo tantissimo in questo mare. Noi abbiamo una posizione privilegiata, anche grazie ai **porti** del Sud, al centro del Mediterraneo e quindi si deve investire in queste nuove frontiere dell' economia». Così Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo, a Napoli a margine della presentazione del 6° rapporto annuale sulla «Italian Maritime Economy». **Parlando di nuove frontiere, che pensa del progetto Lybra, la moneta di Facebook?** «Siamo sempre favorevoli alle innovazioni che possono facilitare la attività dei nostri clienti. Il digitale e persino intelligenza artificiale avranno un ruolo sempre maggiore nell' attività bancaria. Ma siamo consapevoli che bisogna garantire stabilità finanziaria e antiriciclaggio. E non a caso siamo già presenti in sperimentazioni sul blockchain. Una tecnologia che permette di avere la registrazione certa e tracciabile di tutte le transazioni fatte». **Dipende dal numero di utilizzatori?** «In effetti è particolarmente efficace se le registrazioni sono fatte tra gruppi ristretti. Se la blockchain è estesa a un grandissimo numero di utilizzatori si creano due problemi: onerosità del processo e l' energia elettrica assorbita. Già oggi la blockchain si stima che assorba energia come tutta l' Olanda. Torno alla tracciabilità. Perchè le criptovalute, ad esempio, consentono trasferimenti di valore attraverso portafogli elettronici ma non è sempre chiaro chi sia il titolare del portafoglio elettronico. Potrebbe quindi essere uno strumento per attività di riciclaggio o addirittura terrorismo. Un' iniziativa che si orienti verso il grande pubblico e che sia priva di strumenti che garantiscano stabilità e tracciabilità presenta grossi rischi e andrebbe affrontata con una certa rapidità dall' autorità centrale di vigilanza».



Il Roma

Napoli

RAPPORTO ECONOMIA MARITTIMA Il porto di Napoli al centro del Mediterraneo fra sviluppo e criticità ataviche

Mare, crocevia di traffici produttivi

NAPOLI. Se la sfida del Mediterraneo passa anche per il porto di Napoli, dipendono sempre più dal mare le relazioni commerciali del sistema produttivo napoletano. Se così non fosse la città non sarebbe connessa e proiettata verso i mercati mondiali. Il porto sta raggiungendo risultati significativi, ma oggi è congestionato ed ha raggiunto il suo picco in termini di capacità di accogliere container. I dati parlano chiaro: le imprese napoletane realizzano la metà del loro import/export via mare. In particolare quelle legate alle cosiddette quattro A (abbigliamento, agricoltura, aero spazio e automotive) e il bio-farmaceutico. Oltre il 60% delle merci destinate all'estero transita per i porti di Napoli e di Salerno generando un valore aggiunto di circa 3,5 miliardi di euro ed un'incidenza sull'economia regionale del 4%, valore superiore alla media nazionale. Eppure, rilevano gli analisti di Srm (Centro studi legato a Intesa Sanpaolo) che ieri hanno presentato il Rapporto sull'economia marittima e sulla centralità del Mediterraneo nei traffici internazionali presso la sede di via Toledo, di fronte alla crescita del trasporto via mare nel Mare Nostrum, i due maggiori porti della regione non ne approfittano appieno. È vero che sul porto partenopeo hanno pesato le criticità legate alla gestione commissariale prima della riforma e l'incapacità di spendere le risorse europee, ma 8 anche vero che permangono i colli di bottiglia che si creano nello scalo in attesa della sburocratizzazione delle pratiche. Un'opportunità di sviluppo 8 la Zes come «generatrice di traffico aggiuntivo» ma, ha affermato il responsabile Economia marittima di Srm, Alessandro Panaro, «occorre testare non solo l'interesse degli investitori verso le caratteristiche con cui questo strumento si sta attuando ma anche la sua credibilità». E, soprattutto, ha sottolineato il direttore generale del Centro studi, Massimo Deandreis, «occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione». A questo proposito, 8 però fondamentale, ha ribadito Francesco Guido, di rettore Sud di Intesa Sanpaolo, che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche nel cogliere le opportunità presenti nelle Zes. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfezionabilità e non le potenzialità». E ha ricordato che Intesa Sanpaolo 8 impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. "Evidentemente allo stesso tempo 8 necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che 8 allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".

Mare, crocevia di traffici produttivi

Il porto di Napoli al centro del Mediterraneo fra sviluppo e criticità ataviche

Il vertice Alle Nazioni Unite per parlare di povertà e di risolluzioni contro la violenza

Derna vola a Ginevra per migranti e bambini

San Domenico Maggiore ospita il "Labour-Int2" sull'integrazione

Toma al Mann la collezione sulla Magna Grecia



Il Sannio

Napoli

Centro studi Srm

«Zes sono vitali per commercio e sviluppo»

Zone economiche speciali, compresa quella sannita imperniata sul consorzio Asi di Ponte Valentino, strategiche per lo sviluppo di industria e commercio in Campania. Il loro decollo con fondi adeguati e incentivi fiscali favorirebbe la logistica retro portuale e il commercio e dunque lo sviluppo industriale. Appello per un loro rilancio da parte del direttore del centro studi Srm, Massimo Deandreis, in occasione della presentazione del report sull' economia del mare, dopo l' introduzione dell' evento da parte del presidente di Srm Paolo Scudieri. "Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. L' era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Il valore degli scambi commerciali via mare dell' Italia è stato pari a 253,7 miliardi. Il mare assorbe il 37% dell' interscambio italiano. Se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri **porti** del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le Zes devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione", quanto sottolineato dal direttore Deandreis.



Usa-Cina: da guerra commerciale effetti su trasporti via mare

Italia dipende ancora dal mare per le relazioni internazionali

La Trade war Usa Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti **marittimi**. Le esportazioni in container dal gigante asiatico verso gli Stati Uniti sono infatti diminuite dell' 8,2% nel trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un'ulteriore 8% per la fine dell'anno. E' quanto emerge dal sesto rapporto annuale 'Italian Maritime Economy' curato da Srm. La presentazione, oggi a Napoli, in coincidenza con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum. Nel rapporto si evidenzia anche che l'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è di 253,7 miliardi ma è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: l'81 per cento delle imprese intervistate fa ricorso al mezzo gommatato per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10 per cento, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni **marittimi** che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, ha aggiunto che "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Secondo Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno". A giudizio di Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perché economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea".(ANSA).



Rapporto SRM/ Mediterraneo nuovi scenari, dal canale di Suez alle strategie della Cina

SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE 'ITALIAN MARITIME ECONOMY'

NAPOLI - È stato presentato oggi a Napoli 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 ", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest' anno, con l' apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo 'Financing Maritime Economy, Investment and Social Development' che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell' Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese , nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture ; i transiti del canale di Suez , che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale , che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina , che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali , che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici .L' evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI , Presidente di SRM, Francesco GUIDO , Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS , Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO , Responsabile dell' Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale , FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti : Francesco BELTRANO , Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confindustria , Silvia MORETTO, Presidente di Fedespediti , Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell' Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di **Assoport**. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo . *****Scudieri ha dichiarato 'I I Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell' import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità'. Deandreis ha sottolineato come il Mediterraneo stia "ritrovando la sua centralità nell' economia marittima e l' Italia ha ora una grande opportunità : quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione '.



Presentato il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy" curato da SRM

(FERPRESS) - Napoli , 4 LUG - È stato presentato oggi a Napoli 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", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest' anno, con l' apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell' Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. L' evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERY, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell' Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confindustria, Silvia MORETTO, Presidente di Fedespediti, Ferdinando NELLI FEROCCHI, Presidente dell' Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di **Assoport**. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo. Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell' import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell' economia marittima e l' Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L' economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfezionabilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo



FerPress

Napoli

delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell' opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l' internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l' intero Mezzogiorno". Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L' Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea". Per maggiori dettagli cliccare qui.

Blu economy, presentato a Napoli il rapporto Srm: nel 2018 cresce il trasporto marittimo (+3,1%)

Nel 2018 il trasporto **marittimo** ha continuato a giocare un ruolo da protagonista negli scambi commerciali mondiali e, nonostante un rallentamento dell' 1,1%, è cresciuto del 3,1 sull' anno precedente. È quanto emerge dal sesto rapporto Italian maritime economy, curato da Srm e presentato a Napoli in coincidenza con l' apertura del primo Euromediterranean investment forum, organizzato dalla Federazione banche, assicurazioni e finanza. Stando alle previsioni, il trend dovrebbe confermarsi anche nei prossimi anni, con un tasso di crescita stimato intorno al 3,8% annuo tra il 2019 e il 2023. L' Asia domina l' attività di movimentazione dei container, rappresentando i due terzi del totale globale (240 milioni di container registrati in Cina). I dati elaborati dal centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo certificano, per l' Italia, la crescita della componente internazionale del trasporto **marittimo**: il mare assorbe il 37% dell' interscambio italiano, con un valore degli scambi commerciali pari a 253,7 miliardi. Resta ancora basso l' utilizzo dell' intermodale, visto che l' 81% delle imprese intervistate preferisce ancora la gomma per raggiungere i porti. Il nostro principale fornitore resta la Cina, che con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l' import via mare nazionale. Un dato significativo, tenendo conto anche della guerra commerciale tra Usa e Cina, che nel primo trimestre del 2019 ha ridotto dell' 8,2% le esportazioni di container da Pechino. In questo contesto acquista ancora maggiore importanza la 'Belt&Road initiative', che in base alle stime porterà un aumento del Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l' anno, pari a una crescita annua del 4,2%. Il 2018 è stato un anno record per il Canale di Suez, con oltre 18 mila navi e 983 milioni di tonnellate di merci transitate. Partendo da queste cifre, Srm stima che se l' Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare del 10% la capacità di attrazione dei traffici nei nostri porti, la filiera marittima genererebbe un impatto sul valore aggiunto pari a 3,2 miliardi di euro. Guardando al Sud, tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno, con un peso del 45% sul totale nazionale del commercio **marittimo**. "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell' economia marittima - spiega il direttore generale di Srm, Massimo De Andreis - e l' Italia ha l' opportunità di trasformare la sua posizione geo-economica in vantaggio competitivo, ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità". Sulla stessa linea il segretario generale di FeBAF, Paolo Garonna, che evidenzia "le potenzialità dell' Italia per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, investendo in sostenibilità, perché economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante". Il presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, sottolinea come l' Italia dipenda ancora dal mare. "Il dovere delle banche - aggiunge - è investire e noi lo facciamo e lo faremo nella attività armatoriale, nelle infrastrutture, ma anche negli studi come quello presentato oggi, perché bisogna documentare cosa è più importante per il Paese".



Economia del mare, 6° Rapporto Srm: Guerra Usa-Cina e gigantismo navale domineranno la scena futura

In foto il porto di Napoli È stato presentato oggi a Napoli 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", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest' anno, con l' apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell' Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War Usa-Cina e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. L' evento è stato introdotto da Paolo Scudieri, presidente di SRM, Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale SRM e Alessandro Panaro, responsabile dell' Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo Garonna, segretario generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco Beltrano, capo servizio Porti e Infrastrutture di Confindustria; Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, Ferdinando Nelli Feroci, presidente dell' Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele Rossi, presidente di **Assoport**. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria Gros Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo. Scudieri ha dichiarato che "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell' import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Deandreis: "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell' economia marittima e l' Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Guido spiega che "l' economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell' opera di attrazione di investimenti



Ildenaro.it

Napoli

italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l' internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l' intero Mezzogiorno". Per Garonna "l' Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea". LEGGI IL RAPPORTO.

ZES e ZLS possono incrementare le sinergie tra industria e logistica, ma procedono ancora a rilento

Lo evidenzia SRM nel suo sesto rapporto annuale "Italian Maritime Economy" Il canale di Suez, che compie 150 anni, si conferma uno snodo strategico per i traffici marittimi mercantili mondiali e, anche grazie al raddoppio della via d' acqua egiziana inaugurato nel 2015, sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto **marittimo**

soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. Lo rileva il sesto 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", che è curato dall' associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - SRM, il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo.

Il rapporto è stato presentato oggi a Napoli in occasione dell' apertura del primo "Euromediterranean Investment Forum", meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development".

Frutto del monitoraggio dell' Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del Sistema Paese italiano, scenari in cui, anche grazie al ruolo strategico del canale di Suez, il Mediterraneo sta ritrovando una propria centralità nell' ambito dei traffici marittimi mondiali, con - specifica la pubblicazione - i porti dell' East Med che mostrano incrementi importanti grazie anche agli effetti della Belt & Road Initiative e con con una crescita incalzante della competitività degli scali del South Med che hanno ormai quasi azzerato il gap con i porti del Nord del Mediterraneo.

Scenari - si desume dal rapporto di SRM - che offrono opportunità all' Italia, occasioni che però sinora non sono state colte. «Il Mediterraneo - ha affermato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - sta ritrovando la sua centralità nell' economia marittima e l' Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma - ha rilevato Deandreis presentando il rapporto - occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione».

Per SRM, infatti, le Zone Economiche Speciali, assieme alle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), «possono rappresentare un importante strumento per incentivare investimenti logistico-portuali e manifatturieri». «Tuttavia - denuncia il rapporto - il processo per rendere operativi questi strumenti, dopo un' accelerazione iniziale sta registrando una battuta di arresto abbastanza forte. Trascorsi due anni dal decreto legge istitutivo, le ZES sembrano arenate proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica».

Secondo SRM, inoltre, l' Italia potrebbe cogliere le opportunità offerte dalla ritrovata centralità del Mediterraneo anche attraverso nuovi investimenti portuali. L' associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ritiene infatti che se l' Italia «effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sempre sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari ad ulteriori 3,2 miliardi di euro. A conferma - precisa il rapporto - del ruolo attivo e propulsivo della filiera **marittimo portuale** nel contesto produttivo nazionale e del ruolo che le ZES potrebbero svolgere attirando investimenti».

«Da elaborazioni di SRM, su dati World Bank, effettuate su un panel di ZES - spiega il rapporto - è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra i sette ed i 10 anni), in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi



Il quotidiano online per gli operatori e gli utenti del trasporto

4 luglio 2019

ZES e ZLS possono incrementare le sinergie tra industria e logistica, ma procedono ancora a rilento

Lo evidenzia SRM nel suo sesto rapporto annuale "Italian Maritime Economy"

Il canale di Suez, che compie 150 anni, si conferma uno snodo strategico per i traffici marittimi mercantili mondiali e, anche grazie al raddoppio della via d'acqua egiziana inaugurato nel 2015, sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. Lo rileva il sesto 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", che è curato dall'associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - SRM, il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Il rapporto è stato presentato oggi a Napoli in occasione dell'apertura del primo "Euromediterranean Investment Forum", meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development".

Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del Sistema Paese italiano, scenari in cui, anche grazie al ruolo strategico del canale di Suez, il Mediterraneo sta ritrovando una propria centralità nell'ambito dei traffici marittimi mondiali, con - specifica la pubblicazione - i porti dell'East Med che mostrano incrementi importanti grazie anche agli effetti della Belt & Road Initiative e con con una crescita incalzante della competitività degli scali del South Med che hanno ormai quasi azzerato il gap con i porti del Nord del Mediterraneo. Scenari - si desume dal rapporto di SRM - che offrono opportunità all' Italia, occasioni che però sinora non sono state colte.

«Il Mediterraneo - ha affermato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma - ha rilevato Deandreis presentando il rapporto - occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione».

Per SRM, infatti, le Zone Economiche Speciali, assieme alle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), «possono rappresentare un importante strumento per incentivare investimenti logistico-portuali e manifatturieri». «Tuttavia - denuncia il rapporto - il processo per rendere operativi questi strumenti, dopo un'accelerazione iniziale sta registrando una battuta di

arresto abbastanza forte. Trascorsi due anni dal decreto legge istitutivo, le ZES sembrano arenate proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica».

Secondo SRM, inoltre, l'Italia potrebbe cogliere le opportunità offerte dalla ritrovata centralità del Mediterraneo anche attraverso nuovi investimenti portuali. L'associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ritiene infatti che se l'Italia «effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sempre sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari ad ulteriori 3,2 miliardi di euro. A conferma - precisa il rapporto - del ruolo attivo e propulsivo della filiera **marittimo portuale** nel contesto produttivo nazionale e del ruolo che le ZES potrebbero svolgere attirando investimenti».

«Da elaborazioni di SRM, su dati World Bank, effettuate su un panel di ZES - spiega il rapporto - è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra i sette ed i 10 anni), in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi

Informare

Napoli

di export del nostro Mezzogiorno (le ZES - ricorda il documento - si possono costituire infatti solo nel Sud mentre per il centro nord le ZLS), nell' arco di un decennio si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro». L' associazione ritiene inoltre che le ZES, in particolare, possano dare un forte impulso al traffico dei container: «un' analisi di SRM - precisa il rapporto - ha mostrato come su un panel di porti del Mediterraneo, dotati di Zone Economiche Speciali, tale traffico abbia avuto incrementi medi annui negli ultimi 10 anni dell' 8,4% (si pensi che in Italia la crescita è stata nello stesso periodo pari a poco più dell' 1%). Anche in questo caso, se applicassimo questa percentuale di incremento ai porti meridionali, che movimentano il 40% del traffico container italiano pari a quattro milioni di teus, in 10 anni potremmo aumentare il volume fino a 7,4 milioni di teus. A questo incremento di traffico si assommerebbero anche i conseguenti impatti positivi relativi alla lavorazione logistica a valore aggiunto». Quindi, conclude il rapporto, con il Mezzogiorno che «è la potenziale piattaforma logistico-portuale del Paese, al servizio dell' industria del territorio», «occorre senza indugio far partire le ZES - Zone Economiche Speciali e investire su porti, intermodalità e logistica integrata ai processi industriali». «L' economia marittima - ha sottolineato il direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo, Francesco Guido - è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. È però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività, ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità». Guido ha ricordato che «Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell' opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri».

Informazioni Marittime

Napoli

Italia tra il martello USA e l'incudine cinese

Via mare, il Paese esporta con gli Stati Uniti e importa con la Cina. Il sesto rapporto "italian maritime economy" di SRM Intesa San Paolo

Se l'Italia riuscisse ad attirare un decimo di traffico in più nei suoi porti genererebbe un valore aggiunto pari a 3,2 miliardi di euro. Nel frattempo, è l'incudine tra il martello statunitense e la staffa cinese, che si fanno la guerra commerciale. È il quadro che fa il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) del gruppo Intesa San Paolo, che oggi a Napoli ha presentato il sesto rapporto *italian maritime economy*, un osservatorio sullo stato di salute dello shipping mediterraneo nel contesto geopolitico internazionale. L'Italia è il paese che importa dalla Cina ed esporta verso gli Stati Uniti, due paesi attualmente in conflitto commerciale attraverso i dazi. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare nel nostro paese è stato pari a 253,7 miliardi di euro, pari al 37 per cento dell'interscambio complessivo. La Cina è il nostro principale fornitore: con 22,4 miliardi rappresenta il 17 per cento dell'import via mare italiano. Gli Stati Uniti invece sono il primo paese cliente, che con 27,7 miliardi di euro concentra il 23 per cento dell'export nostrano. Il tasso di crescita del commercio **marittimo** mondiale da qui ai prossimi quattro anni si dovrebbe mantenere sul 3,8 per cento (tra il 2005 e il 2017 è stato del 3,5%). L'Asia domina il flusso dei container, rappresentando due terzi del totale. Per effetto della guerra dei dazi tra Cina e Usa, però, sta cambiando il flusso transpacifico. Le esportazioni di container dalla Cina agli Stati Uniti sono calate dell'8,2 per cento nei primi tre mesi di quest'anno, un tasso che secondo le stime corrisponderà grossomodo alla contrazione annuale. Guardando ai prossimi decenni, l'infrastruttura capillare terrestre, fatta soprattutto di ferrovie, che la Cina sta finanziando su tutta l'Eurasia, ovvero la belt and road initiative, incrementerà il Pil mondiale del 4,2 per cento l'anno nei prossimi vent'anni, pari a 7 mila miliardi l'anno. Sembra non fermarsi il gigantismo navale, sempre nel trasporto container. Nei prossimi tre anni verranno varate 133 navi tra i 10 mila e i 23 mila teu e 45 tra i 18 mila e i 23 mila teu. In una galassia di operatori ormai sempre più simile a un condominio: se nel 1998 i primi 4 operatori detenevano un quinto del mercato, oggi ne possiedono quasi il 60 per cento. Sempre nel 1998 i primi dieci operatori avevano il 40 per cento dei servizi, oggi l'80 per cento. «Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità per attirare investitori», commenta Massimo Deandreis, direttore generale di SRM. «Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione». «Consideriamo che il 70 per cento dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità», ha concluso il presidente di SRM, Paolo Scudieri.



NEL MEZZOGIORNO IL 45% COMMERCIO MARITTIMO ITALIANO

"Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. È importante che su questo quadro intervengano le autorità pubbliche regionali perché un investitore quando arriva nel mezzogiorno cerca un livello di assistenza, semplificazione, accompagnamento, tracciatura che a nostro giudizio hanno in questo momento delle importanti aree di miglioramento". Così Francesco Guido, direttore regionale Sud Italia Intesa Sanpaolo, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy" a **Napoli**. "Se è vero che il 45% nel traffico delle merci via mare transita per i porti del mezzogiorno - riprende Guido - questo non rappresenta un connotato che si scarichi effettivamente nella economia del sistema produttivo, perché è di transito e non genera quegli elementi di internazionalizzazione e di produzione che possono generare posti di lavoro. Noi stiamo sostenendo i porti e le zone economiche speciali in questa attività di conoscenza sul contesto italiano e internazionale". "Quale può essere il ruolo della banca per sostenere la crescita? Noi da due anni abbiamo cominciato a fornire supporto attraverso l' accordo per lo sviluppo delle zone economiche speciali che hanno attinenza con i porti e quindi con il traffico marittimo - continua - Banca Intesa poi organizza incontri con gli operatori istituzionali internazionali che possono avere interesse sul settore delle infrastrutture e della logistica. Non dimentichiamo le tappe a Dubai di aprile e la prossima di Pechino ad ottobre. Incontri che servono a far convergere nel mezzogiorno per situare nuovi investimenti e potenziare la nostra infrastruttura. Dall' altra parte sono occasioni in cui sviluppiamo incontri tra importatori-esportatori italiani con le controparti straniere. Portare i presidenti dei porti, i nostri imprenditori sui mercati internazionali significa dare competenza di supporto alla nostra idea di sviluppo economico del mezzogiorno". "Qual è il ruolo della Campania e di **Napoli** nel commercio marittimo? È sbagliato - aggiunge Massimo Deandrei, direttore Srm - vedere una contrapposizione con Genova e Trieste, che a volte vengono indicate come le porte della via della seta, mentre il sud sarebbe escluso. Questo non è vero. Genova e Trieste rispondono a una logica diversa che è quella di entrare nel cuore dell' Europa. Mentre i porti del sud Italia sono la porta per entrare nell' economia italiana fino alla pianura padana. Il **porto** di **Napoli** sta crescendo bene, ma ha dei nodi che sono tipici di tutto il sistema portuale italiano, di ritardi accumulati negli anni, che non si possono colmare in poche settimane o pochi mesi. Ma la strada è stata intrapresa: la riforma portuale del governo di due anni fa inizia a dare dei risultati, bisogna accelerare. Non invertire la rotta".



NEL 2018 SCAMBI COMMERCIALI VIA MARE PER 253,7 MILIARDI

NAPOLI (ITALPRESS) - In Italia cresce la componente internazionale del trasporto **marittimo**. Il valore degli scambi commerciali via mare dell' Italia nel 2018 è stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell' interscambio italiano. La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l' import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 miliardi concentra il 23% del nostro export. È quanto emerge dal 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "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", presentato a Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo, a Napoli. L' Asia - secondo il report - domina l' attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell' 8,2% nel 1° trimestre del 2019. Le stime dicono che un' ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell' anno.(ITALPRESS).



Il rapporto 'Italian Maritime Economy' di Srm

Crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023

Massimo Belli

NAPOLI È stato presentato oggi a Napoli 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, curato da Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo Financing Maritime Economy, Investment and Social Development che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto Italian Maritime Economy delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War Usa-Cina e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. L'evento è stato introdotto da Paolo Scudieri, presidente di Srm, Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. Scudieri ha sottolineato che il Rapporto di Srm, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale Srm e Alessandro Panaro, responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy di Srm. Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità ha detto Massimo Deandreis nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione. A seguire, la tavola rotonda moderata da Paolo Garonna, segretario generale FeBAF, sul tema I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici che ha visto gli interventi di Francesco Beltrano, capo servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma; Silvia Moretto, presidente di Fedespedi; Ferdinando Nelli Feroci, presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI) e Daniele Rossi, presidente di Assoporti. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTOTRASPORTO'. The main headline is 'Il rapporto "Italian Maritime Economy" di Srm' with a sub-headline 'Crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023'. Below the headline is a photo of a presentation event in a large hall. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Email', and 'Indirizzo email'. Below the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email. At the bottom of the page, there's a button that says 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN'.

Napoli Village

Napoli

SRM, presentato il 6° Rapporto Italian Maritime Economy

NAPOLI - È stato presentato oggi a Napoli 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", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo 'Financing Maritime Economy, Investment and Social Development' che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. L'evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma, Silvia MORETTO, Presidente di Fedespedi, Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di **Assoporti**. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo. ***** Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato 'Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità'. Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, 'Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione'. Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo 'L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfezionabilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera



Napoli Village

Napoli

di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l' internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l' intero Mezzogiorno'. Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): 'L' Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea'. [Clicca sul link sottostante per scaricare il Comunicato Stampa corredato dalla sintesi del Rapporto.](#)

SRM: presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy".

Napoli, 4 luglio 2019 - È stato presentato oggi a Napoli 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", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest' anno, con l' apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell' Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. L' evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell' Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma; Silvia MORETTO, Presidente di Fedespediti, Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell' Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di **Assoport**. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo. Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell' import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell' economia marittima e l' Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L' economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfeffibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond



Sea Reporter

Napoli

di 1,5 miliardi così come nell' opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l' internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l' intero Mezzogiorno". Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L' Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea". La Trade war USA Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi, l' Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali. Le ZES devono decollare al più presto La presentazione ha coinciso col primo Euromediterranean Investment Forum dalla Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF). Highlights del Rapporto Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%) l' Asia domina l' attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell' 8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un' ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell' anno. Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l' anno, pari a una crescita del 4,2% annuo. Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. L' era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000. Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l' 80%. In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell' Italia è stato pari a 253,7 mld. Il mare assorbe il 37% dell' interscambio italiano. La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld rappresenta il 17% di tutto l' import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld concentra il 23% del nostro export. In Italia ancora basso l' utilizzo dell' intermodale; su un panel di imprese intervistate, l' 81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.

Dragaggio, nuove analisi «Stessi dati di 14 anni fa»

Vignaroli: «La classificazione dei fondali è sempre A2, come il primo intervento» In gioco la competitività del porto, l' aumento dei pescaggi e la salute dei fondali

«Mi lascia perplesso vedere che la classificazione dei fondali del **porto di Salerno** sia la stessa dopo 14 anni dal primo dragaggio». Stefano Vignaroli (M5S), presidente della Commissione bicamerale d' inchiesta sul ciclo dei rifiuti, ieri mattina, all' uscita dalle audizioni in Prefettura ha ribadito la necessità di ulteriori approfondimenti sul dragaggio del **porto di Salerno** che partiranno a novembre. «Rispetto al 2004, la classificazione odierna dell' inquinamento dei fondali è sempre A2 - ha sottolineato Vignaroli - Questo significa che in questi 14 anni non c' è stato un impatto significativo e misurabile delle attività portuali sui fondali. Un punto che mi ha molto incuriosito e che merita un approfondimento. Chiederemo maggiori informazioni sulle caratterizzazioni e sulle analisi effettuate sui fondali del **porto salernitano**». I risultati richiesti arriveranno nei prossimi mesi e il presidente Vignaroli ha annunciato: «Si tratta di un lavoro che impiega un po' di tempo e bisogna anche comprendere come la normativa che è cambiata abbia potuto incidere sulle attività portuali». Al telefono, invece, il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, che gestisce i porti i tre principali porti campani, l' ingegnere Francesco Messineo , ha dichiarato: «I fondali del **porto di Salerno** sono pulitissimi come dimostrano centinaia di analisi effettuate in questi anni. Questo dipende dal fatto che alle spalle c' è la montagna e non ci sono scarichi a mare. In più, le dighe foranee difendono il bacino portuale da possibili contaminazioni che arrivano dall' esterno. I traffici inquinanti, infine, sono quelli petroliferi o quelli dei minerali, che nel **porto di Salerno** non si sono mai stati fatti». La Commissione, oltre a Vignaroli, era composta dai deputati Chiara Braga (Pd), la salernitana Marzia Ferraioli (Fi), Antonio Del Monaco (M5S), Tullio Patassini (Lega), Renata Polverini (Fi) e dai senatori Massimo Vittorio Berutti (Fi), Antonio Andrea Ferrazzi (Pd) e Paola Nugnes del gruppo misto, e da alcuni consulenti. Ieri sono stati ascoltati il comandante della capitaneria di **porto di Salerno**, il capitano di vascello Giuseppe Menna , e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, Pietro Spirito . Quest' ultimo ha riferito sulle alle attività di dragaggio del **porto**. I lavori dovrebbero svolgersi tra il novembre e il marzo prossimi per la prima parte. Spirito ha riferito che lo scopo è aumentare la competitività del **porto** attraverso un aumento dei pescaggi, al momento compresi tra 6,70 a 11,80 metri, per consentire a imbarcazioni più grandi di entrare in **porto**. Il materiale di escavazione del dragaggio verrà reimmerso in mare in un' area a otto miglia nautiche dalla costa, per un raggio di 2,5 miglia nautiche. La capitaneria di **porto**, dovrà controllare che l' opera sia compatibile con la struttura portuale di riferimento e che rispetti i requisiti di compatibilità ambientale. La commissione, martedì pomeriggio, aveva effettuato un sopralluogo al **porto di Salerno** e nello specchio di mare tra **Salerno** e Cetara, per rendersi conto dell' ampiezza dell' intervento che lo scalo salernitano attende ormai dal 2004. «Il primo accesso di una delegazione della Commissione d' inchiesta sulle Ecomafie a "contesti illeciti" di parte del territorio campano ha consentito anche incontri ed audizioni su argomenti diversi - ha commentato Marzia Ferraioli -. Tra questi c' è l' importante tema delle operazioni di dragaggio che si prospettano per il futuro del **porto commerciale di Salerno**. Un intervento complesso che non può risolversi in tempi brevi, anche in ragione della nuova normativa disposta dal Ministro Costa». Salvatore De Napoli ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Dragaggio, nuove analisi «Stessi dati di 14 anni fa»

Vignaroli: «La classificazione dei fondali è sempre A2, come il primo intervento» In gioco la competitività del porto, l' aumento dei pescaggi e la salute dei fondali

«Mi lascia perplesso vedere che la classificazione dei fondali del porto di Salerno sia la stessa dopo 14 anni dal primo dragaggio». Stefano Vignaroli (M5S), presidente della Commissione bicamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, ieri mattina, all'uscita dalle audizioni in Prefettura ha ribadito la necessità di ulteriori approfondimenti sul dragaggio del porto di Salerno che partiranno a novembre. «Rispetto al 2004, la classificazione odierna dell'inquinamento dei fondali è sempre A2 - ha sottolineato Vignaroli - Questo significa che in questi

Avvisatore marittimo

Bari

Il direttore Benedetto Mineo ha spiegato che l'obiettivo è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità

Porti, verso la digitalizzazione delle dogane

L'Agenzia ha presentato un nuovo progetto per la gestione totalmente informatizzata delle procedure

Alessia Spataro

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha messo a punto un progetto volto alla completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti italiani che questa mattina, a Roma, nel corso di un convegno ha condiviso con i rappresentanti di tutti i principali enti istituzionali in ambito portuale. E' una vera e propria rivoluzione - scrive l'Agenzia in una nota - che promette, grazie all'uso di tecnologie avanzate, di semplificare la vita alle imprese e alla stessa amministrazione, creando così le premesse per attrarre maggiori traffici commerciali nei porti italiani. In seguito, ovviamente, è previsto il pieno coinvolgimento anche degli attori privati interessati alle procedure portuali, attraverso i loro organismi e associazioni di categoria. L'obiettivo - ha spiegato nel suo intervento il direttore dell'Agenzia Benedetto Mineo - è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui, ad esempio, merci sdoganate in mare, transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor. Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate. Per quanto riguarda le operazioni doganali, il progetto mira ad ottimizzare la movimentazione multimodale delle merci al fine di aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico. I grandi operatori della logistica e dei trasporti che agiscono su scala globale - ha proseguito Mineo - ci chiedono maggiore omogeneità nei processi dei diversi porti. Processi e prassi differenti comportano infatti diseconomie anche per gli operatori e gli imprenditori del settore. Con il nostro progetto vogliamo proprio arrivare ad una maggiore standardizzazione dei processi doganali, reingegnerizzandoli, rendendoli più semplici e omogenei sul territorio. La soluzione messa a punto dall'Agenzia ha il vantaggio di essere aperta al dialogo con qualsiasi sistema informativo attualmente utilizzato dalle Autorità Portuali e valorizza le sinergie tra tutti gli attori coinvolti». Sarà Bari il primo porto italiano a sperimentare il nuovo progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali, modello che verrà poi esteso su scala nazionale. Il progetto speciale a livello nazionale sarà condotto in raccordo con l'Agenzia per l'Italia Digitale nell'ambito delle strategie nazionali per la trasformazione digitale del settore pubblico e del Paese, previste nel Piano Triennale per l'informatica 2019-2021, e si articolerà in più fasi. La prima fase riguarderà la definizione del modello generalizzato di interoperabilità per lo scambio dati tra i sistemi doganali e portuali sulla base del sistema in realizzazione a Bari. Il porto di Bari, infatti, è stato assunto come esempio di best practice per via dei risultati eccellenti riscontrati dal progetto pilota sviluppato nell'ambito del Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 che, nell'ottica delle tecnologie 4.0 (Internet of things - IoT, Blockchain, Intelligenza artificiale, ecc.), prevede la completa digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco, ingresso e uscita dai nodi portuali (Gate automation), del controllo sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci e del pagamento delle tasse di ancoraggio e di quelle portuali. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha ricordato che già nel 2018 l'ente aveva portato l'alta velocità nel porto di Bari. «Inoltre - ha precisato - le già avanzate dotazioni tecnologiche, soprattutto nel campo della security, di cui dispongono i cinque porti del sistema, sono state recentemente implementate dal progetto ISMAEL (Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics). Si tratta di un software innovativo che consente di effettuare analisi predittive sul livello di emissioni globale nelle aree in esame, consentendo agli attori principali, attraverso l'utilizzo di un DSS (Decision Support System), l'Internet



Avvisatore marittimo

Bari

of Things e i big data, la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione complessiva dell'impatto ambientale rinveniente dalle attività. Abbiamo messo a disposizione dell'Agenzia delle Dogane e di tutti i principali attori di questo progetto - ha concluso Patroni Griffi - il nostro know-how al fine di efficientare sensibilmente il transit time delle merci nei porti e negli snodi logistici».

Bocca di Puglia: sospesa la revoca della concessione del porticciolo

Il Tar, in fase cautelare, dà ragione alla società contro l'Autorità di sistema

Il Tar di Lecce sospende la revoca della concessione demaniale alla società Bocca di Puglia, che gestisce il porticciolo turistico e che avrebbe dovuto, proprio alla luce del provvedimento dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, smantellare strutture e moli galleggianti e liberare l'area entro la fine di questo mese. Secondo il Tribunale amministrativo regionale, infatti, il provvedimento adottato dall'Authority sulla base dell'informativa antimafia della prefettura di Roma sembrerebbe viziato da deficit motivazionale in relazione alla permanenza di un significativo collegamento tra la proprietà di Igeco e la società Bocca di Puglia dopo le disposte misure di self cleaning societario. Lo stesso Tar, tra l'altro, ha sottolineato come nella comparazione tra gli interessi antagonisti appare prevalente, nei limiti della sommaria cognizione della decisione cautelare, quello alla conservazione dei posti di lavoro da parte dei dipendenti del porto turistico. Il provvedimento, che come ha ribadito più volte il presidente dell'Autorità di sistema **Ugo Patroni Griffi** sarebbe «un atto dovuto», è strettamente collegato con l'interdittiva antimafia disposta dalla Prefettura di Roma nei confronti del socio di maggioranza di Bocca di Puglia, ovvero Igeco Costruzioni, per vicende che sono tuttavia estranee alla gestione del porticciolo turistico di Brindisi. Il decreto, emesso il 25 marzo scorso e notificato alla società il giorno successivo, prevede lo sgombero di tutte le aree a terra occupate e degli specchi d'acqua nei quali sono installati i pontili galleggianti che sono stati oggetto di concessione, nel 2000, da parte dell'allora Autorità portuale di Brindisi. A questa concessione si aggiunge anche quella, più recente, funzionale all'alimentazione dell'impianto di videosorveglianza dell'approdo. Il termine previsto, dalla data di notifica, era di 120 giorni. Il che significa che, in sostanza, poco dopo la metà di questo mese la società avrebbe dovuto fare sparire tutto quanto dall'area in concessione. Igeco, nel frattempo, ha presentato ricorso contro l'interdittiva della Prefettura di Roma ma in attesa della decisione del Tribunale amministrativo regionale del Lazio, l'Authority ha comunque avviato l'iter per la revoca della concessione. Oltre a questo, infatti, l'ente portuale non ha ritenuto sufficiente il cambio di amministratori della società né l'integrazione documentale presentata da Igeco ed ha evidenziato che il socio di maggioranza di Bocca di Puglia è ancora, di fatto, la stessa Igeco. Questo nonostante la messa in vendita, ricordata anche dal Tar di Lecce nella pronuncia in fase cautelare, da parte della società che ne detiene la maggioranza delle quote del porticciolo disposta in applicazione del piano presentato al tribunale, nell'ambito della procedura di tutela dall'interdittiva disposta dalla Prefettura di Roma per questioni estranee, come detto, alla gestione del porticciolo. Bocca di Puglia, dal canto suo, aveva ribadito di avere tempestivamente adottato ogni iniziativa necessaria per attestare la netta discontinuità tra la propria attività amministrativa e qualsivoglia influenza riferibile alla società Igeco Costruzioni, dissociandosi dalla precedente gestione e definendo una nuova governance aziendale con la nomina di un Cda estraneo ai già esistenti rapporti societari e dotato del massimo dei requisiti generali di moralità richiesti dalla contrattualistica pubblica. E proprio a seguito di queste misure, che il Tar definisce di self cleaning societario, Bocca di Puglia ha ribadito di non avere più alcun elemento nella propria amministrazione che possa riferirsi al socio Igeco Costruzioni.

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Misure che, tuttavia, secondo l' Autorità di sistema non davano garanzia di sterilizzazione ed allontanamento della società concessionaria dal pericolo di condizionamento o infiltrazione mafiosa. Proprio sulla base di questi presupposti, la società ha presentato ricorso al Tar contro la revoca della concessione. Ricorso che, almeno in fase cautelare, è stato favorevole al gestore del Marina di Brindisi, che potrà dunque proseguire con le attività almeno fino all' udienza di merito, fissata per il prossimo 11 dicembre.

Brindisi Report

Brindisi

Porticciolo, Tar sospende revoca concessione: salvi stagione e posti di lavoro

La sezione di Lecce: 'Deficit motivazionale nel provvedimento dell' Authority sulla permanenza del collegamento tra Igeco, colpita da interdittiva antimafia, e Bocca di Puglia'

STEFANIA DE CRISTOFARO

BRINDISI - Per il momento, tutto resta com' è al porticciolo turistico Marina di Brindisi, con Bocca di Puglia nella titolarità della concessione demaniale: il Tar di Lecce ha accolto l' istanza cautelare presentata dalla società, nata per la gestione della struttura, dopo la revoca firmata dal presidente dell' Authority, in seguito all' interdittiva antimafia per il socio di maggioranza Igeco. Di conseguenza, il provvedimento di **Ugo Patroni Griffi**, è stato sospeso, in attesa che i giudici amministrativi entrino nel merito, nell' udienza fissata il prossimo mese di dicembre. Salvi, quindi, la stagione estiva e i posti di lavoro dei dipendenti del Marina. Il Tar L' ordinanza è stata depositata oggi dalla Prima sezione del Tar di Lecce, presieduta da Ettore Manca, all' esito della camera di consiglio che si è svolta nella giornata di ieri (estensore Francesca Ferrazzoli, consigliere Patrizia Moro). I giudici salentina, ritenuti competenti dal presidente della sezione di Bari, al quale il fascicolo era stato trasmesso il 23 maggio scorso, hanno accolto le ragioni sostenute dagli avvocati della società Bocca di Puglia, Antonio Catricalà, Francesca Sbrana, Fabio Baglivo e Fabio Paternello. Il deficit motivazionale e i posti di lavoro "A una sommara deliberazione, propria di questa fase di giudizio, il provvedimento gravato sembrerebbe viziato da deficit motivazionale in relazione alla permanenza di un significativo collegamento tra la proprietà di Igeco e la Bocca di Puglia, dopo le disposte misure di self cleaning societario", hanno scritto i giudici nell' ordinanza. I giudici, inoltre, hanno fatto anche riferimento al fatto che "nella comparazione tra gli interessi antagonisti appare prevalente, nei limiti della sommara cognizione della decisione cautelare, quello alla conservazione dei posti di lavoro da parte dei dipendenti del porto turistico". Per questi due motivi, è stato deciso di "sospendere gli effetti del provvedimento di revoca della concessione demaniale, fatte salve eventuali ulteriori determinazioni dell' Amministrazione". L' udienza di merito Bisognerà, quindi, attendere l' udienza di merito prevista prima della fine dell' anno in corso, per capire quale sarà il futuro del porticciolo, se Bocca di Puglia, costituita il 38 dicembre 1999 su iniziativa del Comune di Brindisi, resterà o meno titolare della concessione o, se al contrario, il decreto del 25 marzo 2019 del presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale avrà o meno efficacia. I giudici, intanto, hanno ricordato che "Igeco, maggiore azionista di Bocca di Puglia", essendo titolare del 55,27 per cento "ha presentato al tribunale di Lecce una domanda di concordato preventivo" e che la Prefettura di Roma ha adottato un' informativa antimafia interdittiva sul presupposto che allo stato sussiste la presenza di situazioni relative a tentativi di infiltrazione mafiosa previsti dalla legge". Interdittiva antimafia e le dimissioni Contro l' interdittiva pende ricorso al Tar del Lazio. "Igeco, inoltre, ha depositato dinanzi al Tribunale della prevenzione di Roma, un ricorso per l' applicazione della misura di controllo giudiziario, tra i cui effetti tipici è compresa la sospensione dell' efficacia dell' informazione antimafia impugnata", si legge ancora nell' ordinanza del Tar. Il ricorso è stato già discusso e sembra imminente la pubblicazione della decisione. Bocca di Puglia, in tale contesto, ha "rappresentato via pec all' Autorità di sistema, che la soluzione ipotizzata dagli azionisti della spa è quella di dissociarsi dalla precedente gestione e definire una nuova governance aziendale, che non sia espressione del socio Igeco e la conseguente nomina di un consiglio di amministrazione completamente estraneo ai già esistenti rapporti societari e dotato del massimo dei requisiti di moralità richiesti dalla contrattualistica pubblica". Successivamente, Igeco ha "confermato le iniziativa intraprese al fine di alienare, nel rispetto delle procedure di legge, l' intero pacchetto

BRINDISIREPORT Economia

love has no labels

Porticciolo, Tar sospende revoca concessione: salvi stagione e posti di lavoro

La sezione di Lecce: "Deficit motivazionale nel provvedimento dell' Authority sulla permanenza del collegamento tra Igeco, colpita da interdittiva antimafia, e Bocca di Puglia"

di Stefania De Cristofaro

I più letti di oggi

BRINDISI - Per il momento, tutto resta com' è al porticciolo turistico Marina di Brindisi, con Bocca di Puglia nella titolarità della concessione demaniale: il Tar di Lecce ha accolto l' istanza cautelare presentata dalla società, nata per la gestione della struttura, dopo la revoca firmata dal presidente dell' Authority, in seguito all' interdittiva antimafia per il socio di maggioranza Igeco. Di conseguenza, il provvedimento di Ugo Patroni Griffi, è stato sospeso, in attesa che i giudici amministrativi entrino nel merito, nell' udienza fissata il prossimo mese di dicembre. Salvi, quindi, la stagione estiva e i posti di lavoro dei dipendenti del Marina.

unicef

Brindisi Report

Brindisi

azionario detenuto nella Bocca di Puglia". Il Tar di Lecce ha anche riportato la circostanza secondo cui "sembrerebbe che, attualmente, nessun consigliere espressione di Igeco sieda all' interno del consiglio di amministrazione di Bocca di Puglia spa, avendo rassegnato irrevocabili dimissioni i consiglieri Ilaria Ricchiuto, Ada Quartulli e Simona Cafiero".L' Autorità portuale è stata rappresentata in giudizio dall' avvocatura dello Stato.

Presentazione in grande stile per il nuovo dispositivo di security portuale con tanto di video-wall I
CONTROLLI

In porto 300 occhi digitali vigilano sulla sicurezza di passeggeri e merci

Abbiamo realizzato l'impianto più avanzato di tutta la regione e tra i migliori d'Italia

FRANCESCO TRINCHERA

Un sistema di videosorveglianza per far fronte alle diverse esigenze del porto brindisino, non solo in tema di sicurezza. Il nuovo impianto è stato presentato ieri mattina presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico meridionale, alla presenza del presidente **Ugo Patroni Griffi** e delle autorità cittadine. L'intero complesso di sorveglianza conta oltre 300 telecamere (come quelle di contesto, perimetrali e per l'acquisizione delle targhe), che sono state messe a sistema in un video-wall all'interno della control room nella sede dell'Authority. Gli obiettivi saranno puntati sulle diverse zone di competenza dell'ente per scandagliarne i vari angoli ed attraverso l'utilizzo di strumentazioni di nuova generazione consentiranno un controllo costante ed una capacità di indagine in tempo reale all'interno delle aree portuali, in modo da dare allo scalo quei necessari contorni di sicurezza che sono previsti anche dalla legge e che possano garantire anche altri tipi di attività. «Abbiamo realizzato per la prima volta a Brindisi ha commentato **Patroni Griffi** un impianto di security più avanzato di tutti i porti che fanno parte dell'Autorità di sistema portuale, probabilmente anche uno dei migliori in Italia». Come detto, il riferimento principale è l'adesione al quadro normativo per permettere le diverse attività. «Le convenzioni internazionali ha aggiunto recepite dal nostro paese e dall'Unione europea prevedono che dove un porto non sia dotato di un adeguato sistema di sicurezza, questo chiude». A questo si sommerebbe anche una questione di efficienza. «Quanto più si investe in tecnologia ha aggiunto **Patroni Griffi** tanto più si permette ad un porto di essere attrattivo». Tra i diversi utilizzi del sistema, quello di tenere sotto controllo eventuali infrazioni che sono compiute nell'area portuale, specie in termini ambientali, o ancora aspetti gestionali che guardano anche all'integrazione con la piattaforma di gestione del porto (Pcs), già utilizzata a Bari e che dovrebbe essere importata anche a Brindisi, implementando il tutto con l'utilizzo di strumenti come il 5G. Il nuovo sistema, inoltre, secondo **Patroni Griffi**, permetterebbe anche un maggiore accesso al porto da parte di quei cittadini che, previa una richiesta specifica e successiva registrazione, possono avere delle esigenze specifiche che riguardano la zona di competenza dell'Authority. Per quel che riguarda gli aspetti tecnici, Antonio Leandro dell'Università di Bari si è invece soffermato soprattutto sulla necessità di coniugare le esigenze di sicurezza con quelle della celerità dei trasporti, mentre l'ingegnere dell'Autorità di sistema Cristian Casilli ha mostrato in concreto il funzionamento della struttura, con una forma di intelligenza che tenderebbe a quella umana (middleware) che aiuta ad adattarla alle diverse esigenze. A seguire, i saluti istituzionali delle diverse autorità, dal presidente della Regione Michele Emiliano, che si è soffermato sull'importanza del porto, al sindaco Riccardo Rossi che ha guardato ai vari utilizzi di questa strumentazione anche a favore dei cittadini. Anche i rappresentanti delle Forze dell'Ordine hanno mostrato, a vario titolo, la loro soddisfazione per l'avviamento di questo tipo di impianto: erano presenti il questore, Ferdinando Rossi, il comandante in seconda della Capitaneria di porto Francesco Stagira, il comandante provinciale dei carabinieri Giuseppe De Magistris e quello della finanza, Pierpaolo Manno.



Brindisi Report

Brindisi

Porto sempre più videosorvegliato: presentato il nuovo sistema di security

Le immagini riprese dalle telecamere saranno visualizzate in tempo reale da un operatore. "Ci avviciniamo a standard Ue"

GA. GRE

BRINDISI - Le intrusioni saranno segnalate in tempo reale. Ogni movimento sospetto verrà subito comunicato alle forze dell'ordine. Vita dura anche per gli incivili dediti all'abbandono di rifiuti. Porto di Brindisi sempre più sicuro grazie all'entrata in funzione dell'infrastruttura informatica complessa a supporto della security. Le immagini riprese dalle telecamere sparse nell'area portuale compaiono sui monitor di una sala allestita presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, davanti agli occhi di un operatore. Il sistema, realizzato con tecnologie di ultima generazione, è stato presentato stamattina (giovedì 4 luglio), dal presidente dell'Authority, **Ugo Patroni Griffi**, nel corso di una dimostrazione alla quale hanno assistito anche il governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, e i vertici locali delle forze dell'ordine. Controlli sui movimenti sospetti: l'impianto di videosorveglianza consentirà di rilevare ogni forma di utilizzo improprio del porto. Sarà possibile, ad esempio, individuare il volto di un pregiudicato che compie dei movimenti sospetti nei pressi di aree sensibili, oppure dei veicoli che seguono dei percorsi insoliti. Faranno accendere una spia anche i bagagli lasciati là dove non dovrebbero trovarsi e assembramenti inaspettati di persone. Il professor Antonio Leandro e l'ingegnere Cristian Casilli, ingegnere informatico dell'ente portuale, hanno illustrato qualche caratteristica tecnica, spiegando che il sistema "si presta ad aumenti di funzionalità e che potrà essere configurato in modo da uniformarsi alle esigenze dei fruitori". Il sistema anti-intrusione

Una delle funzioni più interessanti è quella anti-intrusione. In alcune zone del porto è stata installata una fibra ottica dotata di un allarme che si attiva a ogni tentativo di ingresso non autorizzato. In altre aree, invece, l'anti-intrusione è gestita con delle linee blu virtuali che compaiono sui monitor. In futuro l'impianto potrà essere ulteriormente migliorato, come spiegato da **Ugo Patroni Griffi**, tramite l'adozione del 5G, una tecnologia che permetterà di introdurre una forma di intelligenza artificiale nel sistema di security, rendendo gli schermi più dinamici. Tutto questo, assicura **Patroni Griffi**, porterà dei vantaggi. "Il porto - afferma - potrà avvicinarsi a standard internazionali e raggiungere il bilanciamento fra efficienza, sicurezza e celerità dei trasporti, per quanto riguarda sia le merci che i passeggeri. E' verso questo bilanciamento che va l'unione europea". Il presidente dell'Authority confida inoltre in un avvicinamento fra gli interessi dell'ente e quello della città. "Più vicini agli interessi della cittadinanza". Spesso - dichiara - parliamo due linguaggi diversi, perché difendiamo interessi diversi: io devo difendere la sicurezza del porto e l'aumento del commercio, facendo tutto ciò che è in mio potere perché questo avvenga. L'interesse di un sindaco è diversa, perché la gente pensa che noi neghiamo ingiustamente l'accesso a porzioni di territorio. Adesso la tecnologia ci consentirà di conciliare questi interessi. Se qualcuno, infatti, vuole legittimamente entrare in una zona del porto, il sistema gli permetterà di accedere al suo interno, previa registrazione". A Manfredonia - conclude - un impianto che è un giocattolo rispetto a questo ci ha consentito di sperimentare la simbiosi fra esigenze della popolazione ed esigenze prioritarie del porto. Un porto sicuro diventa un porto attrattivo sia per il diritto internazionale che per le politiche dell'Unione europea".



«Erano consapevoli delle irregolarità»

Le motivazioni della sospensione di Patroni Griffi e Di Leverano: ora battaglia in Cassazione

ROBERTA GRASSI

I ricorsi in Cassazione formulati dagli avvocati sono già stati depositati, una volta note le motivazioni con cui il Riesame ha stabilito che i gravi indizi e le esigenze cautelari sono sufficienti, per lo meno in relazione a due delle accuse dell'inchiesta porto, per sostenere la misura interdittiva della sospensione dall'incarico per 8 mesi. Si parla dell'indagine che riguarda, oltre agli altri, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, e il dirigente dello stesso ente, Francesco Di Leverano. Il pm ne aveva chiesto l'arresto ai domiciliari, o in subordine la sospensione per un anno. Il gip, Stefania De Angelis, aveva rigettato l'istanza. Il Riesame ha accolto parzialmente, ma si dovrà attendere il pronunciamento della Cassazione per chiudere il cerchio sulla questione, in fase cautelare. Il gip aveva ritenuto sufficiente il sequestro delle opere che si riteneva fossero state costruite in maniera irregolare o abusiva nel porto di Brindisi: La circostanza che questo giudice non abbia ravvisato la sussistenza di taluni fatti reato a carico degli indagati, così ridimensionando le accuse mosse dal pm era scritto nell'ordinanza il tempo già trascorso dalla commissione dei reati (tra il mese di novembre del 2016 e il mese di luglio del 2017, e la personalità di Di Leverano e **Patroni Griffi**, sono elementi che consentono di escludere che sussista il concreto e attuale pericolo di commissione di delitti della stessa specie. I reati su cui sono puntati i riflettori sono una frode in pubblica fornitura per il dirigente, e un concorso in falso ideologico per il presidente. Il collegio del Riesame ha analizzato punto per punto ogni contestazione. Ed, esclusa la gravità indiziaria su alcune ipotesi di reato, ha invece ritenuto che vi siano state irregolarità (consapevoli) nel comportamento di Di Leverano, quanto ai controlli sull'esecuzione dei lavori per la strada ex Sisri, e nella condotta di **Patroni Griffi** all'origine della transazione con il Comune per evitare la prosecuzione di una causa dinanzi ai giudici del Tar, in merito alla recinzione di via del Mare. L'inchiesta è vasta, conta almeno una ventina di capi d'accusa in tutto: dagli abusi edilizi, alla lottizzazione abusiva, contestati a vario titolo a 13 indagati. Oltre a **Patroni Griffi** e Di Leverano, si tratta di Mariangela Danzi, Gaetano Giordano, Gianluca Fischetto, Maria Pia Fischetto, Antonio Iaia, Antonella Antonazzo, Teodoro Indini, Aldo Tanzarella, Salvatore Giuffrè, Giuseppe Salvatore Alemanno. Secondo il collegio, che cita intercettazioni telefoniche e dichiarazioni degli indagati ma anche di altre figure, tra cui anche dirigenti comunali, sarebbe invece concreto e attuale il pericolo di reiterazione dei reati della stessa specie di quelli per cui si procede per Di Leverano e **Patroni Griffi**. Ciò perché: gli indagati pur essendo perfettamente consapevoli che le opere di cui al progetto di sicurezza del porto di Brindisi non potevano essere realizzate in quanto l'iter amministrativo non era stato completato, non solo hanno permesso la realizzazione delle stesse ma hanno cercato anche di legittimarle concorrendo alla formazione di atti falsi. Gli indagati, insomma, non avrebbero avuto alcuna remora nel danneggiare beni paesaggisticamente vincolati e siti di interesse archeologico. La circostanza che la gravità indiziaria prosegue sia circoscritta per **Patroni Griffi** solo al falso, non attenua in alcun modo le ravvisate esigenze cautelari, in quanto il predetto è il principale



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

protagonista della vicenda. E poi ancora: La preoccupazione principale dei protagonisti della vicenda va avanti è come spendere il denaro pubblico, non verificare l' effettiva utilità delle opere da realizzare. Di tutt' altro avviso le difese, sostenute dagli avvocati Amilcare Tana, Vito Epifani, Luciano Marchianò e Carlo Enrico Paliero che hanno specificato non vi sarebbero gli estremi per una misura cautelare per nessuna delle ipotesi contestate, né per quel che concerne i gravi indizi e neppure in relazione alle esigenze cautelari. Vi sarebbe stato un clamoroso travisamento della realtà processuale, ora al vaglio degli Ermellini.

oggi a palazzo mezzanotte la seconda edizione dell' iniziativa di class editori

La Via della Seta arriva a Milano

Focus sui vantaggi della Belt and Road per le pmi. Anche Marcello Lippi e Geraci tra i partecipanti all' incontro

GIAN MARCO GIURA

Come possono affrontare le pmi italiane l' opportunità offerta dalla realizzazione delle Nuove Vie della Seta? Qual è il metodo giusto per fare affari con la Cina? A che punto è l' Italia nei rapporti commerciali con il Paese asiatiche? A queste e ad altre domande si darà risposta nell' incontro organizzato da Class Editori e MF-Milano Finanza assieme a Xinhua Silk Road Information Service e a China Economic Information Service, Belt & Road Initiative 2 - Le nuove Vie della Seta, che si svolge oggi dalle ore 8,30 alle ore 13,30 nella sede di Borsa Italiana in Piazza Affari, a Milano. L' opportunità è enorme, secondo alcune stime la Cina investirebbe fra i 150 e i 200 miliardi di dollari all' anno per i prossimi cinque anni per portare a termine questo ambizioso progetto. A che punto si trova il nostro Paese nei rapporti commerciali e d' affari con la Cina? «L' Italia è per la Cina solo il quarto partner commerciale, tra i Paesi Ue, dopo Germania, Regno Unito e Francia, nonostante siamo il secondo Paese manifatturiero di Europa», dice Carlo Ferro, presidente dell' Agenzia Ice, che interviene ai lavori di oggi. «Nel primo trimestre di quest' anno la quota export del nostro Paese si è attestata all' 1,04%, rispetto al 2,9% di quota dell' export italiano nel commercio mondiale. Ci sono evidentemente margini di miglioramento e guardiamo avanti con ottimismo perché la Cina è un' opportunità, un grande mercato in forte crescita, e il Sistema Italia vuole aiutare le imprese a esportare di più. Come Ice vediamo grandi spazi di collaborazione nella moda, nell' agroalimentare, nei macchinari e nell' e-commerce e stiamo lavorando nella promozione delle nostre startup». Un passo in avanti è stato fatto con la firma del memorandum d' intesa fra i due Paesi, di cui è stato propulsore Michele Geraci, sottosegretario di Stato al ministero dello Sviluppo economico, che interviene all' inizio dei lavori. Particolarmente interessate le pmi, cui è dedicato un panel per fornire loro gli strumenti necessari per affermarsi rispetto ai concorrenti esteri, utilizzando il metodo più efficace viste le tipicità dei cinesi. Quale? Secondo alcuni la strada seguita da Pirelli, che ha ceduto la tecnologia e mantenuto in Italia la governance, potrebbe essere fruttifera di buoni risultati. L' incontro sarà aperto dai saluti di Paolo Panerai (Class Editori), dell' ambasciatore cinese Li Junhua e del suo corrispettivo italiano in Cina, Ettore Sequi, e di Michele Geraci (sottosegretario di Stato, ministero dello Sviluppo Economico). A seguire, si alterneranno nei panel Liborio Stellino (ambasciatore italiano ad Abu Dhabi), Zeno D' Agostino (Autorità Portuale Trieste), Pasquale d' Avino (ambasciatore italiano in Kazakistan), Paolo Arnello (Camera Commercio Italia Myanmar) e Alfredo Cestari (Camera Commercio ItAfrica Centrale); con Paolo Costa (Università Ca' Foscari di Venezia, C+3C Sistemi e Strategie), Filippo Fasulo (Centro Studi per l' Impresa CeSif, Fondazione Italia-Cina) e Nunzio Tartaglia (Cassa Depositi e Prestiti). Le Vie della Seta sono legate alla connettività fisica, tema affrontato da Paolo Romiti (Salini Impregilo), Neli Nanova (China Communications Construction Company Italy), Cinzia Pasquale (Xuzhou Zhongjia International Freight Agent), **Andrea Agostinelli** (Autorità Portuale di Gioia Tauro) e Fan Erning (Eastern Air Logistics co.), mentre gli aspetti digitali saranno illustrati da Roberto Liscia (Netcomm), Alessio De Sio (Zte Italia) e da Enrica Banti (Huawei Italia). La Bri intesa come cultura e le caratteristiche precipue del lavoro in loco saranno descritte dall' architetto Italo Rota assieme a Raffaele Pasquini



MF

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

(Aeroporti di Roma) e a Ren Jun (Caissa Tourism Group), oltre che da Marcello Lippi (commissario tecnico della Nazionale di calcio cinese). Il metodo Pirelli sarà illustrato da Filippo Maria Grasso (China National Rubber&tire co, gruppo Chem China; Pirelli), Yannick Fierling (Haier Europe) e Alessandro Brussi (Danieli), mentre sull' approccio per le Pmi si confronteranno Cristiana Barbatelli (Barbatelli & Partners Management Consultants), Franco Fontana (Esautomotion), Fabio Candido (Fenicia), Paolo Cuccia (Gambero Rosso; Class Editori) e Davide Calderone (Assica). Del ruolo delle banche e delle strategie d' investimento parleranno Jiang Xu (Bank of China Milan Branch), Stefano Barrese (Intesa Sanpaolo), Mukhtar Hussain (Hsbc), Ken Hu (Asia Pacific Invesco), mentre Renzo Cavalieri (Studio Legale BonelliErede; Università di Venezia Ca' Foscari), Bai Junyi (Dentons Europe Studio Legale Tributario), Carlo Diego D' **Andrea** (Euccc) e Sara Marchetta (Chiomenti) diranno quali sono le nuove leggi sugli investimenti esteri in Cina. Infine, un panel dedicato alle informazioni con Chen Xiaobin del China Economic Information Service of Xinhua, che in partnership con Class Editori ha creato la piattaforma Classxhsilkroad, che sarà presentata oggi. (riproduzione riservata)

Via alla demolizione delle tre gru obsolete

GIOIA TAURO Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del **porto** di **Gioia Tauro**. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista Medcenter Container Terminal all' Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione dalla Cina, in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di **porto** di **Gioia Tauro** che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Grande soddisfazione per il rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista è stata manifestata dal commissario Agostinelli, che ha sottolineato come «il **porto** di **Gioia Tauro** si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro **porto** maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo» d.l. Mct sta rispettando il cronoprogramma degli investimenti.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Entro fine estate si concluderà la demolizione di quelle obsolete

Spazio a tre nuove gru al porto

Macchine di ultima generazione in grado di lavorare 23 file di contenitori

GIOIA TAURO - Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista sta MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in di verse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Grande soddisfazione, per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata dal commissario nelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo».



Porti: prosegue ammodernamento Gioia Tauro, via vecchie gru

A fine estate arriveranno quelle di ultima generazione

(ANSA) - **GIOIA TAURO** (REGGIO CALABRIA), 4 LUG - Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del **porto di Gioia Tauro**. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, è in corso la demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione, è scritto in una nota, stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di **porto di Gioia Tauro** che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Soddisfazione per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata da Agostinelli, che ha sottolineato come "il **porto di Gioia Tauro** si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro **porto** maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo". (ANSA).



Gioia Tauro: demolite 3 gru obsolete di banchina, verranno sostituite da altrettante di ultima generazione

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 4 LUG - Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Grande soddisfazione, per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, che ha sottolineato come "il porto di Gioia Tauro si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso **Agostinelli** - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo".



Porto di Gioia Tauro/ Prosegue ammodernamento, via vecchie gru

GIOIA TAURO. Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del **porto** di **Gioia Tauro**. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, è in corso la demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione, è scritto in una nota, stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di **porto** di **Gioia Tauro** che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Soddisfazione per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata da Agostinelli, che ha sottolineato come "il **porto** di **Gioia Tauro** si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro **porto** maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo". redazione@giornaledicalabria.it.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro

Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddlecarrieroperanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Grande soddisfazione, per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, che ha sottolineato come "il porto di Gioia Tauro si sta dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso **Agostinelli** - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo".



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Autorità Portuale, continua lavoro riqualificazione e rilancio terminal Gioia Tauro

Gioia Tauro - Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del **porto di Gioia Tauro**. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di **porto di Gioia Tauro** che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. "Grande soddisfazione, per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista", è stata manifestata dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**, che ha sottolineato come "il **porto di Gioia Tauro** si sta dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale". "Si tratta - ha concluso **Agostinelli** - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro **porto** maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Avviata la demolizione di tre gru di banchina nel porto di Gioia Tauro

A fine estate saranno sostituite da altrettante nuove gru di ultima generazione. Nel porto di Gioia Tauro è in corso la demolizione di tre gru di banchina obsolete che a fine estate verranno sostituite da altrettante nuove gru di ultima generazione prodotte in Cina che saranno in grado di lavorare su 23 righe di contenitori a bordo di portacontainer capaci di trasportare oltre 20mila teu. L'ammmodernamento del parco mezzi del Medcenter Container Terminal (MCT), il terminal per contenitori dello scalo calabrese, che include il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, fa parte del programma di rilancio del terminal che recentemente è passato sotto l'intero controllo del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) attraverso la propria filiale Terminal Investment Ltd. (TIL) (dell' 1 , 2 e 30 aprile 2019). Il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha espresso grande soddisfazione per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista ed ha sottolineato come «il porto di Gioia Tauro si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori messi in campo dall' Autorità Portuale di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha rilevato Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo».

Avviata la demolizione di tre gru di banchina nel porto di Gioia Tauro

A fine estate saranno sostituite da altrettante nuove gru di ultima generazione.

Nel porto di Gioia Tauro è in corso la demolizione di tre gru di banchina obsolete che a fine estate verranno sostituite da altrettante nuove gru di ultima generazione prodotte in Cina che saranno in grado di lavorare su 23 righe di contenitori a bordo di portacontainer capaci di trasportare oltre 20mila teu. L'ammmodernamento del parco mezzi del Medcenter Container Terminal (MCT), il terminal per contenitori dello scalo calabrese, che include il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, fa parte del programma di rilancio del terminal che recentemente è passato sotto l'intero controllo del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) attraverso la propria filiale Terminal Investment Ltd. (TIL) (dell' 1 , 2 e 30 aprile 2019).

Il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha espresso grande soddisfazione per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista ed ha sottolineato come «il porto di Gioia Tauro si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori messi in campo dall' Autorità Portuale di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha rilevato Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo».

Le gru in attesa in Terminal Acquisti Saverio - In attesa di servizio postale.

Conte il bene allegato	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinazione	14	15	Cerca
Altre destinazioni	2019	2016	

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Riqualificazione a Gioia Tauro: demolite tre gru obsolete

Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante strutture di ultima generazione in arrivo dalla Cina

Prosegue l'opera di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all'Autorità portuale di Gioia Tauro, dopo aver avviato l'ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni.



Italia Oggi

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Al via oggi a Milano nella sede di Borsa Italiana l'incontro dedicato alle nuove Vie della Seta

BRI, un' opportunità per le Pmi

La Cina investirà 200 mld \$ l'anno per il prossimo quinquennio

GIAN MARCO GIURA

Come possono affrontare le pmi italiane l'opportunità offerta dalla realizzazione delle nuove Vie della Seta? Qual è il metodo giusto per fare affari con la Cina? A che punto è l'Italia nei rapporti commerciali con il paese del Dragone? A queste e ad altre domande si darà risposta nell'incontro organizzato da Class Editori e MF-Milano Finanza assieme a Xinhua Silk Road Information Service e a China Economic Information Service, «Belt & Road Initiative 2 - Le nuove Vie della Seta», che si svolge oggi dalle ore 8,30 alle ore 13,30 nella sede di Borsa Italiana in Piazza Affari, a Milano. L'opportunità è enorme, secondo alcune stime la Cina investirebbe fra i 150 e i 200 miliardi di dollari all'anno per i prossimi cinque anni per portare a termine questo ambizioso progetto. A che punto si trova il nostro Paese nei rapporti commerciali e d'affari con la Cina? «L'Italia è per la Cina solo il quarto partner commerciale, tra i Paesi Ue, dopo Germania, Regno Unito e Francia, nonostante siamo il secondo Paese manifatturiero di Europa», dice Carlo Ferro, presidente di Ice Agenzia, che interviene ai lavori di oggi. «Nel primo trimestre di quest'anno la quota export del nostro Paese si è attestata all'1,04%, rispetto al 2,9% di quota dell'Export italiano nel commercio mondiale. Ci sono evidentemente margini di miglioramento e guardiamo avanti con ottimismo perché la Cina è un'opportunità, un grande mercato in forte crescita, e il Sistema Italia vuole aiutare le imprese a esportare di più. Come Ice vediamo grandi spazi di collaborazione nella moda, nell'agroalimentare, nei macchinari e nell'e-commerce e stiamo lavorando nella promozione delle nostre startup». Un passo in avanti è stato fatto con la firma del memorandum d'intesa fra i due paesi, di cui è stato propulsore Michele Geraci, sottosegretario di stato-ministero dello sviluppo economico, che interviene all'inizio dei lavori. Particolarmente interessate le pmi, cui è dedicato un panel per fornire loro gli strumenti necessari per affermarsi rispetto ai concorrenti esteri, utilizzando il metodo più efficace viste le tipicità dei cinesi. Quale? Secondo alcuni la strada seguita da Pirelli che ha ceduto la tecnologia e mantenuto in Italia la governance potrebbe essere fruttifera di buoni risultati. L'incontro sarà aperto dai saluti di Paolo Panerai (Class Editori), dell'ambasciatore cinese Li Junhua e del suo corrispettivo italiano in Cina, Ettore Sequi, e di Michele Geraci (sottosegretario di stato, ministero dello sviluppo economico). A seguire, si alterneranno nei panel Liborio Stellino (ambasciatore italiano ad Abu Dhabi), Zeno D'Agostino (Autorità Portuale Trieste), Pasquale d'Avino (ambasciatore italiano in Kazakistan), Paolo Arnello (Camera Commercio Italia Myanmar) e Alfredo Cestari (Camera Commercio ItAfrica Centrale); con Paolo Costa (Università Ca' Foscari di Venezia, C+3C Sistemi e Strategie), Filippo Fasulo (Centro Studi per l'Impresa CeSIF, Fondazione Italia-Cina) e Nunzio Tartaglia (Cassa Depositi e Prestiti). Le Vie della Seta sono legate alla connettività fisica, tema affrontato da Paolo Romiti (Salini Impregilo), Neli Nanova (China Communications Construction Company Italy), Cinzia Pasquale (Xuzhou Zhongjia International Freight Agent), **Andrea Agostinelli** (Autorità Portuale di Gioia Tauro) e Fan Erning (Eastern Air Logistics Co.), mentre gli aspetti digitali saranno illustrati da Roberto Liscia (Netcomm), Alessio De Sio (Zte Italia) e da Enrica Banti (Huawei Italia). La BRI intesa come cultura e le caratteristiche precipue del lavoro in loco saranno descritte dall'architetto Italo Rota assieme a Raffaele Pasquini



Italia Oggi

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

(Aeroporti di Roma) e a Ren Jun (Caissa Tourism Group), oltre che da Marcello Lippi (commissario tecnico, Nazionale cinese). Il metodo Pirelli sarà illustrato da Filippo Maria Grasso (China National Rubber&tire Co, gruppo Chem China; Pirelli), Yannick Fierling (Haier Europe) e Alessandro Brussi (Danieli), mentre sull' approccio per le pmi si confronteranno Cristiana Barbatelli (Barbatelli & Partners Management Consultants), Franco Fontana (Esautomotion), Fabio Candido (Fenicia), Paolo Cuccia (Gambero Rosso; Class Editori) e Davide Calderone (Assica). Del ruolo delle banche e delle strategie d' investimento parleranno Jiang Xu (Bank of China Milan Branch), Stefano Barrese (Intesa Sanpaolo), Mukhtar Hussain (Hsbc), Ken Hu (Asia Pacific Invesco), mentre Renzo Cavalieri (Studio Legale BonelliErede; Università di Venezia Ca' Foscari), Bai Junyi (Dentons Europe Studio Legale Tributario), Carlo Diego D' **Andrea** (Euccc) e Sara Marchetta (Chiomenti) diranno quali sono le nuove leggi sugli investimenti esteri in Cina. Infine, un panel dedicato alle informazioni con Chen Xiaobin del China Economic Information Service of Xinhua, che in partnership con Class Editori ha creato la piattaforma Classxhsilkroad, che sarà presentata oggi. © Riproduzione riservata.

Nuove gru dalla Cina in arrivo al porto di Gioia Tauro, demolite quelle obsolete

Continuano le operazioni di riqualificazione del **porto di Gioia Tauro**. Seguendo il cronoprogramma presentato dal nuovo terminalista, MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale, dopo l' avvio dell' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 "straddle carrier" operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete che, secondo quanto comunica la stessa Autorità, saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione. Le nuove gru « giungendo dalla Cina, saranno in grado - spiega un comunicato - di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru». Per dare adeguata sicurezza e una gestione coordinata, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di **porto di Gioia Tauro** che sta supervisionando le operazioni. Soddisfazione «per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento» del nuovo terminalista, è stata manifestata dal commissario Agostinelli, che ha sottolineato come «il **porto di Gioia Tauro** si sta dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro **porto** maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo».

NUOVE 24 ECONOMIA E LAVORO

Nuove gru dalla Cina in arrivo al porto di Gioia Tauro, demolite quelle obsolete

Il commissario Agostinelli non ha dubbi: «Servirà a rendere la scala maggiormente competitiva, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo»

di Redazione giovedì 4 luglio 2019 11:26

Foto di Gioia Tauro

Continuano le operazioni di riqualificazione del porto di Gioia Tauro. Seguendo il cronoprogramma presentato dal nuovo terminalista, MedCenter Container Terminal all'Autorità portuale, dopo l'avvio dell'ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 "straddle carrier" operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete che, secondo quanto comunica la stessa Autorità, saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione.

Le nuove gru «giungendo dalla Cina, saranno in grado - spiega un comunicato - di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru». Per dare adeguata sicurezza e una gestione coordinata, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che sta supervisionando le operazioni.

Soddisfazione «per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d'investimento» del nuovo terminalista, è stata manifestata dal commissario Agostinelli, che ha sottolineato come «il porto di Gioia Tauro si sta dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall'Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo».

SECONDI SUI SOCIAL

SECONDI SUI SOCIAL

SECONDI SUI SOCIAL

SECONDI SUI SOCIAL

ITALIA/MONDO

Amava la natura, è il giorno del dolore per Massimo vittima dello Stromboli

Putin a Roma per incontrare Mattarella, Conte, il Papa e Berlusconi

Riqualificazione del porto di Gioia Tauro

In atto la demolizione di tre gru di banchina obsolete

Massimo Belli

GIOIA TAURO Prosegue il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. I lavori procedono come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. Dopo aver avviato la riqualificazione, anche attraverso l'ammodernamento del parco mezzi, con il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione costruite in Cina, che saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teu. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Grande soddisfazione, per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d'investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, che ha sottolineato come il porto di Gioia Tauro si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall'Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo, ha concluso Agostinelli.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL
Piazza del Legname, 21 - 97023 - Palermo (PA)
Tel. 091 231111 - Fax 091 231112

Messaggero Marittimo.it Login Registrati

SHIPPING LOGISTICA PORTI AEROTRASPORTO

Riqualificazione del porto di Gioia Tauro

In atto la demolizione di tre gru di banchina obsolete

7 ore fa 2 giorni fa luglio 2019
Di Massimo Belli

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Email
Indirizzo email
Inviare

ULTIME POPOLARI

MercatoTreno: l'undicesima edizione

Pa Ballone incontra Ferrovie russe

Livorno: il vescovo Giusti in visita da Varna

VolareArte inaugurata al "Galles"

Olivetto: "Al via il collegamento ad alta velocità"

ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN

ARCHIVIO CORRELATI: (AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL) (AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO) (MEDCENTER TERMI) (PRODOTTORI CONTAINER TERMINAL) (RIQUALIFICAZIONE)

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ATTUALITA'

Porto di Gioia Tauro: procedono i lavori per la riqualificazione infrastrutturale

Il programma di sviluppo ha come obiettivo il ritorno della leadership del porto di Gioia Tauro nel Mediterraneo

Gioia Tauro (Reggio Calabria). Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del **porto di Gioia Tauro**. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Le gru saranno sostituite, a fine estate, da altre di ultima generazione provenienti dalla Cina e che saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Tutte le operazioni per motivi di sicurezza saranno vigilate e supportate dagli uomini della Capitaneria di **porto di Gioia Tauro**. **Andrea Agostinelli** si è ritenuto molto soddisfatto dell' operato svolto fino ad ora ed ha sottolineato come "il **porto di Gioia Tauro** si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso il commissario- di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro **porto** maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo". 04-07-2019 11:48.



Questo sito web utilizza i cookie per migliorare la tua esperienza di navigazione. [Accetta](#)

RTV

HOME ATTUALITÀ CRONACA POLITICA SPETTACOLO SPORT AMBIENTE CULTURA ECONOMIA PROGRAMMI

LA PUBBLICITÀ CON NOI

RTV

IL PROGRAMMA DI SVILUPPO HA COME OBIETTIVO IL RITORNO DELLA LEADERSHIP DEL PORTO DI GIOIA TAURO NEL MEDITERRANEO

Porto di Gioia Tauro: procedono i lavori per la riqualificazione infrastrutturale

Gioia Tauro (Reggio Calabria). Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi, attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, si sta procedendo alla demolizione di tre gru di banchina obsolete. Le gru saranno sostituite, a fine estate, da altre di ultima generazione provenienti dalla Cina e che saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Tutte le operazioni per motivi di sicurezza saranno vigilate e supportate dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro.

Andrea Agostinelli si è ritenuto molto soddisfatto dell' operato svolto fino ad ora ed ha sottolineato come "il porto di Gioia Tauro si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' Autorità portuale, di livellamento dei fondali del canale portuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso il commissario- di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo".

04-07-2019 11:48

di **RTV** **Condividi** **Commenta**

Commenti: 0

RTV

The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, iniziata la demolizione di tre vecchie gru

Genova - Continua il lavoro di riqualificazione e rilancio del porto di Gioia Tauro. Come da cronoprogramma, già presentato dal nuovo terminalista MedCenter Container Terminal all' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, dopo aver avviato l' ammodernamento del parco mezzi attraverso il rinnovo di 40 straddle carrier operanti sul piazzale, è in corso la demolizione di tre gru di banchina obsolete. Saranno sostituite, a fine estate, da altrettante gru di ultima generazione che, giungendo dalla Cina, saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le complesse operazioni di demolizione, è scritto in una nota, stanno coinvolgendo uno staff di specializzati professionisti, chiamati a garantire la riuscita della delicata attività di sezionamento in diverse parti della struttura delle tre gru. Per dare, altresì, adeguata sicurezza e coordinata gestione, i lavori sono vigilati e supportati dagli uomini della Capitaneria di porto di Gioia Tauro che, con una propria ordinanza, ne sta supervisionando le operazioni. Soddisfazione per la fattività e concretezza del rispetto del cronoprogramma d' investimento del nuovo terminalista, è stata manifestata da Agostinelli, che ha sottolineato come «il porto di Gioia Tauro si stia dotando di un ulteriore e innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' **Autorità portuale**, di livellamento dei fondali del canale **portuale** e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. Si tratta - ha concluso Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo, affinché possa ritrovare la sua naturale leadership nel Mediterraneo».



Avvisatore marittimo

Olbia Golfo Aranci

Avviso per la gestione del porto di Olbia

L'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna ha pubblicato un avviso esplorativo internazionale per individuare il nuovo gestore della stazione marittima e di tutta l'area dello scalo, compresi i servizi per le merci. Il 9 settembre è il termine ultimo per presentare un progetto per ridisegnare una parte consistente del porto di Olbia, che comprende la stazione marittima, l'area degli imbarchi, il terminale delle crociere, i parcheggi, gli spazi per i veicoli industriali. Per questo programma, l'Autorità portuale stanZIA una cifra iniziale di sei milioni per una gestione ventennale che prevede un canone annuale massimo di 1,9 milioni. Questo è solo il primo bando, perché in un secondo momento l'Autorità ne pubblicherà un altro per realizzare la ristrutturazione e gestire l'impianto, dove il promotore della fase progettuale avrà una priorità se presenterà un'offerta economica uguale alla migliore presentata dagli altri partecipanti. Il contratto di gestione vigente è iniziato nel 1994 e nel 2004 è stato prorogato fino al 2018.



Augusta| Lidi e palestra della Marina militare aperti ai diversamente abili.

La Marina militare ha aperto, per l'intera stagione, gli stabilimenti elioterapici di Punta Izzo ai diversamente abili. Per coloro i quali sono costretti a muoversi in carrozzina il lido sottufficiali è dotato di sedia job. A donarla è stata l'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale Augusta -Catania, presieduta da **Andrea Annunziata**. Lo fa sapere il presidente dell'associazione sportiva per diversamente abili "Il Faro", Giovanni Spadaro, esprimendo gratitudine nei confronti dell'Adsp. 'Il contrammiraglio **Andrea** Cottini, comandante del Comando marittimo Sicilia ha mostrato grande sensibilità verso i portatori di handicap. I lidi della Marina militare sono fruibili dalle persone affette da disabilità con il proprio accompagnatore' dice Sebastiano Amenta, vice presidente provinciale dell'associazione 20 Novembre 1989 (che opera principalmente a tutela dei diritti dei diversamente abili) che nei giorni scorsi ha incontrato il comandante di Marisicilia. Quest'ultimo inoltre ha concesso all'associazione 20 novembre 1989 l'utilizzo la palestra 'Stampanone' del comprensorio della Marina militare di Terravecchia per la pratica del basket, un'attività sportiva che si ispira al basket ma che grazie alle sue caratteristiche particolari e innovative, permette la partecipazione attiva di giocatori con qualsiasi tipo di disabilità (fisica o mentale) che consenta il tiro in un canestro. Attività che si sta sempre più diffondendo in città. 'Sarebbe auspicabile che l'attenzione e la sensibilità manifestate dal contrammiraglio **Andrea** Cottini nei confronti dei diversamente abili e della nostra associazione - conclude Amenta - si trovasse a 360 gradi sul tutto il territorio'.



Musumeci sul porto: «La Sicilia che piace»

capo d' orlando Nello Musumeci, governatore della Sicilia, non è mancato all' appuntamento del "compleanno" del porto di Capo d' Orlando: l' aveva promesso al sindaco paladino due mesi fa a Palermo quando fu varato il Contratto di Costa e così domenica ha mantenuto l' impegno. Accompagnato da Franco Ingrilli e dall' assessore regionale alla Salute Ruggero Razza, il governatore ha incontrato i vertici della società di gestione e visitato i locali destinati alle attività ricettive, alla ristorazione e alle esposizioni. «È una struttura all' avanguardia - ha evidenziato Musumeci -, che fa onore alla Sicilia. È curata nei particolari, con una qualità di servizi che fa la differenza. C' è una gestione attenta e accorta. Diventerà, anzi già lo è, un porto modello. Questa è la Sicilia che mi piace, la Sicilia dell' imprenditoria che sa scommettere, la Sicilia che crede che quest' Isola possa e debba avere un futuro, anche turistico». La visita ha dato l' opportunità al sindaco di perorare la causa del collegamento permanente **marittimo** con le isole Eolie e con Palermo. Attualmente i collegamenti sono garantiti da alcuni operatori **marittimi** e solo per il periodo estivo. L' anno scorso il servizio per le Eolie, al primo anno di attività del porto, totalizzò la bellezza di ventimila viaggiatori tra andata e ritorno. In questi giorni Palazzo Europa dovrebbe attivare i collegamenti stradali con navette tra la città ed il porto. Con Musumeci, il sindaco ha anche affrontato la problematica dell' erosione della spiaggia e del varo del progetto del Contratto di Costa che per Capo d' Orlando prevede un intervento su tutta la spiaggia. Intanto il 15 luglio, scadrà il termine ultimo per partecipare alla gara indetta dalla Struttura Commissariale della Regione per la ricostruzione del tratto di lungomare Andrea Doria, distrutto dalle mareggiate. f.p. Collegamenti per le Eolie ed erosione della spiaggianel dialogo con Ingrilli.



Avvisatore marittimo

Palermo, Termini Imerese

Un nuovo terminal per gli aliscafi

Antonio Di Giovanni

Realizzazione di un terminal in acciaio e vetro per gli aliscafi nella banchina Sammuzzo e sistemazione di tutta l'area con nuova viabilità, impianti di illuminazione, marciapiedi e aiuole. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per la costruzione di una struttura provvisoria in acciaio (nella foto) che sarà smontata successivamente per fare spazio al terminal crociere e per i lavori nella banchina. Il primo bando, i cui termini per presentare le offerte sono scaduti il 25 giugno, è per un importo complessivo di 987.078 euro, di cui 966.000 per lavori a base d'asta e 21.078 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. I lavori dovranno essere conclusi in 150 giorni dalla data di consegna del cantiere. L'edificio in questione ha una natura provvisoria -si legge nella relazione allegata al bando - e per tale ragione non è inserito nelle previsioni di piano. Sul molo Sammuzzo verrà infatti, nel prossimo futuro, realizzato, coerentemente con le indicazioni del PRP, un grande Terminal crociere il cui progetto preliminare è stato oggetto di un apposito concorso di progettazione recentemente bandito e aggiudicato. Nell'attesa tuttavia della realizzazione del terminal crociere, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale ha ritenuto di dover rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi attraverso la realizzazione di questo piccolo manufatto. L'AdSP sottolinea che la realizzazione del Terminal aliscafi sarà inquadrata in una più vasta riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'intera banchina Sammuzzo, la cui progettualità è stata curata direttamente dall'ufficio tecnico dell'Autorità di sistema portuale e che ha rappresentato per la presente proposta un riferimento di base. Il secondo bando, che scade il 7 luglio, ha un importo di 987.608 euro, di cui 976.000 per lavori a base d'asta e 11.608 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. Per l'esecuzione sono previsti 90 giorni dalla consegna dei lavori. Il progetto di sistemazione delle aree esterne della banchina Sammuzzo, si inserisce nell'ambito di una serie di interventi voluti dall'Autorità portuale al fine di migliorare la qualità dei servizi per i passeggeri in transito nel porto. Nello specifico si legge nella relazione allegata al bando - questa sistemazione viene realizzata con lo scopo di razionalizzare l'utilizzo della banchina Sammuzzo che, demolite le gru, verrà del tutto destinata al traffico Ro- Ro e Crocieristico e agli aliscafi. Il progetto prevede la razionalizzazione dei flussi veicolari lungo la banchina, divisa al centro da una grande aiuola che dividerà in due viali principali la viabilità. Il primo, lato mare, largo 14 metri, sarà prevalentemente utilizzato dai mezzi di supporto all'attività crocieristica e del Ro-Ro. Questo viale a doppia corsia termina su un'ampia rotatoria che consente l'inversione di marcia con un'area per la sosta dei pullman dei crocieristi. Un marciapiede, punteggiato da un filare di palme, definisce questo viale in fregio alla grande aiuola. L'altro asse viario, largo 7 metri, diviso in due corsie, sarà invece destinato ai passeggeri in transito per l'aliscafo. Anche questo viale termina in uno ampio slargo che consente l'inversione di marcia e l'immissione in un'area destinata alla sosta degli autoveicoli. Ventisette stalli per auto, di cui due dedicati ai disabili, consentiranno la sosta temporanea a chi si reca negli uffici della Sanità Marittima. Il progetto migliora anche l'accessibilità pedonale al nuovo terminal aliscafi, con la realizzazione di un lungo marciapiede che, dalla radice del molo, percorre l'intera lunghezza della banchina, consentendo l'accesso in sicurezza a chi dovesse attraversare l'area a piedi. Intanto è stato aggiudicato alla ditta Bsf srl di Caltanissetta il servizio di presidio, accoglienza e custodia, per due anni. L'azienda ha offerto un ribasso del 40,19% su importo a base d'asta di 185.784 euro, oltre a 5.000 euro per oneri della sicurezza.



La maledizione dei Frankenstein

di Massimo Provinciali

Ha suscitato un certo scalpore la sentenza n.1016/2019 del Tribunale di Genova (Sezione specializzata imprese), che, nell'esaminare un vicenda per la quale ha respinto la richiesta della parte attrice, ha incidentalmente affermato la natura di impresa delle autorità di sistema portuale, per la verità non con motivazioni originali, ma appiattendosi acriticamente sulla posizione della Commissione europea tutt'altro che pacifica e anzi fortemente contestata da **Assoporti** secondo la quale, in estrema sintesi, il rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni dietro pagamento di un canone costituirebbe esercizio di attività economica. Adirittura, dice il Tribunale, poiché questa attività economica è sostanzialmente esercitata in regime di monopolio, eventuali comportamenti discriminatori potrebbero configurare l'abuso di posizione dominante. Personalmente, trovo la sentenza (così come l'intera costruzione delle **AdSP** come impresa), per nulla convincente. Punto primo: la parità di trattamento, la non discriminazione, la pubblicità e la trasparenza sono canoni propri dell'azione amministrativa, discendenti direttamente dal concetto di buona amministrazione di cui all'articolo 97 della Costituzione, per cui non c'è bisogno di artificiose ricostruzioni che tirino in ballo la posizione dominante in un mercato ed il suo eventuale abuso. La Pubblica Amministrazione, di cui le **AdSP** sono indubbiamente parte, ai sensi del d.lgs n.165 del 2001, è imparziale e trasparente per definizione e qualora non lo fosse nel caso concreto, la sede per l'accertamento di eventuali illegittimità è il Giudice amministrativo. Punto secondo: il luogo dove si esercita una posizione dominante e se ne sanziona l'eventuale abuso sarebbe un mercato che in questo caso, a mio modesto parere, manca: il rilascio delle concessioni è esercizio di funzione amministrativa statale, assegnata per legge a quegli enti pubblici che sono le **AdSP**. Immediatamente al di là dei confini della circoscrizione dell'**AdSP**, le medesime funzioni sono esercitate (ormai ovunque) dai Comuni e non ho mai sentito nessuno parlare di tali funzioni come di attività d'impresa. Aggiungo un dettaglio, apparentemente insignificante, ma, per la scuola di pensiero nella quale mi sono formato, decisivo: nei manuali di diritto amministrativo su cui ho studiato (Giannini, Sandulli, Cassese, Virga), una delle caratteristiche del demanio pubblico è quella di essere *res extra commercium*, da cui l'inalienabilità, l'iusucapibilità, la non pignorabilità, ecc. ecc., e allora mi domando, come si fa a fare attività di impresa gestendo un bene non commerciabile, sul quale possono essere costituiti diritti di terzi solo con provvedimenti concessori e non con atti di diritto privato tipici del commercio? Infine, mi pare che alle **AdSP** manchino due caratteristiche fondamentali identificative dell'impresa: il rischio d'impresa (appunto) e l'obiettivo di generare utili. Sotto il primo profilo, la gestione del demanio marittimo non comporta rischi commerciali in quanto, una volta rilasciata la concessione, il canone è dovuto anche se il concessionario non dovesse rispettare il proprio Piano d'impresa. Sotto il profilo della destinazione delle entrate, è noto che le medesime vanno integralmente destinate al funzionamento dell'Ente e agli investimenti. Insomma, senza la pretesa di voler esaurire in poche righe un argomento che merita maggiori e più qualificate riflessioni, non riesco a convincermi, evidentemente per mio limite, del fatto che l'esercizio dell'attività amministrativa svolta dalle **AdSP**, in tutto e per tutto identica a quella propria degli enti locali e dello Stato nelle poche materie ancora di sua competenza, possa essere qualificato come attività d'impresa. Discorso diverso potrebbe essere fatto per quelle attività esercitate dall'**AdSP** iure privatorum, quali ad esempio la partecipazione a società nelle forme e nei limiti previsti dalla legge, oppure per l'erogazione di alcuni servizi a pagamento, ma qui il discorso si complica per la natura un ibrida propria degli enti portuali a proposito

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the Portnews website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Espo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the Portnews logo and a sub-header: 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a port facility with a ship docked. Below the image is the article title 'La maledizione dei Frankenstein' by Massimo Provinciali, dated 4 Luglio 2019. The article text is partially visible, starting with 'Ha suscitato un certo scalpore la sentenza n.1016/2019 del Tribunale di Genova...'. On the right side, there is a sidebar with various categories and links, including 'Ambiente Autorità', 'Portuali Autorità del Mare', 'Europa', 'Logistica Portuale', and 'Porto di Livorno'.

Portnews

Focus

della quale sarebbe necessaria un po' di definitiva chiarezza. C'erano una volta gli Uffici del Genio civile opere marittime che realizzavano le infrastrutture portuali e c'erano le Capitanerie di porto che rilasciavano le concessioni; entrambi gli uffici dipendevano funzionalmente dalla Direzione generale dei porti del MIT, nelle diverse denominazioni assunte a causa delle varie riforme. Se ci si fosse voluti limitare a snellire l'esercizio di queste competenze, sarebbe stato sufficiente creare nuovi uffici periferici del MIT, retti da un Direttore generale, ai quali trasferire tali funzioni. La legge n.84 del 1994 ha invece voluto disegnare un Ente più moderno, più efficace ed efficiente (e, almeno per alcuni anni, i risultati ci sono stati), arricchendolo di competenze più smart. È però necessario che tale configurazione sia precisata e difesa salvaguardandone la matrice pubblica, altrimenti si scatena il caos delle interpretazioni giurisprudenziali e politiche. In sostanza, le AdSP sono e resteranno un ibrido, ma con uno sbilanciamento in negativo. Del pubblico, ad esempio, hanno gli oneri (d.lgs n.165/2001 per il personale, i vincoli del codice appalti, il fitto sistema dei controlli), ma non hanno funzioni edilizie in ambito portuale neanche a Piano regolatore portuale approvato. Del privato, sempre per rimanere negli esempi, rischiano di avere l'obbligo di pagare le tasse su introiti che non sono utili, ma denaro pubblico, ma non hanno semplicità di azione (che non significa irresponsabilità), nell'affidare la realizzazione di un'opera. Insomma, va bene essere un Frankenstein con alcuni pezzi del pubblico ed altri del privato, ma spero che si utilizzino le caratteristiche più virtuose di ciascuna delle due componenti anziché quelle più deleterie. Oppure, si decida una volta per tutte di dare prevalenza alla normativa e alla giurisprudenza comunitaria e si buttino a mare tutte le leggi nazionali che regolano la portualità, adeguandoci al modello unico nordeuropeo. Al di là delle provocazioni, quello che è certo è che i problemi che quotidianamente occorre affrontare in ciascun porto hanno bisogno di una architettura solida, condivisa e chiara, affinché le energie non siano spese per lavorare su se stessi.