



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 12 luglio 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

11/07/2019	The Medi Telegraph «L' Art? Pensi a tutelare i monopoli» / INTERVISTA	ALBERTO QUARATI	25
------------	---	-----------------	----

Trieste

12/07/2019	Il Piccolo Pagina 25 Smart road Ferneti-banchine per cancellare le code dei tir	27
------------	---	----

11/07/2019	Ansa		28
Porti: Trieste, Tir sotto controllo con la nuova 'Smart road'			
11/07/2019	Borsa Italiana		29
Porto di Trieste e Anas presentano il progetto Smart road			
11/07/2019	FerPress		30
Porto di Trieste e Anas: Tir sotto controllo con la nuova smart road, la nuova infrastruttura tecnologica per tracciabilità mezzi pesanti			
11/07/2019	Il Nautilus		31
PORTO DI TRIESTE E ANAS: TIR SOTTO CONTROLLO CON LA NUOVA SMART ROAD			
11/07/2019	Informare		32
Nuova infrastruttura tecnologica per gestire il flusso di camion tra l'interporto e il porto di Trieste			
11/07/2019	Informazioni Marittime		33
Porto di Trieste e Anas, il progetto per eliminare le code dei tir			
11/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	34
Smart road nel porto di Trieste			
12/07/2019	FreshPlaza		35
L'Ungheria acquista una parte del porto di Trieste			

Venezia

12/07/2019	Corriere del Veneto	Pagina 11	<i>Andrea Priante</i>	36
Fanghi, Tresse alzate di un metro				
12/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 33		37
Fanghi, emergenza dragaggi siti di stoccaggio quasi pieni				
12/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 13		39
Rifiuti, fanghi, Pfas «È emergenza gestioni irregolari e manca un Piano»				
12/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 32	<i>MICHELE FULLIN</i>	40
Crociere a Marghera Per il Redentore la rotta c'è da tempo				
12/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		42
Grandi navi, la soluzione è un porto offshore con tunnel sotterraneo				
12/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 22		43
«Unesco indifferente ai temi di Venezia» L'accusa di Bandarin				
12/07/2019	Il Gazzettino	Pagina 32	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	44
Mose, braccio di ferro sul sollevamento Manca l'accordo per pagare le prove				
12/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23		45
Come gestire il futuro Mose Piano affidato a Ca' Foscari				
12/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 27		46
Vigilanza del Porto Il Tar annulla la revoca della gara da 4 milioni				
11/07/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	47
Via della Seta: i porti veneti a sostegno della rotta Adriatica				

Genova, Voltri

12/07/2019	Il Secolo XIX	Pagina 13		48
Divieti ai tir in Liguria Aspi autorizza nuovi percorsi				
11/07/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	49
Trasporti eccezionali, scatta il veto di autostrade				
11/07/2019	PrimoCanale.it			50
Autostrade chiude i trasporti eccezionali, porto di Genova penalizzato: scoppia il caos				
11/07/2019	The Medi Telegraph		<i>MATTEO DELL'ANTICO</i>	51
Autostrade liguri, «circolazione a rischio per i project cargo»				

12/07/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 11 52
Porto, rispetto per la Culmv

11/07/2019 **Il Nautilus** 53
Hamburg Sud, la linea SERA 4 dall' Oriente al Mediterraneo scalerà il Porto di Genova

La Spezia

12/07/2019 **MF** Pagina 21 *PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO* 54
Terzo valico insufficiente

Ravenna

12/07/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 13 *I.Ve.* 56
La Romagna contro il blocca trivelle

12/07/2019 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 8 57
Berkan B, sentito in procura il presidente di Ap

12/07/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 40 58
Interrogati i vertici del porto

11/07/2019 **Ravenna Today** 59
Il Porto al centro del Prit 2025: "Fulcro della logistica nazionale e centroeuropea"

11/07/2019 **RavennaNotizie.it** 60
Bassi (Propeller Club): Prit 2025, bene raddoppio ferroviario Castelbolognese-Ravenna

12/07/2019 **Ravenna e Dintorni** Pagina 13 61
«L' investimento per gli stradelli è importante ma aiuta la spiaggia che già funziona, non il paese»

12/07/2019 **Ravenna e Dintorni** Pagina 14 63
PESCHERIE DA RIFARE

Livorno

11/07/2019 **Corriere Marittimo** 64
Authority Livorno, la Cassazione decide ma Corsini è sempre sulla porta

11/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 65
Anche Provinciali ha presentato ricorso

11/07/2019 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 66
Sempre più difficile!

Piombino, Isola d' Elba

12/07/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 19 67
Al porto si aprono le buste per il servizio ai disabili

12/07/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 29 68
Sul piano regolatore del porto ci vuole più coinvolgimento

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/07/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 4 69
Flaminia, teli rinforzati sotto l'asfalto per sopportare 150mila tir ogni anno

12/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	70
<hr/>		
12/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	71
<hr/>		
11/07/2019	Ancona Today	72
<hr/>		
11/07/2019	corriereadriatico.it	73
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/07/2019	FerPress	74
<hr/>		
11/07/2019	Informare	75
<hr/>		
11/07/2019	La Provincia di Civitavecchia	76
<hr/>		
11/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 77
<hr/>		
11/07/2019	La Provincia di Civitavecchia	78
<hr/>		

Napoli

12/07/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 6	<i>Anna Paola Merone</i> 79
<hr/>		
11/07/2019	larepubblica.it (Napoli)	81
<hr/>		
01/07/2019	PORTI CAMPANI INRETE Pagina 2	82
<hr/>		
01/07/2019	PORTI CAMPANI INRETE Pagina 10	<i>EMILIA LEONETTI</i> 85
<hr/>		
01/07/2019	PORTI CAMPANI INRETE Pagina 12	<i>DI SERGIO MAROTTA*</i> 87
<hr/>		
01/07/2019	PORTI CAMPANI INRETE Pagina 16	<i>CLAUDIA AMBROSINO</i> 89
<hr/>		
01/07/2019	PORTI CAMPANI INRETE Pagina 18	91
<hr/>		

Salerno

12/07/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 28	92
<hr/>		
12/07/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 28	<i>Nico Casale</i> 93
<hr/>		
11/07/2019	Otto Pagine	94
<hr/>		
11/07/2019	Punto Agro News	95
<hr/>		

11/07/2019	Stylo 24		96
Porto di Salerno, interrogazione a Toninelli sull' assegnazione dei lavori			
11/07/2019	The Medi Telegraph		97
Salerno, i 5Stelle attaccano l' Authority			
01/07/2019	PORTI CAMPANI INRETE	Pagina 14	98
PORTO DI SALERNO: UNA STORIA LUNGA DIECI SECOLI.			
			<i>ALFONSO MIGNONE*</i>

Bari

12/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)	Pagina 29	100
Minicrociere, uno scalo anche a Barletta			
12/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)	Pagina 31	101
Lima (Fratelli d' Italia) «Turismo, occorre fare rete con gli altri comuni vicini».			
11/07/2019	Puglia Live		102
Il Porto di Barletta scalo per mini crociere di lusso fra Italia e Grecia			
12/07/2019	Quotidiano di Foggia	Pagina 6	103
Il porto di Barletta scalo per mini crociere di lusso fra Italia e Grecia			
11/07/2019	FerPress		104
Al via procedura per realizzare nuovi varchi. A servizio del Molo San Vito per passeggeri traghetti da e verso paesi extra Schengen			

Brindisi

12/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 28	105
Traghetto rompe gli ormeggi Sforata la tragedia in porto			

Taranto

12/07/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)	Pagina 18	106
L'hub di Ferrandina piace alla piccola industria Ma i sindacati frenano			

Olbia Golfo Aranci

12/07/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura)	Pagina 14	107
Porto canale in crisi la vertenza degli operai sbarca in Parlamento			
12/07/2019	L'Unione Sarda	Pagina 37	108
Troppe navi, aree protette a rischio			

Cagliari

11/07/2019	Informazioni Marittime		109
Cagliari, Deiana: "I vincoli paesaggistici scoraggiano lo sviluppo del porto"			
11/07/2019	Messaggero Marittimo		110
Solinas: 'Incomprensibile l'atteggiamento del Mibact'			
			<i>Giulia Sarti</i>

Catania

12/07/2019	Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania)	Pagina 18	111
Un vertice dedicato al Prg di due porti			

Trapani

12/07/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 17 112
Il terminal d' imbarco per le Egadi è pronto

Focus

12/07/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 15 113
«L' Autorità Trasporti pensi ai monopoli No alla concorrenza dei mega -armatori»

11/07/2019 **The Medi Telegraph** 114
Il Pd contro Toninelli: "Porti italiani senza guida"

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 638281
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Ciclismo
Favola italiana al Tour
Ciccone in maglia gialla
di **Marco Bonarrigo** e **Aldo Grasso**
alle pagine 38 e 39



Idee
Quando in tarda età
scopri di aver bisogno
dell'aiuto degli altri
di **Luca Goldoni**
a pagina 32



Nel Nord Est

INVENTARE IL LAVORO CHE NON C'È

di **Dario Di Vico**

Raccontano che Enrico Cuccia stentasse a credere che la piccola Pordenone anni 60 degli Zanussi fosse una delle capitali mondiali della produzione di elettrodomestici. Da allora di anni ne sono passati proprio 60 e quel primato ha dovuto affrontare molteplici discontinuità: l'avvento dei produttori asiatici, le delocalizzazioni, un mercato come quello italiano dove si formano poche nuove famiglie e, ora, l'avvento dell'e-commerce. Non era scontato che l'industria del bianco in Italia sopravvivesse: le grandi dinastie dei Borghi, dei Merloni, degli Zanussi, del Fumagalli hanno via via ceduto il passo e non sempre gli avvicendamenti sono stati coronati da fortuna. Ma oggi nella stessa zona, che incuriosiva il banchiere Cuccia, sta partendo un'esperienza che va seguita. Rivoltare come un calzino una vecchia fabbrica e costruirla una interamente nuova all'insegna del 4.0. Tutto ciò avverrà a Susegana, in provincia di Treviso a 40 chilometri dal quartier generale di Pordenone. Sarà un processo graduale, la nuova fabbrica sostituirà la vecchia passo passo e sarà pienamente operativa dal 2022. Un itinerario che andrà seguito con attenzione perché è insieme una lezione di business nell'epoca del digitale e un esperimento politico-sociale che, il caso vuole, cade proprio quando Mirafiori, la storica cattedrale dell'industrialismo italiano, compie 80 anni.

continua a pagina 24

Mosca: nessuna ingerenza. Salta il tavolo sulle autonomie. Atlantia: studiamo il piano Alitalia

Inchiesta sulla Lega e i russi

Savoini indagato per corruzione. Conte: «La magistratura vada avanti»

Aperta un'inchiesta sui presunti fondi dalla Russia alla Lega. Indagato il leghista Gianluca Savoini. Da Mosca ribadiscono: nessuna ingerenza. Dal premier Giuseppe Conte l'invito alla magistratura ad andare avanti. Ancora tensioni nella maggioranza sull'autonomia. Su Alitalia arriva l'apertura di Atlantia.

da pagina 2 a pagina 9
e a pagina 27

PERSO IL SALONE DELL'AUTO

Caso a Torino Appendino pensa alle dimissioni

di **Gabriele Guccione**

a pagina 6

GIANNELLI



IL GOVERNATORE E I POTERI DELLE REGIONI

Fontana: schiaffo violento al nostro popolo, reagiremo

di **Giampiero Rossi**



«È uno schiaffo violento. Ora i 5S ci devono delle spiegazioni. Sarei pronto a discutere anche a lungo nel merito della riforma, ma ho sentito soltanto slogan e pregiudizi». Il governatore della Lombardia Attilio Fontana in un Forum al Corriere torna sul tema autonomia. Non esclude l'ipotesi di «scendere in piazza» per difendere una riforma che sta a cuore a lui e a tutto il mondo leghista.

a pagina 9

IL FRANCESE LAMBERT

«Quella morte imposta dallo Stato»

di **Michel Houellebecq**



È così lo Stato francese è riuscito a imporre ciò che perseguivano con accanimento, e da diversi anni, numerosi familiari: la morte di Vincent Lambert.

continua a pagina 13
a pagina 12 Montefiori

IN VATICANO

Orlandi, riaperte le tombe: vuote

di **Gian Guido Vecchi**



Caso Manuela Orlandi, aperte le tombe di due principesse nel cimitero Teutonico: erano vuote.

alle pagine 16 e 17 Caccia

VIRGINIO ROGNONI

«Io, Andreotti e le carte di Moro»

di **Walter Veltroni**



L'ex ministro dc Virginio Rognoni: «Quando Andreotti lesse le carte di Moro trovate in via Montenevoso».

alle pagine 18 e 19

A Creta Era scomparsa da nove giorni mentre faceva jogging

Suzanne, la scienziata uccisa e trovata in un bunker

di **Guido Olimpico**

È ra finito da poco il convegno a Chania, nell'isola di Creta. Lei, Suzanne Eaton, biologa californiana di 59 anni, ricercatrice all'Istituto Max Planck di Dresda in Germania, aveva indossato scarpe da ginnastica ed era andata a correre. Era il pomeriggio del 2 luglio: non è più tornata. Il suo corpo è stato ritrovato da alcuni escursionisti all'interno di un tunnel a dodici km di distanza: sarebbe stata soffocata. Gli inquirenti avrebbero trovato tracce del Dna del possibile assassino.

a pagina 15



Suzanne Eaton, 59 anni, biologa americana: era scomparsa il 2 luglio ed è stata trovata in un bunker a Creta

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Dopo che una tromba d'aria aveva diletto ombrelloni e pini secolari nel pieno della stagione turistica, Milano Marittima avrebbe avuto tutte le ragioni per maledire il destino cinico e baro. Solo che non le è venuto in mente: aveva troppo altro da fare. Doveva coricare gli alberi sui lati della strada, recuperare le sdraio volate in mare, riparare i chioschi di piadina e accogliere i bagnini del circondario venuti a dare una mano non per buonsismo, ma perché integrati nella stessa comunità.

Non dico che non le sarebbe piaciuto alzare gli occhi al cielo per prendersela con il riscaldamento globale e con il capro espiatorio perfetto: «Ma lo Stato dov'è?». Quante volte abbiamo sentito questa domanda accusatoria fiorire sulle labbra delle vitt-

Romagna capitale



me di un disastro. Ma Milano Marittima non l'ha pronunciata. Si sentiva lei, lo Stato. In nove ore ha riaggiustato l'aggiustabile, trasformando una catastrofe in una nuova occasione di svago per i turisti, coinvolti nelle operazioni di recupero dei lettini come se si trattasse di una caccia al tesoro. Quando un sistema funziona, diventa naturale considerarsene parte. Anche chi, in un luogo sporco e caotico, sarebbe portato a comportarsi da menefreghista, inserito in un contesto di entusiasta operosità scopre dentro di sé risorse insospettabili di altruismo. In fondo non sarebbe difficile risolvere l'Italia. Basterebbe chiamarla Milano Marittima.

907.12
0071120 4630308
Pubb. Intern. Spett. n.8/P. - D.L. 30/3/2001 (conv. L. 46/2004 art.1, c.1) ED Milano





ANNO XXIV NUMERO 163 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDI 12 LUGLIO 2019 - 1,80 + 4,50 € con il libro IL BUON LEVIATANO 2

Il misterioso Piumati, bon vivant comunista, primo maestro di vita e politica di Macron quando era un po' sovranista. Quasi una biografia

Una volta Macron era sovranista o amico dei sovranisti, sia pure della specie colta e sofisticata incarnata da Jean-Pierre Chevènement...

gressiva nei bistrot e nel caffè del quartiere latino, mentre imparava da provinciale inurbato, da giovane lupo balzachiano curioso e molto ambizioso...

parte della personalità complicata di un uomo di stato identificata in esclusiva con la missione riformista, europeista, liberale e con il relativo pragmatismo economico e sociale...

ne del partito né di sinistra né di destra o tutte e due le cose. Piumati era il re dei bar della Contrepartie, sulla montagna di Sainte-Geneviève...

L'OMICIDIO DI UN INNOCENTE

È morto ieri in Francia Vincent Lambert, dopo la sospensione per via giudiziaria di cure e alimentazione...

Roma. È morto ieri mattina alle 8.24 nell'ospedale centrale di Reims, nel nord della Francia, dove era ricoverato da anni. Si è conclusa così la vita di Vincent Lambert...

Nel suo libro, Redeker spiega che questo rifiuto della morte, questo "sguardo purificato dalla decenza generata dall'idea di progresso"...

Dare agli stati stranieri gli strumenti per pagare la politica. C'è un patto Lega-M5s

Ad aprile, Lega e M5s, nell'indifferenza generale, hanno approvato una norma che consente alle federazioni politiche di non applicare il divieto di ricevere soldi da uno stato estero...

La notizia che spunti già probabilmente occupava buona parte delle prime pagine dei giornali di oggi e quella comunicata ieri mattina dalla procura di Milano...



Spaggiati sul Tevere

Nessuna traccia di Tiberis, la "spiaggia dei romani" (disse Raggi) e flop di una giunta senza ambizioni

Nell'agosto del 2018, a estate bella che iniziata, e dopo estati e rivoli, ecco a voi, e insieme l'invito di Tiberis accessibile dalle 8 alle 20, tutti i giorni della settimana...

La Lega e M5s non trovano un accordo sull'autonomia. "Il dialogo si è bloccato sulla regionalizzazione della scuola"...

La Giornata

Atlantia vanta l'ingresso in Alitalia. Il cda ha votato contro l'acquisto di Giovanni Castelli di approfondire il dossier. Borsa di Milano Plus-Mib +0,56 per cento...

La chiesa cattolica in questa vicenda è apparsa assente, limitata a un'omelia. In Francia la chiesa è così frantumata che è diventata sempre più cauta. I migranti sono i nuovi santi dell'Europa postcattolica...

La Lega non russa. Salvini si fa diagonale in Europa. Fontana tratta per il commissario Ue. Giorgetti: "Temo mi vogliono bruciare"...

La Lega non russa. Insubria, Siberia. Il lungo viaggio a Est, e a destra, della Lega inizia prima di Putin. Il nazionalismo di Salvini e amici...

Prendersi cura, ma non negare la morte

Letica, la religione, la pietas e il rischio di rifugiarsi nella magia

Di Michel Houellebecq non so bene cosa pensare, di solito non ci penso. Sul mondo, mentre Vincent Lambert ancora era vivo, ha messo nero sul bianco la sua fastidiosa impressione...

La Lega non russa. Salvini si fa diagonale in Europa. Fontana tratta per il commissario Ue. Giorgetti: "Temo mi vogliono bruciare"...

La Lega non russa. Insubria, Siberia. Il lungo viaggio a Est, e a destra, della Lega inizia prima di Putin. Il nazionalismo di Salvini e amici...

Advertisement for 'Il Buon Levitano' magazine, featuring Pierre Boulik and a subscription offer.



il Giornale



VENERDI 12 LUGLIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 163 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
059 2324211 - 059 2324212

SOLDI DALLA RUSSIA

La sinistra nasconde i rubli

La Procura indaga l'uomo di Salvini, il Pd attacca ma dimentica che Mosca ha sempre finanziato il Pci Follia Carola: chiudete i social a Matteo

di Paolo Guzzanti

Lega sotto attacco per i presunti finanziamenti promessi dai russi. Ma il colmo è che a dare lezione sono gli eredi del Pci foraggiato dall'Unione Sovietica.

Braccalini, De Feo e Fazzo da pagina 2 a pagina 4

SE NON CAMBI COMPAGNI MORIRAI AVVELENATO

di Alessandro Sallusti

Non è detto che una somma di fatti veri porti a definire una verità. La verità, anche quando esiste, è una cosa complessa e spesso sconosciuta anche ai protagonisti della vicenda. Quando ognuno di noi assiste a un fatto giurerebbe che è andata come l'abbiamo visto, ma se lo rivivessimo da un'altra prospettiva la nostra convinzione potrebbe cambiare radicalmente. Così come potrebbe essere che quel fatto non è vero semplicemente perché è una messinscena costruita a nostra insaputa, proprio per fare giungere noi, o altri, a una certa conclusione.

Dico questo perché la faccenda dei russi che si sarebbero comprati la Lega puzza lontano un miglio di bufala, di trabocchetto. È vero che Gianluca Savoini, ambizioso collaboratore di Matteo Salvini, ha incontrato in un hotel di Mosca fantomatici emissari del governo di Putin? Certamente sì, del resto è il suo mestiere occupandosi per il partito dei rapporti tra Russia e Italia. È vero che Savoini è un faccendiere secondo alcuni assai spregiudicato? Pare di sì. È vero che nell'incontro i russi hanno parlato di finanziare la Lega? Dagli audio registrati, chissà da chi e chissà perché, pare di sì. Il fatto corrottivo è accaduto? Per quello che si sa no, non è successo, anzi è escluso. Matteo Salvini era al corrente di quell'incontro e di quell'ipotesi? Non risulta da nessuna parte e comunque escluso, conoscendolo, che l'uomo abbia avallato una tangente o un finanziamento occulto, che dir si voglia, dai i russi come da chiunque altro.

Calma quindi a tirare conclusioni affrettate, come sta facendo la sinistra italiana che con i rubli della a noi allora ostile Unione Sovietica - questo è certo - si è finanziata in nero per decenni. Zingaretti studi la storia e abbassi le arie, ma anche Salvini faccia qualche riflessione su chi lo circonda. Questa vicenda non nasce per caso, ha tutte le caratteristiche del siluro confezionato a tavolino. Al netto della stupidità di qualche suo collaboratore - un fessio lo si trova sempre - i mandanti li deve cercare vicino. Del resto, se accetti di governare con un partito - i Cinque Stelle - zeppo a ogni livello (anche di governo) di collaboratori dei servizi segreti, che cosa ti aspetti? Se sguazzi con disinvoltura nello spregiudicato mondo dell'Internazionale sovranista (di cui Putin e Trump e le loro intelligence sono capofila) non puoi pensare di fare l'educanda. Una polpetta dopo l'altra Salvini, se non cambia compagnia, così rischia l'avvelenamento.

CAOS GOVERNO

Truffa Di Maio: salta l'autonomia

Rissa su scuola e salari: si rischia un compromesso al ribasso per il Paese

di Giuseppe Marino



ALLEATI COLTELLI Luigi Di Maio sempre più di traverso con la Lega

Tira aria da guerriglia tra gli alleati di governo. Il Movimento 5 Stelle sta minando uno ad uno gli obiettivi della Lega. A cominciare dall'autonomia, ancora bloccata dai grillini, scatenando le ire dei governatori del Nord. Anche sul decreto Sicurezza bis l'ostruzionismo dei pentastellati si trasforma in uno sgambetto ai poliziotti.

a pagina 6
servizi alle pagine 6-7

PIÙ POVERTÀ PER TUTTI

Livellare il Nord al Sud è da socialismo reale

di Alessandro Gnocchi

Nella rissa, pardon, nel dibattito sull'autonomia entra di prepotenza anche il tema della scuola. Il *Giornale* ha raccontato ieri quanto siano preparati gli studenti: poco e male. Nessuna sorpresa. I risultati, nel test Invalsi che fotografa la situazione, vedono in affanno non solo ma soprattutto le Regioni del Sud. Cosa accadrà se la Lega vincerà la battaglia (...)

segue a pagina 6

L'ANALISI

Tutte le mosse azzardate del Capitano «pokerista»

di Augusto Minzolini

a pagina 8

IL RETROSCENA

Il nervosismo della Lega: Conte ci sta boicottando

di Adalberto Signore

a pagina 7

MORTO A 110 ANNI L'UOMO PIÙ VECCHIO D'ITALIA

Onore a Salvatore, eroe di El Alamein

di Giannino della Frattina

Si sono abbassate solo ieri mattina le palpebre su occhi che a El Alamein avevano visto l'eroico bersagliere italiano stupire quel soldato tedesco che aveva stupito il mondo. Parola del feldmaresciallo Rommel nella sua divisa coloniale. «Mancò la fortuna non il valore» è rimasto inciso sulla pietra a ricordare per sempre quegli eroi chiamati a combattere contro eserciti arrivati da tutto il mondo con strapotere di mezzi, armi ed equipaggiamenti. Non è mor-

to giovane forse proprio perché al cielo era caro Salvatore Cavallo. E qui sulla terra il cielo (o gli dei, o nostro Signore, pensatela come volete) lo hanno lasciato fino ai 110 anni e qualche mese che ne facevano l'uomo più longevo d'Italia. Per essere per tutti noi esempio e sprone nelle nostre piccole battaglie del quotidiano che nulla hanno a che vedere con le gesta di quei giganti. Era nato nel-

la Sicilia di Vittoria quasi ad avere il destino già scritto nella carta d'identità e la figlia con la serenità che lui stesso le ha trasmesso ha raccontato essere «rimasto lucido fino alla fine». Quella fine che aveva evitato scampando alla fuclazione. «Mi ha stretto le mani, sapeva benissimo quel che stava accadendo». Diceva sempre di credere nei sogni perché «la vecchiaia avvizzisce solo la pelle, ma non l'animo. Era un maestro non solo di scuola, ma anche di vita».

IL RACCONTO

L'Italia in crisi? Perché non sa chi era Mr Giannini

di Davide Giacalone

Adesso vi mostro due foto di due personaggi. Qualcuno riconosce questo signore? No? Non preoccupatevi, non lo conosce nessuno. Quello successivo lo riconosce di certo, è il famoso don Vito Corleone, frutto della fantasia di Mario Puzo e poi naturalmente del film *Il Padrino* di Francis Ford Coppola. Lo conoscono in tutto il mondo, se dici mafia-Vito Corleone tutti sanno di che si tratta. Il primo, che (...)



segue a pagina 11



VON BRAUN E LA LUNA

Quando Dio guidava le astronavi

Werner von Braun, il fisico che ideò i razzi militari per Hitler, poteva distruggere l'Europa invece conquistò lo spazio. Il *Giornale* lo incontrò nel 1977, in Alabama.

alle pagine 18-19

UN ABRUZZESE AL COMANDO

Impresa al Tour. Il sogno in giallo di Giulio Ciccone

di Pier Augusto Stagi

a pagina 36



BREDA
SISTEMI INDUSTRIALI
PORTONI SEZIONALI EVOLUTI



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 190 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/98

Fondato nel 1892



Venerdì 12 Luglio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCA E PROCRA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO", EURO 100

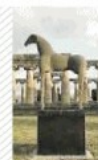
L'evento
Polunin, il bad boy della danza infiamma il festival a Ravello
Longobardi a pag. 18



Il cantiere azzurro
DeLa bocca Icardi e avvisa il Real Madrid «James, richieste folli»
Ventre a pag. 22



Paestum
Il cavallo di sabbia di Paladino tra i templi
Speranza a pag. 19



L'analisi/1
Spacca Italia perché il pericolo non è finito

Gianfranco Viesti

Certo, nella politica italiana di oggi può succedere qualsiasi cosa. Ma era difficile immaginare che le richieste di autonomia regionale differenziata di Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna potessero essere semplicemente recepite dal Governo. Il motivo è semplice. Non si tratta di un allargamento di poteri amministrativi, di piccole questioni tecniche. Si tratta di un disegno politico di rilevante portata.

Continua a pag. 51

L'analisi/2
Le riforme della Carta nel silenzio dei "santoni"

Massimo Adinolfi

Senatori e deputati sono troppi. Troppi rispetto a cosa: a quale misura, a quale parametro, a quale modello? Per i Cinque Stelle, che hanno fortemente voluto il disegno di legge costituzionale e che esultano ad ogni passo in direzione dell'approvazione definitiva, la riduzione dei parlamentari, votata l'altro giorno in Senato - da 315 a 200 senatori; da 630 a 400 parlamentari - va salutata come «la fine di un'ingordigia politica andata avanti per decenni».

Continua a pag. 51

Autonomia e fondi russi fanno tremare il governo

► Gabbie salariali e risorse per il Sud fanno saltare il tavolo sulle Regioni
Audio a Mosca, indagato Savoini. I grillini: commissione d'inchiesta

Rischio crolli Il Comune vieta il passaggio



Il campanile di Santa Chiara l'incuria peggio delle bombe

Pietro Gargano

Tenimmo veramente 'o core scuro scuro. Il campanile quadrato di Santa Chiara, uno dei simboli più lucenti di Napoli, è segnato da crepe ben

più profonde delle rughe del tempo, e rischia di crollare. Vietato l'accesso. L'incuria, la burocrazia esasperata, la fragilità di una città invecchiata male.

Continua a pag. 50

I servizi di Paolo Barbuto alle pagg. 28 e 29

Su Autonomia e fondi russi è lite Lega-M5S. Gabbie salariali e risorse per il Sud fanno saltare il tavolo sulle Regioni. Presunti fondi russi alla Lega: indagato Savoini, l'uomo del Carroccio protagonista dell'audio a Mosca. M5S: «Commissione d'inchiesta». Canettieri, Gussco, Gentili, Pacifico e Pirone da pag. 2 a 5

La proposta De Luca
Il modello Campania stessi diritti per tutti

«Stessi diritti per tutti». È la proposta al governo del presidente della Campania, De Luca, in tema di autonomie. Santonastaso a pag. 3

Choc in fabbrica «I napoletani vanno bruciati»

Pomigliano, l'avviso scritto dal direttore «Non volevo offendere, solo spronare»

NOI SIAMO QUELLO CHE FACCIAMO

Anonimo / sms
Bisogna bruciare tutto: Napoli, tutti i napoletani e i loro rifiuti anche perché i napoletani sono un rifiuto del mondo.

Scriva choc sui display dei capannoni della Tiberina, un'azienda che a Pomigliano lavora per l'indotto Fiat. «I napoletani sono il rifiuto del mondo e vanno bruciati». La scritta ora non c'è più. Il direttore si giustifica: «Volevo solo spronare gli operai».

Neri a pag. 35

Il reportage
Castel Volturno la rinascita nella spiaggia di Jovanotti



Federico Vacalebre
Invitato a Castel Volturno

Il mare è mosso, il lavoro ferve. Anche la sabbia - qui a Castel Volturno - è «più difficile» di quella di Lignano Sabbiadoro, dove il tour di Jovanotti è iniziato. Domani il concerto evento di Lorenzo. A pag. 15

Effetto fiction
I turisti in fila a Chernobyl e c'è chi aggira anche i divieti



Giuseppe D'Amato

Non avete paura delle radiazioni? Provate piacere davanti a scene dell'orrore o dell'apocalisse? Una bella visita alla centrale atomica di Chernobyl, esplosa nell'86, fa al caso vostro. E bisogna fare presto. A pag. 14

Marazzini (Accademia della Crusca)
«I giovani non sanno l'italiano? Meno tablet e più esercizi»

Donatella Trotta

«I dati Invalsi? Purtroppo confermano, nella sola prospettiva giovanile, i dati di una inchiesta chiave più ampia: quella Ocse 2013, ancora attuale. È una storia annosa, di analfabetismo di ritorno, di bassi indici di lettura e di conseguenza di scarsa capacità di comprensione linguistica. I giovani non conoscono l'italiano? Consiglierei meno tablet e più esercizi». Così, al Mattino, il linguista e presidente della Crusca, Claudio Marazzini.

A pag. 9



«I programmi scolastici devono concentrarsi di più sulla nostra cultura e meno sull'esterofilia»

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

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

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY FOODS

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



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 190 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 12 Luglio 2019 • S. Fortunato

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lo scontro sull'eutanasia
Francia, sospese le cure: morto Vincent Lambert
 Il decesso nove giorni dopo la sentenza del tribunale. I genitori: crimine di Stato
 Pierantozzi e Pucci a pag. 12

Danza a Ravello
Sergei Polunin il cigno nero che ama provocare
 «Arte è ribellione»
 Antonucci a pag. 25



Tour de France
Impresa sui Vosgi Ciccone maglia gialla la favola del nuovo camoscio d'Abruzzo
 Monzone e Portinari nello Sport



3€ al mese
 ATTIVA LA PROMO
shop.ilmessaggero.it/esale

Stop allo spacca-Italia
 Il senso perduto di un Paese che può crescere soltanto insieme

Gianfranco Viesti

Certo, nella politica italiana di oggi più succedere qualsiasi cosa. Ma era difficile immaginare che le richieste di autonomia regionale differenziata di Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna potessero essere semplicemente recepite dal Governo. Il motivo è semplice. Non si tratta di un allargamento di poteri amministrativi, di piccole questioni tecniche. Si tratta di un disegno politico di rilevante portata.

Le Regioni hanno chiesto competenze estesissime, con pretese crescenti con il tempo; e, assieme alle competenze risorse finanziarie molto maggiori rispetto a quanto oggi lo Stato spende in quei territori per svolgere le stesse funzioni. Un disegno che aveva due grandi vittime annunciate. Da un lato lo Stato nazionale, il cui ruolo sarebbe stato ridotto ai minimi termini: frammentato e disgregato. In caso di trasferimento di materie così ampie alle prime tre Regioni, e poi a seguire a tutte le altre che ne hanno fatto richiesta; con conseguenze devastanti sullo stesso ruolo di Roma.

Non va dimenticato che questo processo concentrerebbe poteri discrezionali ben maggiori rispetto ad oggi nelle mani delle classi politiche e amministrative delle regioni: una tentazione a cui - specie nelle prime fasi - ben pochi sembravano resistere, anche nelle regioni del Centro-Sud.

Continua a pag. 20

Strappo su autonomia e Russia

► Rottura nel governo su scuola e risorse. Lezzi: la Lega si è rimangiata gli impegni per il Sud Soldi da Mosca, indagato il leghista Savoini. Conte e M5S: fare chiarezza. Salvini: diamo fastidio

ROMA Strappo su Autonomia e Russia. Canettieri, Errante Gentili, Guasco e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Milano Marittima, ricostruzione a tempo record dopo la tempesta



Un piccolo-grande miracolo in 9 ore

Mario Ajello

Tutta giù. Ma poi, in nove ore, tutta su. È il miracolo della spiaggia di Milano Marittima. Quello per cui la tromba d'aria e il nubifragio di poche ore prima abbattano stabilimenti,

chioschi, ombrelloni, lettini e pergolati e ogni altra delizia per bagnanti ma poche ore dopo devono arrendersi alla ricostruzione dei danni che hanno provocato. E che choc dev'essere stato per questi agenti provocatori.

Continua a pag. 20
Arcovio a pag. 15

La cordata prende il volo
Alitalia, Atlantia scende in campo
 «Pronti a trattare su piano e soci»

Rosario Dimito

Attanta esce allo scoperto su Alitalia con la manifestazione di interesse che sarà trasmessa a Medioban-



ca: «Pronti a discutere piano e azionisti». Il cda del gruppo Ieri ha deliberato di accordare un mandato ampio al ceo Giovanni Castellucci.

A pag. 16

Giungla Capitale potature ferme per una "svista"

► Verde nel degrado: il Campidoglio non paga le ditte dei giardinieri per un errore contabile

Le sette piaghe della città
 Lorenzo De Cicco

Il Campidoglio non paga le ditte dei giardinieri per un errore contabile e il verde di Roma continua a degradare. Da qui anche i crolli record nella giungla Capitale.

Effetto Cassazione
 Cannabis light, chiude la metà dei negozi

Vendere marijuana e hashish light, a prescindere dal livello di principio attivo, è reato. A stabilire la linea dura la Cassazione.

Malfetano a pag. 14

Niente svolta

Due tombe vuote in Vaticano: non c'è traccia della Orlandi

Alessia Marani

Nessuna traccia di Emanuela Orlandi nelle due tombe del cimitero Teutonico del Vaticano aperte ieri mattina alla ricerca dei resti della quindicenne scomparsa a Roma nell'83. Ma nemmeno alcun cadavere, nessuna urna funeraria da prendere in esame.

A pag. 13
Giansoldati a pag. 13

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

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

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

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

SAGITTARIO, FRONTI ALLE OPPORTUNITÀ

IL GIORNO BRANNO

Buon giorno, Sagittario! Segno dei grandi musicisti e cantanti, cuochi e sportivi, attori e veterinari, scrittori e artigiani... Quale che sia il lavoro, mai siete stati più stimolati di adesso, con Giove dopo dodici anni nel segno e con Saturno ottimo Urano, il futurista, porta in luce il genio che c'è in voi. Marte in Leone vi nutre di energia e passione, propizia amori e incontri che cambieranno il vostro futuro. Spostatevi. Luna vi vuole in coppia. Auguri!

© IPROFOLIONE SIDERATA
 L'oroscopo a pag. 31

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22169,42 +0,56% | €/S 1,1285 +0,58% | ORO FIXING 1413,75 +0,39% | BRENT DTD 67,83 +1,22% | [Indici e Numeri](#) → PAGINE 32-35

Processo civile
Tempi certi
per le cause
del giudice unico

Domani Plus24
Risparmio,
quanto rende
investire
nelle polizze



Giovanni Negri
— a pagina 26

— In allegato al quotidiano

MARSH RISK CONSULTING

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

MARSH

Alitalia, ok di Atlantia ad approfondire il piano industriale

SALVATAGGI

Mandato all'ad Castellucci per valutare efficacia e sostenibilità del progetto

Al gestore di Fiumicino interessa una compagnia aerea che generi più traffico

La scadenza di Mediobanca: le offerte vanno presentate entro le ore sei di domenica

Atlantia muove il primo passo ufficiale verso Alitalia. Il consiglio di amministrazione l'ha dato mandato all'ad Giovanni Castellucci di valutare il piano industriale per il rilancio della compagnia aerea. «Preso atto dell'interesse della società controllata Aeroporti di Roma per una compagnia di bandiera competitiva e generatrice di traffico», la holding del Benetton vuole «approfondire sostenibilità ed efficacia del piano industriale relativo ad Alitalia, inclusa la compagnia aerea e il team manageriale, e gli opportuni e necessari interventi per un duraturo ed efficace rilancio della stessa».

Mariglia Mangano — a pag. 3

L'ANTICIPAZIONE

Il piano Fs-Delta: compagnia più piccola che vola di più

Gianni Dragoni
— a pagina 3

Sviluppatori, analisti, progettisti: Phi-tech cerca 45mila specialisti

OCCASIONI PERSE

LAVORATORE CERCASI SENZA SUCCESSO

di Fabio Tamburini

Giovedì 1 novembre 2018 *Il Sole 24 Ore* ha aperto la prima pagina italiana sulla richiesta in titoli di 469 mila tecnici che, in un caso su tre, risultano introvabili per mancanza di professionalità adeguate. Così la domanda non s'incontra con l'offerta e le opportunità rimangono sulla carta. Il tutto in un Paese con disoccupazione elevata, soprattutto tra i giovani. Da allora più volte abbiamo dato spazio all'incredibile vicenda, che rappresenta una vera occasione perduta. Niente da fare. Mercoledì scorso ha suonato l'allarme Giuseppe Bono, manager di lungo corso, attualmente amministratore delegato di Fincantieri. «Cerchiamo 5-6 mila tecnici, carpentieri e saldatori», ha detto, «ma non li troviamo». Non soltanto in Italia.

L'intervento di Bono ci sprona a raddoppiare gli sforzi per porre fine ad una situazione paradossale: imprese pronte ad assumere mentre la disoccupazione resta ai massimi. Per questo da oggi parte la pubblicazione di una serie d'inchieste sui settori in cui c'è richiesta di assunzioni che non trovano professionalità adeguate. Oggi accendiamo i riflettori sull'area delle tecnologie avanzate. Poi seguiranno altri settori come alimentare, tessile e moda, industria metalmeccanica, legno e arredo, chimica.

— Continua a pagina 56

#LAVORATORECERCASI



Le imprese: le competenze digitali sono l'unico investimento strategico

In Italia, ma il 2019 e il 2021 le sole imprese dell'ict avranno bisogno di 45 mila tecnici. Figure professionali con forti competenze digitali: le più richieste saranno programmatori, svi-

luppatori di applicazioni, progettisti di impianti per ict. Una richiesta di fabbisogno che il mercato difficilmente riuscirà a soddisfare.

Lo prevede uno studio dell'area Lavoro, Welfare e Capitale Umano di Confindustria sulla base di dati Istat e Unioncamere. «Le competenze digitali sono l'unico investimento strategico per il lavoro che cambia», spiega Laura di Raimondo, direttore Assesil, l'associazione che riunisce le imprese della filiera delle ict. Una sfida che si può affrontare solo «ripensando gli attuali modelli educativi oggi per molte professioni emergenti non esistono percorsi formativi adeguati». Il riferimento è al potenziale inesperto degli Istituti tecnici superiori (Its).

Antonio Lanza — a pag. 6

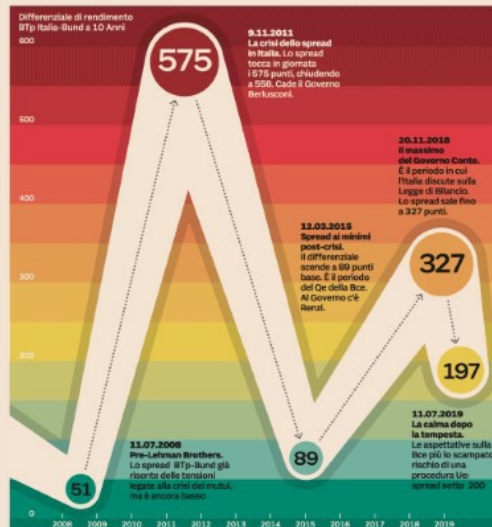


IMQ group | **IMQ** | **CSI**

Impegni: Elett. Commerc. Fabbrica Tessile S&M Chm.

imqgroup.eu

UNDICI ANNI DI SPREAD



Spread sotto 200, ma è ancora alto

MERCATI

Continua il calo dello spread. Ieri il differenziale di rendimento tra il decennale italiano e il pari durata tedesco (BTP/Bund) ha archiviato la seduta sotto quota 200 p.b., a 196,5 punti base, dai 204 punti base della vigilia. In lieve calo anche il rendimento del 10°p decennale benchmark che in chiusura viene indicato all'1,72%, dall'1,73% del closing della vigilia.

Vito Lops — a pag. 2

2,1 miliardi

Atlantia ha dato il via alla cessione di una quota di minoranza della controllata Telepass, che viene valutata tra 1,9 e 2,1 miliardi di euro.

Pagamenti Telepass in vendita, caccia aperta al socio di minoranza

Carlo Festa — a pag. 17

Progetto Italia, ultimi ostacoli da superare per Cdp e banche

COSTRUZIONI

In vista della scadenza del 15 luglio la Cassa attende l'ok del Mef

Si lavora su Progetto Italia, il macigno delle costruzioni voluto da Salvini. Impiegato parendo dal salvataggio di Ansaldo, ma per la quadratura del cerchio servirà ancora un supplemento di riflessione ai principali protagonisti della partita, a partire da Cassa depositi e prestiti. In via di definizione anche il fronte bancario, al momento non ancora totalmente compatto.

a pag. 17

ANALISI

PERCHÉ ALL'ITALIA SERVE IL CAMPIONE NAZIONALE

di Giorgio Santilli

L'avvento dei colossi cinesi ha trasformato il mercato mondiale delle costruzioni: gigantismo e infrastrutture decisive nella partita geopolitica in corso. Anche il mercato italiano ha cambiato faccia: domanda dimezzata, scomparse le grandi opere di cui il Paese ha bisogno,

lavori rallentati dalla crisi finanziaria del settore. Il modello che ha vinto nel dopoguerra — 35% del Pil in investimenti e dominio dei made in Italy nel mondo — è andato in frantumi a fine secolo e si è avviato in una crisi che, in assenza di risposte, è senza ritorno.

— Continua a pagina 17

VERSO LA RIAPERTURA IN AUTUNNO

Chiusura liti, la prima rata incassa sei volte il previsto

4 miliardi

Per la sanatoria fiscale stimati quattro miliardi di incasso complessivo

La pace fiscale trova un tesoretto dalla sanatoria delle liti pendenti. Alla fine dei cinque anni su cui è articolato il piano dei pagamenti si potrebbe arrivare a 4 miliardi di euro di incassi, contro i 500 previsti. Intanto la prima (o unica) rata di fine maggio ha incassato 465 milioni, circa sei volte rispetto a quanto previsto.

Mobili e Parente — a pag. 9

PANORAMA

LEGA-M5S

Autonomia, rottura sulla scuola Lite sul Dl sicurezza

Salta il tavolo sull'autonomia a Palazzo Chigi. «Inutile sedersi con persone che il giorno prima chiudono accordi e poi fanno l'opposto», dice la Lega. I 5 Stelle accusano la Lega di voler alzare gli stipendi ai Noni e abbassarsi al Centro-Dea. Il tavolo è bloccato sulla regionalizzazione della scuola. In serata alta tensione sul Ds sicurezza-bis per gli emendamenti leghisti non ammessi da Pico.

a pagina 9

TRUMP MINACCIA RITORSIONI

Francia, via libera definitivo alla tassa sui colossi del web

Definitivo via libera del Parlamento francese all'introduzione della digital tax sui colossi del web. La tassa che il ministro Washington, che ha minacciato nuovi dazi per ritorsione, si dovrebbe applicare a una trentina di colossi del web. Per lo Stato atteso un gettito di 400 milioni di euro nel 2019 e 650 nel 2020.

a pagina 5

TORINO MIRAFIORI

Via all'impianto per produrre la 500 Bev tutta elettrica

Filomena Greco — a pag. 14

STRETTO DI HORMUZ

Tensione Iran-Inghilterra, petroliera sfugge a blocco

Unità armate della Guardia rivoluzionaria Islamica iraniana hanno tentato di bloccare una petroliera britannica nello Stretto di Hormuz, ma sono state respinte da una fregata della Royal Navy. Intanto a Gibilterra è stato arrestato il comandante della petroliera iraniana fermata alcuni giorni fa.

a pagina 23

.moda



Il viaggio in Sicilia di Dolce&Gabbana sulle tracce dei miti e del Gattopardo

Quattro giorni di eventi e sfilate, con 400 ospiti da tutto il mondo: dal 2012 i due stilisti allestiscono in luoghi ogni volta diversi la presentazione delle collezioni più esclusive di alta moda, alta sartoria, gioielli orologi. Quest'anno hanno scelto la Valle dei Templi (nella foto), il tempio della Concordia, Sciacca e Palma di Montecchia. Il paese fondato dagli antenati di Giuseppe Tomasi di Lampedusa che ispirò il famoso romanzo.

Giulia Crivelli — a pag. 31

Venerdì 12 Luglio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 163 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta associabile con Marketing Oggi (Italia/Oggi) € 7,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



NOTARIATO MILANESE
Societario, ok alla roulette russa se c'è uno stallo decisionale
Chiavola a pag. 28

AGENZIA DELLE ENTRATE
Rottamazione bis, importi e bollettini arrivano online
Provano a pag. 30

PRIMO SI ALLA RIFORMA
Turismo più accessibile, freno agli abusi e professioni doc
Chiarello a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Nautica - Il testo del decreto correttivo
Societario - La massima del Notariato milanese sulla clausola della roulette russa
Bonus ristrutturazioni - La sentenza della Corte di cassazione
IO ONLINE

La Germania è al penultimo posto come crescita del pil. Rischia grosso. E l'Italia ancora di più
Paolo Annoni a pag. 13

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il redditometro si è sgonfiato

Nel 2018 gli accertamenti sono stati 2.700 e anche se sono il 38% in più rispetto al 2017 hanno portato nelle casse dello Stato solamente 1,2 milioni di euro

Nel 2018 gli accertamenti tramite redditometro sono stati 2.700, il 38% in più rispetto al 2017, ma hanno portato nelle casse dello Stato appena 1,2 milioni di euro. Mentre con l'ultimo aggiornamento dello strumento si stimava che il maggior gettito sarebbe stato pari a circa un miliardo di euro l'anno. Questo è quanto riscontrato dalla Corte dei conti nella relazione sul rendiconto generale dello Stato 2018.

SEBASTIANO LOMBARDI
Rete 4, nuovi target raggiunti tramite l'informazione
Capinani a pag. 19

I cinesi non mandano più i soldi a casa. In testa ci sono quelli del Bangladesh



Dal 2008 al 2018 le rimesse dei lavoratori stranieri in Italia al loro Paese di origine hanno raggiunto la cifra di 66,410 miliardi. Lo rivela un'analisi del Centro Studi Impresalavoro su dati Banca d'Italia. Nell'ultimo anno però si è verificata una consistente ripresa delle rimesse: si è arrivati infatti a 6.201 milioni di euro (+22%). I lavoratori stranieri che hanno trasferito il maggior quantitativo di denaro sono i bengalesi (730,7 milioni), i romeni (718,2 milioni), i filippini, i pakistani e i senegalesi. La Cina, che fino a pochi anni fa era uno dei tre principali Paesi di destinazione, è invece scivolata nel 2018 al 38esimo posto.

DIRITTO & ROVESCIO
A furia di insistere sullo sviluppo orizzontale (guai ai grattacieli, mio Iddio!) la sinistra milanese ha spinto, in passato, la metropoli milanese a espandersi orizzontalmente per cui la periferia della città ha raggiunto Lugano, a 60 km di distanza. Con il sindaco Albertini è stato dato il via libera ai grattacieli. Con Roberto Formigoni alla Regione Lombardia è stato poi consentita l'utilizzazione abitativa dei sottotetti per la realizzazione dei quali sono state spesso trovate delle inusitate soluzioni architettoniche. Adesso il Consiglio regionale lombardo sta approvando una legge per il recupero abitativo dei vuoti e locali seminterrati. Chi possiede un negozio o un locale o un magazzino inutilizzato potrà trasformarlo in abitazione, recuperando l'edilizia degradata e riducendo il consumo di suolo. Ma il Pd, in nome della conservazione dell'esistente, qualunque esso sia, ha già annunciato che voterà contro. Per fortuna non ha la maggioranza.

Una guida «Come programmare» sarà nei nuovi investimenti a € 5,50 in più. Una guida «Modello TSO» e «Modello 2019» a € 6,00 in più. Con «Codice del Lavoro» e € 12,90 in più.



la Repubblica

BVLGARI
LA STORIA, IL SOGNO

Oggi a € 2,00



Venerdì
12 luglio 2019
Anno 44 - N°164

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

L'editoriale

Il mondo occulto della Lega

di Ezio Mauro

Prima gli italiani», naturalmente. E allora, prendendolo per una volta in parola, qualcuno deve pur dire a Matteo Salvini che ha un dovere davanti agli italiani, e a loro deve due spiegazioni su questo "affare russo" che non può più eludere, che non può convertire in battute e che non può nemmeno nascondere dietro la solita minaccia di querela, l'esorcismo automatico e ormai logoro che usano i politici per sfuggire all'imbarazzo quando sono in palese difficoltà. Com'è ovvio noi non sappiamo, a differenza del vicepresidente del Consiglio, se la Lega ha incassato la tangente il cui meccanismo è stato messo a fuoco dai suoi uomini con gli interlocutori russi sui divani color porpora dell'hotel Metropol, a due passi dalla piazza Rossa. Dobbiamo dunque attenerci a ciò che è emerso finora, ciò che è chiaro e ciò che è certo, grazie all'intercettazione del colloquio, che sfortunatamente per gli uomini della Lega e del governo non è smentibile, per essere poi banalizzato sui social network e infine digerito tra i sorrisi dei talk show compiacenti. Dunque c'è un uomo di Stato - il vicepremier, ministro dell'Interno, capo del maggior partito del Paese - in visita a Mosca, il 17 ottobre, invitato a un convegno della Confindustria russa. Quando va al microfono, strappa sette volte gli applausi della sala, con un discorso apertamente filorusso: «Non vengo qui perché i russi mi pagano, ma gratis perché sono convinto che le sanzioni siano una follia economica, sociale e culturale».

● continua a pagina 33

PETROLIO E TANGENTI

Moscopoli

Emendamento della Lega per favorire i finanziamenti dall'estero ai partiti
Indagato Savoini, uomo-ombra di Salvini. Pd contro la presidente del Senato
Il percorso dei 65 milioni: che cosa si dissero italiani e russi all'hotel Metropol



▲ **Visita di Stato** Da sinistra, Savoini con Salvini al vertice fra ministri dell'Interno, nel luglio del 2018 a Mosca

Il caso

Sempre seduto ai tavoli giusti

di Carlo Bonini
● a pagina 2

Savoini chi? Nello spazio di un mattino, l'uomo plenipotenziario dei rapporti tra la Lega e Mosca viene derubricato dal partito e dal suo segretario Salvini al rango di appetato. *servizi di De Vito, Lopapa e Vitale* ● alle pagine 2, 3 e 4

L'intervista

Casellati: "Ma io non sono faziosa"

di Lavinia Rivara
● a pagina 6



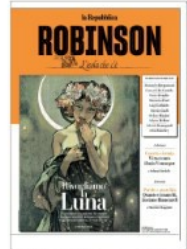
Il sondaggio

Dietro a Salvini c'è vita solo nel Pd

di Ilvo Diamanti
● alle pagine 12 e 13

Un anno dopo, il governo giallo-verde, presieduto da Giuseppe Conte, dispone di un consenso elevato insieme al Premier. Il sondaggio Demos, condotto per Repubblica registra un clima d'opinione ancora largamente favorevole.

DA DOMANI



▲ In edicola La copertina

50 anni dopo Robinson sulla Luna

Il 20 luglio di cinquant'anni fa l'uomo è andato sulla Luna. Quella che prima era la Dea Bianca, protettrice delle stagioni, musa di artisti, musicisti e poeti, è divenuta di colpo raggiungibile. Il famoso «piccolo passo per l'umanità», come disse Neil Armstrong mettendo il piede sul suolo lunare, cosa ci ha lasciato mezzo secolo dopo? La Luna è davvero più vicina o qualcosa di lei si è allontanato? La storia di copertina di Robinson in edicola da domani e per tutta la settimana prova a rispondere.

● a pagina 37

L'EMERGENZA

I nostri ragazzi diventati analfabeti

di Silvia Ronchey

Il 35% degli adolescenti che hanno affrontato la maturità, uscendo quindi da un più che decennale *curriculum studiorum*, non riesce a comprendere un testo di media complessità: leggono, ma non capiscono. I dati dell'Invalsi, che sconcertano e preoccupano (finalmente) il ministro della Pubblica Istruzione, non stupiscono affatto chi insegna nella scuola o nell'università.

● a pagina 36

BVLGARI
LA STORIA, IL SOGNO
26 GIUGNO — 3 NOVEMBRE

MUSEO NAZIONALE DI CASTEL SANT'ANGELO
LUNGOTEVERE CASTELLO, 30

MUSEO NAZIONALE DEL PALAZZO DI VENEZIA
PIAZZA VENEZIA, 3

85 anni

Quando Armani riuscì a capire noi donne

di Natalia Aspesi
● a pagina 20



▲ **Lo stilista** Giorgio Armani *corris*

Ciclismo

Tour, la favola di Ciccone maglia gialla

di Gianni Mura
● a pagina 42



▲ **Maglia gialla** Giulio Ciccone

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, Italia, Canada, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia KR 19 - Regno Unito GBP 2,30 - Svizzera CHF 3,50

con Libro
Le dieci parole latine
€11,90

NZ



Toro Il tridente di Mazzarri è già pronto per l'Europa
GUGLIELMO BUCCHIERI - P. 35

Nuoto Paltrinieri e i Mondiali: "Sfido il mare tra paura e libertà"
GIULIA ZONCA - PP. 32-33

Tour Favola Ciccone, maglia gialla dopo due operazioni al cuore
GIORGIO VIBERTI - P. 33



LA STAMPA



VENERDÌ 12 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 153 • N. 189 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DGB-TO • www.lastampa.it **GNN**

INTERVISTA AL MINISTRO DELL'ECONOMIA

Tria: "Possibile l'accordo sulle autonomie Sì ai Benetton in Alitalia"

"Assieme a Francia e Spagna cambieremo la politica fiscale dell'Europa"

OLTRE L'ASSE FRANCO-TEDESCO
IL BISOGNO DI NUOVE ALLEANZE
FRANCO BRUNI - P. 23

MARCO BRESOLIN
ROMA
Sorrìde, Giovanni Tria. Sorride come non lo si vedeva fare da tempo. Seduto nel suo ufficio di via XX Settembre, il ministro dell'Economia dice che «sui mercati abbiamo riconquistato la fiducia».
INTERVISTA - P. 5 **SERVIZI** - P. 2-3

CASELLATI DIFENDE SALVINI AL SENATO
Fondi russi alla Lega La Procura di Milano apre un'inchiesta
COLONNELLO, LA MATTINA, MENDUNI, PAOLUCCI E SORGI - PP. 6-7

L'affondo del candidato Biden: Trump distrugge la Nato



L'ex vicepresidente americano Joe Biden e candidato per la nomination democratica alle elezioni 2020 **MASTROLLELLI** - P. 10

STAMPA PLUS ST+

LONDRA E LA BREXIT
BILL EMMOTT
Da Johnson tante bugie Si esce dalla Ue solo con il ritorno alle urne
P. 11



IL CASO
ANDREA ROSSI
Il Salone dell'auto da Torino a Milano Bufera su Appendino
P. 15



LE STORIE
GIAMPIERO CARBONE
Ventimila candele illuminano ad Arquata l'ex borgo industriale
P. 29

ELISA SCHIFFO
Asti, una sera nel bosco con l'uomo di Neanderthal
P. 29

IL CASO ORLANDI
Emanuela non c'è neppure nella tomba delle principesse

ELENA STANCANELLI
ROMA
«Non c'era nulla, nulla, neanche le principesse». Pietro Orlandi non si aspettava di trovare due tombe vuote quando ha chiesto di accedere al luogo nel quale qualcuno - non un anonimo, ha precisato l'avvocata di famiglia Laura Sgrò - aveva suggerito potessero trovarsi i resti che va cercando da anni. Da quando sua sorella Emanuela è scomparsa, il 22 giugno 1983. Da allora, da quella sera in cui le sue amiche la lasciarono alla fermata dell'auto-bus, è stato un susseguirsi di notizie mai vere e mai false. Sono stati millantati coinvolgimenti della banda della Magliana, legami con il caso Calvi e le vicende di Paul Marcinkus, l'arcivescovo americano segretario dello Ior.
APAGNA 12

SAVONA, LE VITTIME DI DON GIUAUDDO
"Quel prete orco ha fatto a pezzi le nostre esistenze"

NICCOLÒ ZANCAN
INVIATO A SAVONA
Quarant'anni non sono bastati per avere giustizia. «Era il 1979. Mio padre, un sorvegliante dello stabilimento Fiat di Mirafiori, fu trasferito in Liguria. Partimmo con lui. Ero un bambino di nove anni quando incominciai a frequentare la parrocchia di Spotorno affidata a don Nello Giraudo». Ora tutto è scritto in una perizia. E quella perizia certifica la violenza subita, il disastro emotivo, i problemi psichici, l'impossibilità di ritornare a una vita normale fino a oggi. Quella perizia incomincia spiegando i fatti, e poi quantifica il danno. «I primi approcci da parte di don Nello iniziavano con abbracci e toccamenti con cadenza almeno settimanale. Negli anni seguenti gli abusi del parroco diventavano più frequenti e gravi».
APAGNA 13

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO
D.O.P.
MARCHIO

BUONGIORNO

Fornisce il consultivo: cento minacce di morte o di violenza in tredici mesi di governo. Francamente ce ne si aspettava di più ma nondimeno la nostra solidarietà a Matteo Salvini è totale e incondizionata. Lui peraltro non si lascia intimidire, se ne fa un baffo e tira dritto; lo ha detto anche ieri su Twitter, e si vorrebbe ben vedere: se avesse paura lui, che è il ministro dell'Interno, e peraltro l'uomo più protetto d'Italia, dovremmo tutti scappare in Nuova Zelanda. Perché qui non si scherza. Ogni giorno sulle rive dei social sbarcano centinaia di minacciati. Leader politici, consiglieri regionali, sindacalisti, inviati speciali, semplici compulsivi della vita digitale, casalinghe di Voghera. A un certo punto arriva sempre chi li vuole appendere a testa in giù o mas-

Tanti ed eroi **MATTIA FELTRI**

saggiargli la schiena con un nodoso randello o più villicamente prenderli a calci nel sedere. Ma per fortuna non ce n'è uno che si lasci intimidire. Se ne fanno un baffo, tirano dritto. Svelano al mondo la vile aggressione e lo rassicurano: non mi fanno paura, non mi piego, ci vuole ben altro, ho la schiena dritta, sono un personaggio scomodo, continuerò a cantare fuori dal coro (in effetti qui ormai ognuno canta per i fatti suoi e non si capisce più niente). Insomma, mezzo paese di fascisti, stalinisti e farabutti vari, per non dire dei sessisti, e l'altro mezzo con la tempra di Salvini. E la modernità: si manganella virtualmente e virtualmente si offre il petto per la libertà. I santi sono finiti, i navigatori li fanno le ragazze tedesche, ma restiamo pieni di eroi.

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
www.stocfrancesco.com





Boss mette il turbo e scommette su Milano

Il marchio sfilerà nella città lombarda a settembre
Bottoni in MF Fashion



Un look Boss



Il governo al lavoro per rafforzare il golden power

L'ipotesi è portare da 15 a 45 giorni il periodo per esercitare un veto
servizio a pagina 11

Anno XXIII n. 137
Venerdì 12 Luglio 2019
€2,00 *Classeditori*



Con MF1 Magazine for Fashion n. 66 a € 6,30 (€ 3,30 + € 3,00) - Con MF1 Magazine for Living n. 46 a € 6,30 (€ 3,30 + € 3,00)

Spettatore n.a.p. art. 1, c.1, L. 48/04, DCC Milano - 19 2140 - CA P. 428 Firenze € 3,00



BORSA +0,56% 1€ = \$1,1285

BORSE ESTERE

Dow Jones	27.626	Euro-Yen	121,54
Nasdaq	8.190	Euro-Fr50	1.1114
Spx	21.884	Bip 10 Y	1,4189
Nikkei	22.292	Bund 10 Y	-0,3997
Hang Seng	8.880	FUTURE	
Csi 300	7.810	Euro-Btp	137,78
Hs300	5.252	Euro-Bund	169
		US T-Bond	153,44
		S&P500 Cme	3,004
		Nasdaq100 Mm	7,940

VALUTE-RENDIMENTI

Euro-Dollaro	1,1285	Ftse Mib	22,120
Euro-Sterlina	0,8879	S&P500 Cme	3,004
		Nasdaq100 Mm	7,940

FOCUS OGGI

Avio scottata in borsa dalla missione fallita
Scivolone del titolo che ha ceduto il 14,7% a 12,2 euro dopo che il gruppo di lanciatori spaziali ha reso noto lo stop per un'anomalia su cui ora si indagherà
Brustia a pagina 19

Francia impone tassa sul digitale
L'imposizione del 3% sui ricavi dei servizi digitali colpirà le aziende tecnologiche più grandi
Di Carliantonio a pagina 8

I piani di Discovery per crescere nella tv italiana
Al gruppo americano non basta il 7% di share nel giorno medio che lo pone al terzo posto nel mercato televisivo italiano. L'ad Aramo non esclude acquisizioni
Montanari a pagina 9

RILANCI AVVIATI I PRIMI CONTATTI CON BRUXELLES PER DEFINIRE L'USCITA DAL CAPITALE DELLA BANCA

Il Tesoro apre il dossier Mps

Il ministero potrebbe ottenere una proroga fino a giugno 2020 per il piano di cessione del 70%
Tre le ipotesi: asta, cessione sul mercato e alleanza strategica. Favoriti Banco Bpm, Ubi e Bper
(Gualtieri a pagina 3)

L'ASSET MANAGER AMERICANO DIVENTA PRIMO AZIONISTA DELLA BANCA DIRETTA DOPO L'USCITA DI UNICREDIT

BlackRock sale oltre il 10% di Fineco

L'istituto di Foti lancia bond perpetuo da 300 milioni al 5,8%: richieste per nove volte l'offerta
(Bodini a pagina 17)

SALVATAGGIO
Atlantia incarica Pad Castellucci di studiare offerta per Alitalia
(Montanari a pagina 11)

IL BILANCIO 2018
Google dà briciole al Fisco italiano
Raccoglie 1,4 miliardi di pubblicità ma paga soltanto 4,7 milioni di tasse
(Montanari a pagina 9)

Per Carige c'è anche un piano B (con bad bank e good bank)
(Gualtieri a pagina 3)

A MIRAFIORI
Fiat Chrysler investe 700 milioni per produrre la 500 elettrica
(Mondellini a pagina 13)

LA FIRMA IERIA NANCHINO
Da Illy a Brionvega: accordo fatto tra Ice e Suning per vendere ai cinesi i marchi del Made in Italy
(Mondellini a pagina 15)

Giochi Preziosi compra anche i peluche Trudi Ipo a rischio rinvio
(Carostelli a pagina 13)

IL ROMPIESPREAD
Rubli da Mosca: pensa come ci sarebbe rimasto male Armando Cossutta

CROWDFUNDME

www.crowdfundme.it

Diversifica il tuo portafoglio.

Investi oggi nelle grandi aziende di domani.

Con un click.

«L' Art? Pensi a tutelare i monopoli» / INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

Genova - «Per le regioni passano i fondi Ue su trasporti e infrastrutture, circa 10 miliardi. Ma anche Zes e ZIs, gestione delle crisi industriali, politiche su lavoro e formazione professionale, piani trasporti e logistica. Una grande organizzazione non può operare solo da Roma». Da ieri Guido Nicolini, numero uno della società genovese Logtainer, è il presidente della Confetra, che aggregando 20 associazioni di categoria è il più grande sindacato d'impresa dei trasporti, settore che rappresenta il 9% del pil italiano occupando 800 mila addetti. Prende il posto di Nereo Marcucci, «che ringrazio per aver portato sin qui un'associazione con i conti in ordine e coesa sui grandi dossier». Quali sono in sintesi i punti programmatici della sua presidenza? «Confetra rappresenta presso il CNEL, da oltre 25 anni e su indicazione di tutti i diversi Governi che si sono succeduti, l'industry Logistica in Italia: 108 mila imprese, 800 mila addetti, 85 miliardi di valore prodotto, 7 miliardi di investimenti privati in corso di realizzazione, il 9% del PIL del Paese. Secondi solo alla Manifattura. Vorrei una Confederazione sempre più in grado di accrescere la consapevolezza generale - nell'opinione pubblica e presso il decisore istituzionale - di quanto sia strategico e quanto valga il nostro comparto per l'intero Sistema Paese». Sul tema Block Exemption la Confetra ha intrapreso una posizione netta, suscitando la contrarietà degli armatori, quelli di AssArmatori in particolare. Continuerete con questa politica? «La posizione di Confetra è la stessa posizione di tutte le Associazioni Europee di categoria. È la posizione di Feport (terminalisti europei), di Clecat (spedizionieri), di IRU (autotrasportatori). Gli armatori godono, su scala nazionale e globale, di importanti agevolazioni, fiscali e regolatorie: la Tonnage Tax, il Registro Internazionale, il Consortia Regulation UE, i vari sostegni statali alla cantieristica. Secondo tutte le Associazioni che rappresentano in Europa l'industria logistica, inclusa Confetra quindi, le Shipping Line non devono poter utilizzare gli innegabili vantaggi che da essi derivano per muovere concorrenza sleale agli operatori logistici inland. Segnalo che questa è anche la posizione dei Sindacati europei, dei Servizi Tecnico Nautici europei e dell'OCSE. Mi pare un principio sacrosanto, e ampiamente condiviso». Anche su Art e PIn la vostra posizione è molto critica. Non c'è il rischio di inimicarsi un governo e una pubblica amministrazione tradizionalmente molto suscettibile alle critiche? «Anche qui, a noi par di dire cose di assoluto buonsenso. ART nasce per la regolazione tariffaria nell'ambito dei concessionari di infrastrutture monopoli naturali, ferrovia e rete autostradale su tutte. E quindi a tutela del sistema delle imprese logistiche che di quelle infrastrutture è fruitore, e potenzialmente vittima di abuso di posizioni dominanti o arbitri da parte dei gestori. Estendere tale regolazione a gestori di infrastrutture non in regime di monopolio, come gli oltre 300 terminal portuali o gli interporti, o addirittura ad imprese che con le infrastrutture non hanno nulla a che vedere - autotrasportatori, spedizionieri, agenti marittimi, imprese ferroviarie - è uno scivolamento illiberale e dirigista insopportabile. Paradosso nel paradosso, ART si mantiene con il 6 per 1000 del fatturato pagato dalle imprese regolate. Ciò spiega tante cose. La PLN è invece un progetto di 15 anni fa, varato per connettere tutti i nodi nazionali di aggregazione e flusso delle merci: i 54 porti nazionali, i 21 interporti, i principali scali aerei cargo, i terminal ferroviari, i grandi centri di distribuzione. Segnalo che dopo 15 anni siamo, forse, a due soli porti che hanno ceduto alla PLN la gestione dei propri PCS, peraltro preesistenti. Mi pare un bilancio magro. Oggi i temi della logistica digitale sono quelli della blockchain, dell'IoT, della Realtà Aumentata, del 5G, dell'intelligenza artificiale: questioni sconosciute al vecchio progetto di Uirnet. Proponiamo un re-start. Rimettiamoci attorno ad un tavolo tutti, e cerchiamo di capire se e come andare avanti.



The Medi Telegraph

Primo Piano

Con il MIT, con Capitanerie, con AGID, con Dogane, con **Assoport**, con tutti i gestori dei nodi e delle reti a partire da RFI, con tutte le rappresentanze degli operatori logistici. Non ci interessa allestire un tribunale della storia, ci interessa che la digitalizzazione della logistica decolli davvero, in un'ottica di grande Progetto Paese. Anche qui, non mi pare di sostenere tesi ardite». Con gli assetti politici attuali, c'è a Suo parere il rischio che l'Italia possa rimanere isolata in Europa sotto il fronte dei trasporti? E non c'è il rischio che rialzandosi i confini in Europa dossier come lo Sportello unico perdano rilevanza, alimentando la concorrenza doganale tra Paesi europei? «Via della Seta cinese, Free&Open strategy giapponese e indiana, Rotta Artica sino-russa, Area di Libero scambio pan-africana, guerra dei dazi, Brexit: il mondo va riorganizzando i propri rapporti di forza, tra Stati e blocchi continentali, attorno ai temi della logistica e della capacità di costruire e gestire reti materiali e immateriali che proteggano flussi di merci e informazioni. Grande assente, l'Europa. Francia e Germania continueranno forse bilateralmente a fare affari, ma non potranno certo giocare un ruolo geopolitico globale. L'Italia rischia di divenire una mera commodity territoriale al servizio di vettori, manifatture e mercati stranieri. Serve un colpo d'ali, europeo e nazionale». La Confetra sta aprendo le associazioni regionali: qual è il fine di questa politica e quante associazioni locali contate di aprire? «Abbiamo le "storiche" Confetra Lombardia, Nord Est, Friuli Venezia Giulia e Lazio, alle quali negli ultimi otto mesi si sono aggiunte le Organizzazioni Confederali di Campania, Puglia, Sicilia, Toscana, Emilia Romagna e Liguria. Per le Regioni passano i Fondi Europei per i trasporti e le infrastrutture: circa 10 miliardi di euro tra Pon, Por e FSC. Ma anche le Zes e le ZLS, la gestione delle crisi industriali, le politiche attive per il lavoro e la formazione professionale, i Piani Regionali Trasporti e logistica. Una grande Organizzazione non può operare solo da Roma. Mi consenta infine di ringraziare Nereo Marcucci: eredito una Organizzazione in gran salute, che associa 20 Associazioni nazionali di categoria, 69 Territoriali e 10 Regionali, con i conti in ordine, un clima di grande coesione interna, una linea politica sui grandi dossier molto solida e strutturata, importanti relazioni in Italia ed in Europa. Spero, con il supporto di tutto il nostro gruppo dirigente, di dare continuità ed ulteriore slancio a questo lavoro».

Il Piccolo

Trieste

il progetto di autorità portuale e anas

Smart road Ferneti-banchine per cancellare le code dei tir

Partita da 2,7 milioni: 27 chilometri di fibra ottica, 57 telecamere sulla statale 202 Monitoraggio di traffico e meteo, calcolo dei tempi di percorrenza del tragitto

Diego D' Amelio Cavi in fibra ottica per 27 chilometri, 24 telecamere per rilevare targhe e riconoscere i veicoli, altri 33 obiettivi puntati per il monitoraggio del traffico e dell' ambiente attraverso complessi algoritmi. Costerà 2,7 milioni la "smart road" che Autorità portuale e Anas creeranno a Trieste per migliorare sicurezza ed efficienza del collegamento stradale che congiunge l' interporto di Ferneti alle banchine e che ogni giorno viene percorso da circa 700 camion diretti sui traghetti pronti a partire per la Turchia. Lo scopo è rendere più fluide le procedure di imbarco, semplificando il sistema di controlli grazie alla tecnologia. Telecamere e rilevatori consentiranno di tracciare il percorso dei tir che entrano nello scalo: quelli turchi hanno l' obbligo di fermarsi a Ferneti per espletare le pratiche doganali, perdendo poi altri 5-10 minuti per le pratiche necessarie a entrare in porto. Il monitoraggio ridurrà il secondo passaggio a pochi attimi e permetterà inoltre di stabilire con criteri oggettivi quali mezzi debbano essere sottoposti a verifiche aggiuntive, come l' apertura del rimorchio, per scongiurare traffici illegali. La lettura delle targhe tratterà il camion da Ferneti all' arrivo in porto e le telecamere di contesto analizzeranno le condizioni meteo e del traffico, stabilendo il tempo medio necessario per giungere ai gate dello scalo. Gli obiettivi percepiranno la presenza di bora (che genera un forte rallentamento in discesa su quel percorso), pioggia, incidenti e code, oltre a conteggiare tutti i mezzi in transito e distinguere le auto dai camion. Il corridoio elettronico individuerà i mezzi che possono aver effettuato soste o deviazioni, magari per caricare o scaricare merci senza autorizzazione. In questo caso scatteranno controlli approfonditi, che oggi sono affidati alle sensazioni soggettive dei doganieri e che l' Autorità stima in futuro saranno limitati a una quindicina di rimorchi al giorno. La stragrande maggioranza dei conducenti si limiterà a passare rapidamente, mostrando il badge ricevuto a Ferneti. La realizzazione del piano partirà immediatamente, grazie a un accordo quadro che fissa a metà 2020 la consegna dei dispositivi elettronici, che saranno montati lungo la strada statale 202 Triestina e i raccordi autostradali che la collegano a Ferneti. La posa delle telecamere e della fibra ottica sarà affidata ad Anas, che creerà un sistema a circuito chiuso e dotato di appositi software. Il tutto sarà utile anche al monitoraggio del traffico, ma l' obiettivo primario è permettere all' Autorità di facilitare le opere di imbarco sui traghetti che dai moli V, VI e VII partono alla volta della Turchia. «Il progetto - afferma il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un' ottica di sistema portuale e non più di porto marittimo. Ne deriverà la velocizzazione dell' ingresso dei mezzi ai varchi». Secondo l' ad di Anas Massimo Simonini, «la strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente. Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido ed efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Porti: Trieste, Tir sotto controllo con la nuova 'Smart road'

Insieme ad Anas, telecamere e fibra ottica per tracciabilità

Ventiquattro telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere "di contesto", sensori per rilevare il peso dei tir, il tutto connesso e oltre 27 chilometri di fibra ottica. Sono questi i dati caratteristici di "Smart Road", il progetto per il controllo sui mezzi pesanti tra l'interporto e il porto, frutto della collaborazione tra Anas (Gruppo FS Italiane) e l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale. I sensori e le telecamere, connessi a un apposito software, permetteranno di rilevare ingorghi e code, così come di evitare i controlli doganali per i camion già riconosciuti dal **sistema**. Un modo, spiega l' Authority, per velocizzare imbarchi e sbarchi, tagliando i tempi morti e l'"errore umano". Una quantità di dati da elaborare in tempo reale notevole, perché nella zona passano in media 700 veicoli al giorno. "Questo progetto è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un' ottica di **sistema portuale** e non più di porto marittimo", ha commentato Zeno D' Agostino, presidente dell' Authority. "La strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente", commenta dal canto suo l' ad di Anas, Massimo Simonini che ricorda: "da anni lavoriamo al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma - come nel caso dell' accordo con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale - anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido e efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci".



Porto di Trieste e Anas presentano il progetto Smart road

(Teleborsa) - È stato presentato il progetto esecutivo per il controllo sui mezzi pesanti tra l'interporto e il **porto** di **Trieste**, grazie alla collaborazione tra ANAS e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Il progetto "Smart Road" è chiamato anche "Corridoio Meduri" in memoria di Giuseppe Meduri della Società Generale d'Informatica (Sogei). "Smart Road" prevede l'installazione di sistemi intelligenti di trasporto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 "Triestina" per verificare che il tempo di percorrenza tra l'interporto di Ferneti e il **porto** di **Trieste** sia compatibile con la velocità media dei mezzi pesanti sulla base delle reali condizioni di traffico e meteorologiche. In un'ottica di controllo dei mezzi, le telecamere permetteranno di individuare i mezzi che possano aver effettuato una sosta o una deviazione per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto in questione. I dati raccolti verranno poi integrati, raccolti e infine utilizzati dall'Autorità stessa per consentire l'autorizzazione all'imbarco facilitato per quei tir in linea con i parametri monitorati, senza dover essere nuovamente sottoposti a controlli doganali e, quindi, con notevole risparmio di tempi per le attività portuali e doganali. Nell'ipotesi in cui il veicolo non dovesse risultare in linea con i parametri di partenza potrà essere nuovamente sottoposto a controlli doganali. "Questo progetto è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un'ottica di sistema portuale e non più di **porto** marittimo." - afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità - "Al Sinfomar, il Port Community System del **porto** di **Trieste**, viene finalmente connessa un'infrastruttura ottica in grado di riscontrare e ricavare la posizione dei mezzi in transito consentendo così la velocizzazione dell'ingresso dei mezzi ai varchi". Il progetto esecutivo che avrà partenza immediata prevede un investimento complessivo di circa 2,7 milioni di euro e sarà realizzato tramite accordo quadro con un tempo previsto di circa 10 mesi. "La strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente", ha dichiarato l'AD Anas Massimo Simonini. "Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma - come nel caso dell'accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido ed efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci". (Teleborsa) 11-07-2019 12:39.



Porto di Trieste e Anas: Tir sotto controllo con la nuova smart road, la nuova infrastruttura tecnologica per tracciabilità mezzi pesanti

(FERPRESS) - Trieste, 11 LUG - Presentato il progetto esecutivo per il controllo sui mezzi pesanti tra l'interporto e il porto di Trieste senza creare code e agevolando i tempi di imbarco, frutto della collaborazione tra Anas (Gruppo FS Italiane) e l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale. Il progetto di Smart road, detto anche "Corridoio Meduri" in memoria di Giuseppe Meduri della Società Generale d'Informatica (Sogei), uno dei primi ad aver contribuito all'avvio del progetto, prevede in particolare l'installazione di sistemi intelligenti di trasporto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 "Triestina" per verificare che il tempo di percorrenza tra l'interporto di Ferneti e il porto di Trieste sia compatibile con la velocità media dei mezzi pesanti sulla base delle reali condizioni di traffico e meteorologiche. La realizzazione del corridoio virtuale Smart, costituito da sistemi quali telecamere intelligenti per la lettura delle targhe e sensori per la pesatura dinamica dei veicoli, permetterà di individuare i mezzi che possano aver effettuato una sosta o una deviazione per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto in questione. Inoltre, un **sistema** di telecamere a circuito chiuso, dotato di software, segnalerà eventuali code sul tratto monitorato e controllerà il traffico ai fini della sicurezza della circolazione. Il **sistema** potrà, quindi, essere utilizzato anche per regolare il flusso di traffico in ingresso al porto di Trieste (circa 700 veicoli al giorno). Nel dettaglio saranno installate da Anas 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere di contesto e oltre 27 chilometri di fibra ottica. I dati forniti dall'infrastruttura tecnologica realizzata da Anas, in collaborazione con l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale, verranno integrati con quelli rilevati dall'infrastruttura e saranno utilizzati dall'**Autorità** stessa per consentire l'autorizzazione all'imbarco facilitato per quei tir in linea con i parametri monitorati, senza dover essere nuovamente sottoposti a controlli doganali e, quindi, con notevole risparmio di tempi per le attività portuali e doganali. Nell'ipotesi in cui il veicolo non dovesse risultare in linea con i parametri di 'partenza' potrà essere nuovamente sottoposto a controlli doganali. "Questo progetto è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un'ottica di **sistema portuale** e non più di porto marittimo." - afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità - "Al Sinfomar, il Port Community System del porto di Trieste, viene finalmente connessa un'infrastruttura ottica in grado di riscontrare e ricavare la posizione dei mezzi in transito consentendo così la velocizzazione dell'ingresso dei mezzi ai varchi". "La strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente", ha dichiarato l'AD Anas Massimo Simonini. "Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma - come nel caso dell'accordo con l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale - anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido ed efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci". Il progetto esecutivo che avrà partenza immediata prevede un investimento complessivo di circa 2,7 milioni di euro e sarà realizzato tramite accordo quadro con un tempo previsto di circa 10 mesi.



Il Nautilus

Trieste

PORTO DI TRIESTE E ANAS: TIR SOTTO CONTROLLO CON LA NUOVA SMART ROAD

Nuova infrastruttura tecnologica per tracciabilità dei mezzi pesanti oltre 27 chilometri di fibra ottica, 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere di contesto notevole risparmio tempi per attività portuali e doganali **Trieste** - Presentato il progetto esecutivo per il controllo sui mezzi pesanti tra l'interporto e il **porto** di **Trieste** senza creare code e agevolando i tempi di imbarco, frutto della collaborazione tra Anas (Gruppo FS Italiane) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Il progetto di Smart road, detto anche 'Corridoio Meduri' in memoria di Giuseppe Meduri della Società Generale d'Informatica (Sogei), uno dei primi ad aver contribuito all'avvio del progetto, prevede in particolare l'installazione di sistemi intelligenti di trasporto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 'Triestina' per verificare che il tempo di percorrenza tra l'interporto di Ferneti e il **porto** di **Trieste** sia compatibile con la velocità media dei mezzi pesanti sulla base delle reali condizioni di traffico e meteorologiche. La realizzazione del corridoio virtuale Smart, costituito da sistemi quali telecamere intelligenti per la lettura delle targhe e sensori per la pesatura dinamica dei veicoli, permetterà di individuare i mezzi che possano aver effettuato una sosta o una deviazione per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto in questione. Inoltre, un sistema di telecamere a circuito chiuso, dotato di software, segnalerà eventuali code sul tratto monitorato e controllerà il traffico ai fini della sicurezza della circolazione. Il sistema potrà, quindi, essere utilizzato anche per regolare il flusso di traffico in ingresso al **porto** di **Trieste** (circa 700 veicoli al giorno). Nel dettaglio saranno installate da Anas 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere di contesto e oltre 27 chilometri di fibra ottica. I dati forniti dall'infrastruttura tecnologica realizzata da Anas, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, verranno integrati con quelli rilevati dall'infrastruttura e saranno utilizzati dall'Autorità stessa per consentire l'autorizzazione all'imbarco facilitato per quei tir in linea con i parametri monitorati, senza dover essere nuovamente sottoposti a controlli doganali e, quindi, con notevole risparmio di tempi per le attività portuali e doganali. Nell'ipotesi in cui il veicolo non dovesse risultare in linea con i parametri di 'partenza' potrà essere nuovamente sottoposto a controlli doganali. 'Questo progetto è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un'ottica di sistema portuale e non più di **porto** marittimo.' - afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità - 'Al Sinfomar, il Port Community System del **porto** di **Trieste**, viene finalmente connessa un'infrastruttura ottica in grado di riscontrare e ricavare la posizione dei mezzi in transito consentendo così la velocizzazione dell'ingresso dei mezzi ai varchi'. 'La strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente', ha dichiarato l'AD Anas Massimo Simonini. 'Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma - come nel caso dell'accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido ed efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci'. Il progetto esecutivo che avrà partenza immediata prevede un investimento complessivo di circa 2,7 milioni di euro e sarà realizzato tramite accordo quadro con un tempo previsto di circa 10 mesi



Nuova infrastruttura tecnologica per gestire il flusso di camion tra l'interporto e il porto di Trieste

Avviato il progetto che avrà una durata di dieci mesi A Trieste è stato presentato l'avvio di un progetto esecutivo per la tracciabilità dei camion tra il porto cittadino e l'interporto di Ferneti realizzato con l'impiego di oltre 27 chilometri di fibra ottica, 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli e 33 telecamere di contesto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 "Triestina". L'iniziativa ha lo scopo di evitare la creazione di code e di agevolare i tempi di imbarco delle merci. Il progetto di Smart road, detto anche "Corridoio Meduri" in memoria di Giuseppe Meduri della Società Generale d'Informatica (Sogei), uno dei primi ad aver contribuito all'avvio del progetto, è frutto della collaborazione tra Anas (gruppo FS Italiane) e l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale. Il progetto prevede un investimento complessivo di circa 2,7 milioni di euro e sarà realizzato tramite accordo quadro con un tempo previsto di circa 10 mesi. In particolare, il progetto con la realizzazione del corridoio virtuale Smart, costituito da sistemi quali telecamere intelligenti per la lettura delle targhe e sensori per la pesatura dinamica dei veicoli, permetterà di individuare i mezzi che possano aver effettuato una sosta o una deviazione per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto. Inoltre un sistema di telecamere a circuito chiuso, dotato di software, segnerà eventuali code sul tratto monitorato e controllerà il traffico ai fini della sicurezza della circolazione. Il **sistema** potrà, quindi, essere utilizzato anche per regolare il flusso di traffico in ingresso al porto di Trieste (circa 700 veicoli al giorno). I dati forniti dall'infrastruttura tecnologica realizzata da Anas in collaborazione con l'AdSP del Mare Adriatico Orientale verranno integrati con quelli rilevati dall'infrastruttura e saranno utilizzati dall'**Autorità** stessa per consentire l'autorizzazione all'imbarco facilitato per quei Tir in linea con i parametri monitorati, senza dover essere nuovamente sottoposti a controlli doganali e, quindi, con notevole risparmio di tempi per le attività portuali e doganali. Nell'ipotesi in cui il veicolo non dovesse risultare in linea con i parametri di 'partenza' potrà essere nuovamente sottoposto a controlli doganali. «Questo progetto - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino - è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un'ottica di **sistema portuale** e non più di porto marittimo. Al Sinfomar, il Port Community System del porto di Trieste, viene finalmente connessa un'infrastruttura ottica in grado di riscontrare e ricavare la posizione dei mezzi in transito consentendo così la velocizzazione dell'ingresso dei mezzi ai varchi». «La strada - ha sottolineato l'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini - deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente. Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma - come nel caso dell'accordo con l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale - anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido ed efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci».



Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste e Anas, il progetto per eliminare le code dei tir

L' iniziativa prevede l' allestimento di oltre 27 chilometri di fibra ottica, 24 telecamere per il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere di contesto

Con l' obiettivo di eliminare code e agevolare in tal modo i tempi di imbarco, è stato presentato a Trieste il progetto esecutivo per il controllo sui mezzi pesanti tra l' interporto e il porto giuliano, frutto della collaborazione tra Anas (gruppo FS Italiane) e l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale. Il progetto di Smart road, detto anche "Corridoio Meduri" in memoria di Giuseppe Meduri della Società Generale d' Informatica (Sogei), uno dei primi ad aver contribuito all' avvio del progetto, prevede in particolare l' installazione di sistemi intelligenti di trasporto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 "Triestina" per verificare che il tempo di percorrenza tra l' interporto di Ferneti e il porto di Trieste sia compatibile con la velocità media dei mezzi pesanti sulla base delle reali condizioni di traffico e meteorologiche. La realizzazione del corridoio virtuale Smart, costituito da sistemi quali telecamere intelligenti per la lettura delle targhe e sensori per la pesatura dinamica dei veicoli, permetterà di individuare i mezzi che possano aver effettuato una sosta o una deviazione per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto in questione. Inoltre, un **sistema** di telecamere a circuito chiuso, dotato di software, segnalerà eventuali code sul tratto monitorato e controllerà il traffico ai fini della sicurezza della circolazione. Il **sistema** potrà, quindi, essere utilizzato anche per regolare il flusso di traffico in ingresso al porto di Trieste (circa 700 veicoli al giorno). Nel dettaglio saranno installate da Anas 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere di contesto e oltre 27 chilometri di fibra ottica. I dati forniti dall' infrastruttura tecnologica realizzata da Anas, in collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale, verranno integrati con quelli rilevati dall' infrastruttura e saranno utilizzati dall' **Autorità** stessa per consentire l' autorizzazione all' imbarco facilitato per quei tir in linea con i parametri monitorati, senza dover essere nuovamente sottoposti a controlli doganali e, quindi, con notevole risparmio di tempi per le attività portuali e doganali. Nell' ipotesi in cui il veicolo non dovesse risultare in linea con i parametri di 'partenza' potrà essere nuovamente sottoposto a controlli doganali.



Smart road nel porto di Trieste

Infrastruttura tecnologica per tracciare i mezzi pesanti

Massimo Belli

TRIESTE Presentato il progetto esecutivo di Smart road per il controllo sui mezzi pesanti tra l'interporto e il porto di Trieste senza creare code e agevolando i tempi di imbarco, frutto della collaborazione tra Anas (Gruppo FS Italiane) e l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Il progetto di Smart road, detto anche Corridoio Meduri in memoria di Giuseppe Meduri della Società Generale d'Informatica (Sogei), uno dei primi ad aver contribuito all'avvio del progetto, prevede in particolare l'installazione di sistemi intelligenti di trasporto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 Triestina. Grazie a tali sistemi sarà possibile verificare che il tempo di percorrenza tra l'interporto di Ferneti e il porto di Trieste sia compatibile con la velocità media dei mezzi pesanti sulla base delle reali condizioni di traffico e meteorologiche. La realizzazione del corridoio virtuale Smart, costituito da sistemi quali telecamere intelligenti per la lettura delle targhe e sensori per la pesatura dinamica dei veicoli, permetterà di individuare i mezzi che possano aver effettuato una sosta o una deviazione per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto in questione. Inoltre, un sistema di telecamere a circuito chiuso, dotato di software, segnalerà eventuali code sul tratto monitorato e controllerà il traffico ai fini della sicurezza della circolazione. Il sistema potrà, quindi, essere utilizzato anche per regolare il flusso di traffico in ingresso al porto di Trieste (circa 700 veicoli al giorno). Nel dettaglio saranno installate da Anas: 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il riconoscimento dei veicoli, 33 telecamere di contesto e oltre 27 chilometri di fibra ottica. I dati forniti dall'infrastruttura tecnologica realizzata da Anas, in collaborazione con l'AdSp del Mare Adriatico orientale, verranno integrati con quelli rilevati dall'infrastruttura e saranno utilizzati dall'Autorità stessa per consentire l'autorizzazione all'imbarco facilitato per quei Tir in linea con i parametri monitorati. Senza dover essere nuovamente sottoposti a controlli doganali e, quindi, con notevole risparmio di tempi per le attività portuali e doganali. Nell'ipotesi in cui il veicolo non dovesse risultare in linea con i parametri di partenza potrà essere nuovamente sottoposto a controlli doganali. Questo progetto è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un'ottica di sistema portuale e non più di porto marittimo, sostiene Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority. Al Sinfomar, il Port Community System del porto di Trieste, viene finalmente connessa un'infrastruttura ottica in grado di riscontrare e ricavare la posizione dei mezzi in transito consentendo così la velocizzazione dell'ingresso dei mezzi ai varchi. L'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, ha invece sottolineato che La strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente. Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro, ma come nel caso dell'accordo con l'AdSp anche a rispondere ad esigenze di controllo rapido ed efficiente del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci. Il progetto esecutivo che avrà partenza immediata, prevede un investimento complessivo di circa 2,7 milioni di euro e sarà realizzato tramite accordo quadro con un tempo previsto di circa dieci mesi. Nella foto di Fabrizio Girdali, la centrale operativa.



FreshPlaza

Trieste

L' Ungheria acquista una parte del porto di Trieste

Dopo le anticipazioni dei giorni scorsi, il Governo ungherese ha compiuto un passo avanti decisivo per occupare una parte del **porto di Trieste**: la firma dell' accordo per acquisire da Teseco e Seastock un' area di 320mila metri quadrati nella zona Noghère, a sud-est dello scalo. E' l' area dove sorgeva la raffineria Aquila, che ha una banchina con pescaggio di tredici metri, una piattaforma retrobanchina per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci e collegata alla rete ferroviaria. Il Governo ungherese vuole investire cento milioni di euro per realizzare un terminal multipurpose dedicato al commercio estero del Paese. [Clicca qui per leggere di più](#)¹. Fonte: Trasporto Europa.



Fanghi, Tresse alzate di un metro

Commissione ecomafie, svelato il piano: ma va sbloccato il protocollo. Bonifiche, «spariti» 75 milioni

Andrea Priante

Venezia L'ipotesi di alzare di un metro l'isola delle Tresse in modo da garantire lo stoccaggio dei fanghi e la mancanza di fondi per la zona Sin di Porto Marghera. Sono alcuni dei temi emersi di fronte alla Commissione parlamentare sulle Ecomafie, che ieri ha concluso la sua missione in Veneto. Dopo i sopralluoghi dei giorni scorsi, ieri è stata la giornata delle audizioni. Davanti ai commissari hanno sfilato rappresentanti di Provveditorato, Arpav, Regione, forze dell'ordine e procura. Le domande dei commissari hanno riguardato diversi temi, compreso quello - fondamentale per Venezia - dei fanghi. «Sta emergendo in modo evidente, come la mancanza di un Protocollo stia creando una situazione di stallo che impedisce di fare scelte fondamentali», dice Vincenzo d'Arienzo, del Pd. Sul fronte dei dragaggi, già mercoledì il segretario generale dell'**Autorità portuale** Martino Conticelli aveva spiegato che nella laguna gran parte dei sedimenti sono di fascia «B» e che però, non essendo in atto interventi di ricostruzione delle barene, questi fanghi vengono stoccati all'isola delle Tresse, col risultato che il sito dovrebbe saturarsi entro un anno. Ieri, il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti ha però rivelato un progetto, in fase di stesura, per rialzare l'isola di circa un metro, per aumentarne la capienza. E sempre Linetti ha anche spiegato che entro fine mese dovrebbe arrivare il parere dell'Istituto superiore di sanità sul nuovo Protocollo fanghi, che a quel punto potrà essere approvato dai ministeri. Dalle audizioni è emerso che si avvicina alla saturazione pure la discarica di Molo Sali, che oggi accoglie i sedimenti di fascia «oltre C» (quelli più inquinati), e la Regione ha quindi riferito del progetto del vallone Moranzani, che potrà ospitare 2,5 milioni di metri cubi. Ma ieri si è parlato anche di incendi negli impianti del settore rifiuti. Il pm di Venezia Andrea Petroni ha detto che sono in corso indagini su roghi «colposi», legati a una gestione non corretta dei rifiuti, per esempio quello alla Sefi Ambiente di San Donà. I suoi colleghi Giovanni Zorzi e Giorgio Gava hanno parlato delle inchieste sull'uso di rifiuti per i sottofondi stradali, come quella sulla Cosmo di Noale. Ieri i commissari hanno affrontato anche il tema della bonifica del Sin di Porto Marghera, che al momento risulta conclusa per il 16 per cento dei suoli e l'11 per cento delle falde. La principale criticità segnalata dall'Arpav, riguarda l'individuazione del responsabile dell'inquinamento e i tecnici hanno anche riferito che, dal 2016 a oggi, sono state effettuate verifiche sui marginamenti, di cui è stata informata anche la procura. Non solo: secondo Linetti, oltre 3 chilometri di marginamenti sono ancora da fare perché mancano 200 milioni di finanziamenti statali. E sempre per l'area Sin, il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese ha spiegato che non c'è più traccia dei 75 milioni di euro stanziati nella scorsa legge di bilancio per completare la messa in sicurezza della falda con sistema di cinturazione che porrebbe fine alla contaminazione dei terreni bonificati. «A Venezia - ammette il presidente della Commissione, Stefano Vignaroli - la situazione è molto complessa».



Coste del Canti
Mose, guerra in aula
sui 21 milioni di danni
Mazzacurati assente

Fanghi, emergenza dragaggi siti di stoccaggio quasi pieni

La relazione della commissione Ecomafie. Il presidente di Confindustria Marinese: «Non c'è traccia dei 75 milioni per i marginamenti dell' area Sin»

L' INCHIESTA VENEZIA In laguna è tutto bloccato dal mancato adeguamento del protocollo fanghi e del piano morfologico della laguna. Entrambi bloccati da anni al Ministero dell' Ambiente e, forse, ora in vista di una stretta finale. Il risultato è tristissimo: non c'è più spazio per stoccare i fanghi dei dragaggi, così quelli buoni sono finiti assieme ai fanghi tossici. Questo perché non si ricostruiscono le barene. È questa una questione di grande perplessità per la Commissione parlamentare d' inchiesta sulle Ecomafie, che ha concluso ieri un' ispezione tra la Lombardia e il Veneto. L' altro tema che ha lasciato i parlamentari a bocca aperta è l' arretratezza della bonifica del Sito di interesse nazionale di **Porto Marghera**: solo il 16 per cento dei suoli e l' 11 per cento delle falde acquifere. SITUAZIONE COMPLESSA A delineare il quadro è il presidente di commissione Stefano Vignaroli (M5S): «A Venezia abbiamo trovato una situazione molto complessa. Il primo Sin italiano ha bonifiche concluse solo sul 16% dei suoli e la mancata conclusione delle opere di marginamento fa sì che, in maniera paradossale, la contaminazione prosegue. C'è poi il capitolo dei sedimenti di dragaggio: su questi manca una validazione pubblica dei controlli fatti dai privati. La mancanza di un Piano fanghi e del Piano morfologico causa inoltre una situazione di stallo delle attività di dragaggio, mentre gli attuali siti di destinazione, sia le Tresse che il Molo Sali, sono in esaurimento». Il lavoro di approfondimento della Commissione si è snodato tra sopralluoghi e audizioni, che si sono svolte in Prefettura. È stato il comandante della Capitaneria Piero Pellizzari a sottolineare l' urgenza di approvare il protocollo fanghi e il piano morfologico. MARGINAMENTI MANCANTI Per **Porto Marghera**, i rappresentanti di Arpav hanno segnalato come in molte aree dove si era prevista inizialmente una bonifica i soggetti responsabili abbiano poi proceduto solo alla messa in sicurezza. Dal 2016 sono state effettuate verifiche sui marginamenti, a seguito delle quali è stata informata anche la Procura. Una situazione confermata dal provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, il quale ha riferito che tre chilometri e mezzo di marginamenti sono ancora da effettuare a causa della mancanza di finanziamenti statali necessari, pari a circa 200 milioni, con i progetti preliminari pronti. MANCANO I SOLDI Ha completato il quadro con tinte fosche il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, riferendo che ad oggi non c'è più traccia dei 75 milioni di euro stanziati nella scorsa legge di bilancio per completare la messa in sicurezza della falda con sistema di cinturazione e drenaggio nell' area Sin, e porre fine così alla contaminazione dei terreni bonificati oggi in atto a causa delle opere incompiute. Infine, anche dove i marginamenti sono stati fatti, questi non saranno eterni ed è bene verificare lo stato di usura delle palancole. Il commissario straordinario del consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola ha spiegato che entro settembre saranno completate le indagini sui marginamenti. Nell' ambito di queste verifiche, è emerso che la vita residua delle palancole nel caso peggiore è pari a 40-45 anni, e nel caso migliore a 80-90 anni. Se qualcuna sfugge ai controlli, i veleni di Marghera, oggi delimitati e isolati, potrebbero tornare in circolo. MANCANO I RESPONSABILI «L' inquinamento causato dallo sviluppo di **Porto Marghera** è serissimo

The collage contains several elements: a newspaper clipping with the headline 'Fanghi, emergenza dragaggi siti di stoccaggio quasi pieni' and a sub-headline 'La relazione della commissione Ecomafie. Il presidente di Confindustria Marinese: «Non c'è traccia dei 75 milioni per i marginamenti dell' area Sin»'; a photograph of a large white ship; a portrait of a man in a suit; and a restaurant advertisement for 'Ristorante Cantina Camaletto' featuring a dish of food.

Il Gazzettino

Venezia

e inaccettabile - ha detto il senatore veneziano del Pd, Andrea Ferrazzi, che della commissione è vicepresidente - e il motivo della missione è innalzare la soglia dell' attenzione e attivare tutti i soggetti affinché ciascuno faccia il proprio mestiere. La difficoltà delle bonifiche, purtroppo, sta nel fatto che i costi sono altissimi e sulla mancata individuazione di chi ha inquinato, per farlo pagare». (m.f.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Rifiuti, fanghi, Pfas «È emergenza gestioni irregolari e manca un Piano»

Il bilancio a Venezia dell' Ecomafia presieduta da Vignaroli Sentita l' Arpa: Miteni, la contaminazione peggiora

Carlo Mionveneziana. C' è la necessità di scavare i canali del porto, ma non si sa dove portare i fanghi, le bonifiche dei terreni dell' area industriale di Marghera sono minime e non si sa dove siano finiti i 75 milioni di euro stanziati dal passato Governo per questi interventi. L' inquinamento da Pfas si sta espandendo nella falda acquifera di un' area sempre più vasta e non si capisce chi pagherà la bonifica. La Commissione ecomafie ha terminato il suo lavoro in Veneto con le ultime audizioni in Prefettura a Venezia. «A Venezia abbiamo trovato una situazione molto complessa. Il primo Sin italiano ha bonifiche concluse solo sul 16% dei suoli e la mancata conclusione delle opere di marginamento fa sì che, in maniera paradossale, la contaminazione prosegua. Sul fronte sedimenti di dragaggio, manca una validazione pubblica dei controlli fatti dai privati. La mancanza di un Piano fanghi e del Piano morfologico causa inoltre una situazione di stallo delle attività di dragaggio, mentre gli attuali siti di destinazione, sia l' isola delle Tresse che Molo Sali, sono in esaurimento. Sul fronte del ciclo dei rifiuti i numerosi incendi e le inchieste sui falsi "end of waste", come per Noale e Paese, sono indice di gestioni irregolari. Per quanto riguarda invece la contaminazione da Pfas, il fallimento di Miteni sta compromettendo le necessarie future operazioni di messa in sicurezza e bonifica», ha spiegato il presidente della Commissione Stefano Vignaroli. Dragaggio fanghi Sul fronte fanghi, il segretario generale dell' **Autorità portuale** Martino Conticelli ha spiegato che nella laguna gran parte dei sedimenti di dragaggio sono di fascia B. Ad oggi però, non essendo in atto interventi di ricostruzione delle barene, i fanghi di fascia A e B che potrebbero essere riutilizzati in questi interventi non trovano sbocco. Per questo i canali non vengono praticamente dragati e tutto finisce sull' isola delle Tresse, ormai esaurita. È emerso che si sta saturando anche la discarica di Molo Sali, che oggi accoglie i fanghi inquinati. Il Provveditore alle opere pubbliche Francesco Linetti ha spiegato che entro fine luglio dovrebbe arrivare il parere dell' Istituto superiore di sanità sul nuovo Protocollo fanghi: a quel punto, potrà avvenire l' approvazione da parte del ministero delle Infrastrutture e del ministero dell' Ambiente, in maniera congiunta in quanto dicasteri competenti. Pfas I rappresentanti di Arpa Veneto hanno segnalato che negli ultimi tempi si rileva un peggioramento della contaminazione della falda a valle dello stabilimento Miteni. Su questo aspetto, i rappresentanti della Regione hanno spiegato che nelle prossime settimane ci saranno riunioni per valutare le cause, tra le ipotesi un innalzamento della falda. Inoltre i funzionari della Regione hanno spiegato che presso le discariche venete dovrebbero nascere impianti di trattamento del percolato per concentrare i Pfas ed inviare poi il prodotto ottenuto all' incenerimento in impianti esteri. Questo avviene alla discarica di Belluno. Sentito anche il curatore fallimentare di Miteni Domenico De Rosa, il quale ha riferito che la Miteni non ha liquidità per la bonifica. Sin Marghera Nel Sin, ad oggi il procedimento di bonifica risulta concluso per il 16% dei suoli e l' 11% delle falde e non ci sono più soldi stanziati. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

REGIONE

Le Commissioni parlamentari

Rifiuti, fanghi, Pfas «È emergenza gestioni irregolari e manca un Piano»

Il bilancio a Venezia dell' Ecomafia presieduta da Vignaroli Sentita l' Arpa: Miteni, la contaminazione peggiora

«Un Piano pubblico-privato per affrontare le bonifiche»



Laguna e salvaguardia

Crociere a Marghera Per il Redentore la rotta c'è da tempo

«Sabato 20 le navi, come ogni anno, transiteranno per il Canale dei Petroli» Tra gli arrivi anche Msc Opera e Costa Deliziosa, protagoniste delle cronache

MICHELE FULLIN

GRANDI NAVI VENEZIA Marghera per il ministro Toninelli non esiste e il passaggio delle navi da crociera attraverso il canale dei Petroli è pericoloso. Tuttavia, da anni c'è un momento in cui le navi passeggeri compiono proprio quel tragitto e si fermano sulle banchine del **porto** commerciale. Questo momento è la festa del Redentore, quando il canale della Giudecca è chiuso dal ponte votivo e quindi l'accesso alla Marittima è di fatto sbarrato. Altre navi, sempre per il Redentore, che hanno un pescaggio minore, sono arrivate in Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele III. REDENTORE A MARGHERA Il problema di Marghera riguarda la compatibilità con gli altri traffici, che potrebbero risentirne in maniera molto pesante. Tra otto giorni, tra l'altro, si riproporrà la situazione ci saranno quattro grandi navi sabato e quattro navi domenica. Tra queste ultime, ci saranno tra le altre la Msc Opera, protagonista della collisione a San Basilio del 2 giugno, e la Costa Deliziosa, che domenica scorsa ha sfiorato per miracolo riva dei Sette Martiri dopo essere stata investita dalla burrasca. BANCHINE COMMERCIALI Tutte queste navi dovranno per forza andare a Marghera, poiché sabato 20 il ponte votivo sarà già aperto al passaggio. E saranno distribuite, una volta che la Capitaneria avrà dato l'autorizzazione all'utilizzo temporaneo, tra le banchine di Tiv, Vecon e Trv. Ovviamente le banchine commerciali non sono attrezzate per accogliere i passeggeri ma Vtp provvede a realizzare dei percorsi in sicurezza, separati dal contesto e sorvegliati da guardie. I passeggeri in partenza sbrigano le pratiche in Marittima e poi vengono portati a Marghera in pullman o in lancione, secondo le scelte delle singole compagnie. Idem per quelli in arrivo, che vengono fatti sbarcare e portati in Marittima, dove troveranno il loro bagaglio e potranno poi ripartire come al solito. LE SOLUZIONI DEL MINISTRO Il Redentore offre quindi l'occasione per esplorare le possibilità alternative immediatamente percorribili per realizzare quelle banchine provvisorie di cui un paio di giorni fa ha parlato il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Se si vuol parlare di un utilizzo nell'immediato e senza dover costruire qualcosa ex novo, le banchine a disposizione (si fa per dire) sono un numero finito. E sono anche tutte generalmente occupate dalle navi portacontainer. Ci sono poi, in misura molto minore, quelle del Terminal rinfuse (Trv). Le altre banchine non sono utilizzabili neanche alla lontana a questo scopo. E sui moli traghetti di Fusina di 228 e 285 metri il **Porto** non vuol neppure sentir parlare e ha presentato un elenco di criticità e di costi aggiuntivi lungo un metro. Tra questi, un oleodotto da spostare e il pericolo di soffocare la forte crescita del settore. Il direttore di Albatravel Andrea Gersich e Renzo Scarpa con Ottavio Serena, consiglieri comunali del gruppo misto, chiedono invece di puntare anche lì. LA DISPONIBILITÀ Ci sono intanto le banchine di Tiv (Terminal intermodale Venezia) che di solito vengono utilizzate allo scopo per un paio di navi passeggeri. Tiv ha circa un chilometro di banchine a **Porto** Marghera con un pescaggio di quasi 12 metri. C'è da aggiungere che nei fine settimana non sempre le banchine sono tutte occupate. È per questo che al Redentore da anni un paio di navi ormeggia proprio qui. Altre banchine utilizzate in via eccezionale per il Redentore sono quelle di Vecon, terminal container che dispone di 852 metri di banchine. APPELLO AL GOVERNO Nel frattempo un appello con 643 firme al seguito (tra cui i presidenti di 30 associazioni)



Il Gazzettino

Venezia

è stato inviato alla presidenza del Consiglio dei ministri affinché siano eliminate le disposizioni transitorie del decreto Clini-Passera. «Appare evidente che, dopo sette anni di attesa non sono disponibili vie di navigazione alternative, mentre le condizioni di vulnerabilità ambientale e di rischio per l'incolumità di persone e cose sono aumentate oltre il limite del tollerabile». La richiesta è di tenere fuori tutte le navi con stazza superiore alle 40mila tonnellate, secondo il testo originario, che aveva lasciato una scappatoia, non prevedendo alcun termine all'individuazione delle alternative. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il caso

Grandi navi, la soluzione è un porto offshore con tunnel sotterraneo

Dopo la collisione del 2 giugno scorso nel canale della Giudecca, tra la Msc Opera e un battello pieno di turisti, la Costa deliziosa ha rischiato domenica scorsa di schiantarsi in riva Sette Martiri. Cosa si aspetta ancora per vietare l'ingresso in laguna di questo tipo di navi, che ci siano ancora dei morti? Perché non viene analizzata la possibile realizzazione di un porto offshore polivalente, collegato al litorale con un tunnel ferroviario per passeggeri e merci, lungo 15 chilometri? Esso avrebbe dei potenziali finanziatori (project financing), perché attirerebbe un notevole numero di navi che il Porto di Venezia è destinato a perdere, favorendo Trieste e Capodistria. Non ci sarebbero più rischi per il turismo di Venezia e Chioggia, perché nell' offshore verrebbero collocati sia il terminal VGate che i depositi Gpl di Chioggia e Gnl di Marghera. Qui a destra, il rendering dello studio già presentato al sindaco di Venezia Brugnaro, al sindaco di Chioggia Ferro, al presidente del Porto Musolino e al presidente di Federalberghi Veneto Michielli. Fernando De SimoneArchitetto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L'ISTITUZIONE DELL' ONU

«Unesco indifferente ai temi di Venezia» L' accusa di Bandarin

L' ex vicedirettore critica l' organizzazione internazionale «E' diventata un mercato di scambio di favori fra Stati»

L' Unesco critica l' Unesco sul mancato inserimento del sito di Venezia e della sua laguna, tra quelli in pericolo - come richiesto da più associazioni ambientaliste, a cominciare da Italia Nostra. Sulla rivista «Art Newspaper» infatti l' ex vicedirettore dell' Unesco Francesco Bandarin critica duramente l' organizzazione per come ha gestito il caso Venezia. «Dove sono finite l' etica e il senso di un mandato globale?», si è chiesto Bandarin in un commento firmato uscito ieri sul magazine americano in cui mette sul banco degli imputati il Comitato per la World Heritage la cui 41esima sessione si è appena conclusa a Baku. Nella riunione il Comitato ha dato luce verde all' iscrizione nelle liste di 28 nuovi siti tra cui le Colline del Prosecco, ma «graziato» Venezia che rischiava di finire nella lista nera dei siti in pericolo. «L' indifferenza mostrata per la protezione di Venezia provoca dubbi sulla capacità e la volontà da parte dell' Unesco di continuare a portare avanti una delle sue più importanti campagne a tutela del patrimonio culturale mondiale», scrive l' ex alto funzionario, ex direttore del World Heritage Centre dell' organizzazione dal 2000 al 2010 e fino al 2014 ex assistente direttore generale per la cultura. Bandarin nota che Venezia era stata finora così importante per l' agenzia dell' Onu che è l' unica città del mondo dove un ufficio specifico è stato creato per vigilare sulla sua manutenzione. Accusando il Comitato di «crescente politicizzazione» e di esser diventato «un mercato per lo scambio di favori tra stati», Bandarin contesta all' Unesco di aver dato il benvenuto a una soluzione per il passaggio delle grandi navi «né approvata dal governo italiano né convalidata dai necessari impatti ambientali». Il «benvenuto» al ricollocamento del **porto** delle grandi navi a Marghera e il passaggio per il canale di Malamocco per portarle alla Stazione Marittima «è stato preso senza dibattito o modifiche, avallando una soluzione appoggiata dalle compagnie di crociera e il governo locale ma osteggiata da un vasto numero di organizzazioni ambientaliste e dall' organismo pubblico incaricato del progetto, il ministero delle Infrastrutture». Secondo Bandarin «sarebbe bastata invece una telefonata all' Ufficio Unesco di Venezia per realizzare che la soluzione proposta era una delle tante allo studio e non la risposta al problema». Una critica pesante, quella di Bandarin all' Unesco, proprio perché arriva da un dirigente che ha seguito nel tempo tutto il processo di "messa sotto osservazione" della città lagunare. --E.T. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Mose, braccio di ferro sul sollevamento Manca l' accordo per pagare le prove

RAFFAELLA VITTADELLO

IL CASO VENEZIA Sistema Mose, c'è un progetto per la realizzazione delle paratoie, uno per il loro montaggio, uno per il trasporto. Tutti accuratamente dettagliati, che prevedono un corrispettivo in termini economici per la loro esecuzione, la cui liquidazione deve essere autorizzata dal Provveditorato alle opere pubbliche, l'ente preposto al controllo dell'esecuzione. Ma manca un progetto specifico per il periodico e necessario sollevamento delle barriere già installate alle bocche di porto, che devono essere movimentate per verificarne lo stato di manutenzione e il funzionamento. Operazione costosa, che comporta la messa in campo di personale specializzato, un accurato sistema di sorveglianza nautica sull'area interessata dalla movimentazione, l'intervento con macchinari ad hoc, una buona quantità di energia. «E che il Provveditorato alle opere pubbliche teoricamente non può liquidare in quanto non prevista da alcun capitolato, ma di cui finora si è fatto carico il Consorzio Venezia Nuova, non potendo fare a meno di eseguire queste operazioni». Lo riferiscono fonti interne al Consorzio, ma si tratta solo di uno dei motivi di attrito, sempre più frequenti, tra controllore e controllato, dopo gli anni dello scandalo in cui non c'era più la contrapposizione tra le due istituzioni. Paratoie sulle quali dovrà essere eseguita una capillare manutenzione, secondo una gara di appalto che si è chiusa ieri, per un importo di 18 milioni di euro Iva esclusa. Una gara che replica quella precedente, dalla quale tutte e tre le partecipanti, che sono le stesse che si sono ripresentate, erano state in qualche modo escluse. E che rischia comunque di trascinarsi nelle aule del tribunale. Ma andiamo con ordine.

Alla procedura per ottenere la manutenzione delle paratoie si sono presentate più o meno le stesse ditte che le hanno realizzate. Si tratta della Cimolai di Pordenone, che è anche in lizza per lo studio della tecnologia anticorrosione delle cerniere, la Fincantieri insieme ad un gruppo di imprenditori come la Fagioli, la Berengo e la Sirai, l'azienda di servizi ambientali di Vincenzo Marinese e i cantieri Brodosplit di Spalato. Meno restrittivi i parametri per essere ammessi alla partecipazione, perché l'obiettivo, a detta del Consorzio, è quello di avere una pluralità di concorrenti per avere una maggior concorrenza e la messa in campo di una maggior competenza tecnica su un terreno assolutamente innovativo. La commissione esaminatrice, presieduta dall'ex provveditore alle Opere pubbliche Ciriaco d'Alessio, avrà il compito di esaminare le offerte amministrative che le tre hanno presentato, per poi passare alla valutazione delle offerte economiche, ma anche a quelle tecniche valutando la migliore in termini di impatto ambientale, paesaggistici, di celerità di esecuzione. Una gara che rischia però di essere inficiata dalle diatribe legali: Brodosplit e Fincantieri con modalità diverse hanno impugnato l'esclusione dalla gara precedente, la chiusura della procedura d'asta e di conseguenza la nuova gara, a cui si sono comunque presentate. Il merito si dovrà discutere al Tar il prossimo 11 novembre. Nel frattempo l'intenzione della Commissione è di procedere per arrivare all'aggiudicazione, indipendentemente dal pronunciamento del tribunale amministrativo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la salvaguardia della laguna

Come gestire il futuro Mose Piano affidato a Ca' Foscari

Il Provveditorato alle Opere pubbliche commissiona studio sulla "governance" Il docente incaricato Giovanni Bertin: «Il nuovo gestore dovrà essere pubblico»

Ca' Foscari alla ricerca del nuovo soggetto che dovrà occuparsi della gestione del Mose e della sua "governance" una volta che le dighe mobili saranno finalmente entrate in funzione, anche se i problemi - come conferma la nuova gara per rifare le cerniere già usurate - continuano a non mancare. È stato infatti il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Triveneto a stilare di recente con il Dipartimento di Economia dell' ateneo una convenzione per finanziare un assegno di ricerca per elaborare uno Studio di fattibilità per definire appunto la forma giuridica e i processi decisionali dell' organizzazione dedicata alla gestione del Mose. Un tema spinoso, visto che più soggetti - in attesa del nuovo commissario - chiedono di avere voce in capitolo sulla gestione dell' opera. «Quello che ci è stato chiesto dal Provveditorato - spiega il professor Giovanni Bertin, ordinario di Sociologia a Ca' Foscari, che si occuperà in particolare dello Studio di fattibilità - è di definire le caratteristiche che il nuovo soggetto che gestirà il Mose dovrà avere. che si tratti di un' **Authority** o di un consorzio di più enti, tenendo comunque conto che i principali attori saranno certamente lo Stato, la Regione e il Comune con la Città Metropolitana. Si tratterà di definire i poteri specifici e esclusivi sulla gestione del Mose che saranno in capo al nuovo soggetto e quali dovranno invece essere condivisi con altre istituzioni, studiando anche come stabilire le possibili relazioni. Partiamo da tre ipotesi di partenza, che andranno poi verificate in base all' esame della situazione e delle competenze attuali sulla laguna, che sono diverse e frammentate. La prima è quella di un soggetto giuridico che abbia un alto livello di poteri e competenze sul Mose, la seconda che abbia competenze di media grandezza e la terza che abbia invece competenze più ristrette. Proprio anche sulla base di quelle che sono le competenze attuali delle varie istituzioni che si occuperanno di Venezia e della sua laguna, cercheremo di individuare la strada migliore da seguire, anche per evitare sovrapposizioni». Si tratta, in qualche modo, di un lavoro pionieristico ma che potrebbe essere di grande utilità per la futura gestione del Mose. Perché il rischio è che la politica si sovrapponga alle competenze tecniche e giuridiche e il ruolo che più soggetti reclamano sulla gestione del Mose - a cominciare dallo stesso Comune - crei poi potenziali conflitti sul processo di "governance" dell' opera. Avere un quadro chiaro già in partenza sui poteri e le competenze che dovrà avere l' istituzione che si occuperà della gestione, certificato dallo studio di fattibilità, potrebbe semplificare molte cose. «Ragioniamo sul fatto che il gestore debba essere essenzialmente un soggetto pubblico - spiega ancora il professor Bertin - si tratta di capire se da solo, in relazione ad altri o anche con la partecipazione di privati. In ogni caso i tempi dello studio di fattibilità saranno stretti, lo completeremo entro l' anno». --Enrico Tantucci.



MODELLO E VERSIONE	COLORE	LISTINO*	PREZZO FINANZIARIO*	VALORE OPZIONALE IN BONUS
Jeep Renegade 1.0 T4 120cv Limited	Dark Grey	€ 29.400	€ 21.900	€ 4.200
Jeep Renegade 1.8 MJet 150cv Limited	Carbon Black	€ 30.400	€ 23.950	€ 1.700
Jeep Renegade 1.8 MJet 150cv Limited	Solar Yellow	€ 40.410	€ 31.200	€ 3.510
Jeep Compass 1.8 MJet 150cv Limited	Dark Grey	€ 34.500	€ 27.800	€ 2.000
Jeep Compass 1.4 MJet 140cv Limited	China Green	€ 36.100	€ 26.950	€ 4.800

Stefar: Motos (02) - Via Cavour 10/A - Tel. 041 5106417
Campello Motors: Motos - Via Europa 22 - Tel. 041 8947749

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ennesima vittoria per la pss

Vigilanza del Porto Il Tar annulla la revoca della gara da 4 milioni

Due vittorie al Tar e altrettante al Consiglio di Stato. A cui l'altro ieri se ne è aggiunta un'altra, sempre davanti ai giudici amministrativi di primo grado. La querelle infinita per l'assegnazione dei servizi di vigilanza e security nelle aree portuali di Venezia e di Chioggia segna un altro punto a favore della Pss Vigilanza, rappresentata dall'avvocato Andrea Giuman. Con la sentenza depositata mercoledì, i giudici del Tar hanno annullato la revoca della gara per l'assegnazione del servizio che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale aveva fatto nel 2018. «In virtù della sentenza, dunque, la gara rivive. Pss è prima e ha il diritto di vedersi aggiudicato l'appalto», chiarisce l'avvocato Giuman. Il ricorso, l'ennesimo, era scattato da parte di Pss dopo che l'Autorità Portuale, in seguito alle sentenze a lei contrarie, aveva deciso di revocare totalmente l'intera gara per l'assegnazione dei servizi di vigilanza e security che era stata bandita nel 2015: 36 mesi di appalto per un valore di quasi 4 milioni. Pss ha impugnato la revoca della gara in cui, dopo varie traversie di giustizia amministrativa, era risultata prima, a scapito della vincitrice originale, ovvero il raggruppamento capitanato da Civis che nel frattempo sta garantendo il servizio perché in proroga dal 2015, quando il bando in questione era scaduto. Davanti al Tar, l'Autorità Portuale si è difesa sostenendo che nel 2016 la normativa è cambiata e che il Porto di Venezia è andato a comprendere anche quello di Chioggia, con il risultato che, secondo sempre l'Autorità, la gara si sarebbe dovuta rifare in modo unitario. «Ma se questo è il principio, perché il Porto ha atteso due anni per revocare la gara?», ha sostenuto la difesa di Pss. Tesi accolta dai giudici del Tar che in un provvedimento molto articolato hanno annullato la revoca della gara. Ora l'Autorità Portuale potrà impugnare la decisione davanti al Consiglio di Stato. La querelle giudiziaria, dunque, potrebbe non essere ancora conclusa. --Ru.B.



An advertisement for Peugeot cars. It features two cars: a white SUV (Peugeot 2008) and a red car (Peugeot 2008). The text reads 'SUMMER DAYS' and 'IL TUO VIAGGIO COMINCIA CON PEUGEOT'. Below the cars, it lists 'SUV PEUGEOT 2008 A LUGLIO DA 13.950€' and 'PEUGEOT 2008 A LUGLIO DA 9.950€'. At the bottom, it says 'ANTOLINI MOTORS CONCESSIONARIA PEUGEOT' and 'Ghedin'. Contact information for both is provided: Via Santa Maria Goretti 8/1 - 30170 Mestre (VE) and Via Galileo Galilei 5/T - 31033 NOALDI. Tel. 041.614.244 and Tel. 041.440.786.



Via della Seta: i porti veneti a sostegno della rotta Adriatica

GAM EDITORI

11 luglio 2019 - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino interverrà oggi a Ningbo in Cina alla quinta edizione del Forum di Cooperazione Internazionale dei porti della Via della Seta Marittima. Unico rappresentante della comunità nazionale dei presidenti dei porti a partecipare e unico italiano a intervenire alla tavola rotonda tematica dedicata allo sviluppo sostenibile delle rotte marittime, il pres. Musolino sarà anche il moderatore del panel sui temi dell' inclusività lungo la Via della Seta, avendo accettato l' invito a partecipare dell' **Autorità** provinciale dei porti della regione dello Zhejiang che comprende gli scali di Ningbo e Zhoushan, tappe fondamentali nel percorso della Via della Seta Marittima che si estende fino all' Italia. Da sempre sostenitore di uno sviluppo bidirezionale dei traffici tra Europa e Cina, secondo un ribilanciamento dei rapporti che permetta all' Europa e all' Italia di pareggiare almeno il peso contrattuale del gigante asiatico, il presidente Musolino porterà l' esperienza del porto veneziano che, in quanto snodo primario della rete infrastrutturale europea TEN-T, è uno dei principali punti di contatto con l' Asia nel contesto della Belt&Road Initiative. I risultati di questa impostazione, che mira a creare valore aggiunto per il territorio di riferimento e a sostenere la produzione industriale veneta, hanno cominciato a emergere negli ultimi mesi con la riconferma della tratta oceanica operata dal consorzio Ocean Alliance che collega mensilmente il Far East con la Laguna; la firma di un memorandum d' intesa con l' **autorità portuale** del Pireo (a guida cinese) e l' attivazione di un collegamento feeder settimanale Pireo-Venezia con Cosco Shipping. Il forum in corso a Ningbo sarà occasione anche per rafforzare le relazioni con primari attori dello shipping internazionale già coinvolti in rapporti di collaborazione con i porti veneziani e per allacciare nuovi legami. In qualità di presidente degli scali portuali veneti, Musolino intende sostenere l' importanza del potenziamento dei collegamenti marittimi tra Estremo Oriente ed Europa via Nord Adriatico anche per ridurre l' impatto ambientale dei traffici. "Il corretto sviluppo intermodale della rotta della Via della Seta Marittima permetterà di decarbonizzare la catena logistica, abbattendo la CO2 prodotta di oltre 100 kg per ogni container movimentato attraverso l' alto Adriatico anziché attraverso il Northern Range" - dichiara il pres. Musolino a margine dell' incontro. "Lo sviluppo sostenibile deve diventare un concetto trainante nella pianificazione delle attività portuali e il coinvolgimento delle città-porto è un passo fondamentale per migliorare i rapporti con i residenti in chiave di sviluppo collaborativo. Fonti energetiche rinnovabili e biocarburanti devono entrare nei porti, che dovranno essere sempre più attraversati da infrastrutture digitali e sempre più connessi con collegamenti intermodali che sfruttano il trasporto ferroviario e le vie d' acqua interne".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Divieti ai tir in Liguria Aspi autorizza nuovi percorsi

Per valutare bene le azioni che si possono mettere in campo, è già stato fissato per martedì prossimo in Confindustria a **Genova**, un incontro con le associazioni di spedizionieri. Il **porto** e gli autotrasportatori sono preoccupati per il blocco dei trasporti eccezionali deciso da Autostrade, come raccontato ieri dal Secolo XIX. Ma qualcosa si è già mosso: la direzione di tronco è già riuscita a sbloccare alcune situazioni segnalate dagli operatori: sulla A26, ad Alessandria, ad esempio, è stato attivato un percorso esterno, concordato con i comuni interessati. Sulla stessa autostrada, ma a Masone, il transito sarà consentito il sabato notte grazie a una collaborazione attivata con la Polstrada. Sulla A10 invece sono in corso valutazioni per consentire in breve tempo una revisione della situazione. L'allarme è stato lanciato da Trasportounito, l'associazione di settore preoccupata per lo stop del traffico di project cargo da e per il **porto** di **Genova**. «C'è il rischio di perdere traffico, indotto logistico e industriale e centinaia di posti di lavoro» aveva spiegato l'associazione.

The image shows a page from the newspaper 'ECONOMIA & MARITTIMO'. The main headline is 'Il doppio colpo di Famosa: acquisite Trudi e Famosa Toys'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il numero uno del gruppo di giocattoli - Investimento complessivo oltre 200 milioni di euro'. The article includes a photograph of a teddy bear and other toys. To the right of the photo, there is a small box with statistics: '160 milioni di euro per la vendita di Famosa Toys' and '10% di incremento del fatturato del gruppo di Famosa Toys'. Below the main article, there are several smaller sections with titles like 'Rafforzamento patrimoniale Carige' and 'L'offerta di un fondo nella cordata'. The page also features various advertisements and logos at the bottom.

Trasporti eccezionali, scatta il veto di autostrade

GAM EDITORI

11 luglio 2019 - Società Autostrade ha di fatto messo al bando i trasporti eccezionali e quindi il transito di tutti i carichi indispensabili, ad esempio per il settore dell' impiantistica, sul primo tronco Genova, di fatto paralizzando l' attività dei terminal portuali liguri in questo settore di importanza strategica. La denuncia è di Trasportounito che precisa come la decisione sia stata assunta unilateralmente senza preavviso da Società Autostrade: da ieri mattina è vigente un divieto assoluto di transito sul primo Tronco e solo per il tratto della A26 fra Ovada e Masone in direzione sud è prevista una deroga di 4 ore nella notte fra sabato e domenica. La decisione preclude in modo totale la possibilità di movimentare da e per il **porto** di Genova, nonché sulla direttrice ovest da e per il **porto** di **Vado** e anche verso La Spezia, cargo project, ovvero carichi di vitale importanza per l' intero tessuto economico del paese e per i porti liguri. Per le imprese di trasporti eccezionali, note per la loro professionalità e la qualificazione delle loro risorse umane altamente qualificate, si prospetta quindi un black out totale e l' impossibilità di soddisfare le richieste di trasporto della clientela. I danni saranno incalcolabili - sottolinea Trasportounito - in particolare per il **porto** di Genova condannato a rinunciare a favore di altri scali concorrenti a una quota importantissima di traffico, in un momento in cui faticosamente sta cercando di recuperare il terreno perso post crollo del Ponte Morandi. "Si parla - denuncia Salvatore De Caro, Presidente di Trasportounito Genova - di perdere traffici merce storici per i nostri porti, indotto logistico e industriale ligure, oltre che centinaia di posti di lavoro a rischio e decine di aziende che potrebbero essere condannate al fallimento. Senza parlare poi delle conseguenze disastrose sull' attività dei terminal genovesi". Sono già numerose le aziende di trasporti eccezionali che stanno addirittura negando le quotazioni sul **porto** di Genova per evitare ulteriori sorprese derivanti da divieti improvvisi con già permessi in essere e addirittura mezzi e personale su strada.



Autostrade chiude i trasporti eccezionali, porto di Genova penalizzato: scoppia il caos

GENOVA - "Tale provvedimento da parte della Società concessionaria rischia di penalizzare concretamente ancora una volta lo scalo genovese" così in una nota congiunta Spediporto e Trasportounito. A far scattare il caos è stata la decisione presa da Autostrade per l' Italia di bloccare il transito dei trasporti eccezionali lungo i tratti del nodo genovese. Coinvolte dunque la A7, la A26 e la A10, le principali autostrade che collegano allo scalo portuale genovese. Ma i problemi si estendono anche ad altri porti della Liguria come La Spezia e Vado Ligure. Da qui il caos, la misura infatti va a penalizzare ulteriormente il porto di Genova già colpito dalle conseguenze del crollo di ponte Morandi e una viabilità modificata da quel 14 agosto per limitare i disagi. Autostrade spiega che le limitazioni dei trasporti eccezionali sono state decise in conseguenza "dell' installazione o la presenza di alcuni cantieri". Sono infatti in corso dei lavori nelle Gallerie nell' ambito del piano di interventi obbligatori (previsti ai sensi del D.lgs 264/06) finalizzati al potenziamento degli impianti delle gallerie di lunghezza superiore ai 500 metri che prevedono in alcuni casi la chiusura notturna al traffico di alcuni tratti autostradali. La reazione di spedizionieri e di tutto il mondo portuale genovese è stata immediata: " Per le imprese di trasporti eccezionali si prospetta quindi un black out totale e l' impossibilità di soddisfare le richieste di trasporto della clientela " denuncia Trasportounito che spiega che tra le conseguenze della misura adottata da Autostrade mette a rischio "centinaia di posti di lavoro" . E così da Spediporto e Trasportounito è partita la richiesta ad Autostrade di riconsiderare la misura. Commenti.



Autostrade liguri, «circolazione a rischio per i project cargo»

MATTEO DELL' ANTICO

Genova - Il rischio, secondo gli autotrasportatori, è elevatissimo: danneggiare il **porto di Genova**, l' indotto che ruota attorno alla prima industria ligure e mettere a repentaglio centinaia di posti di lavoro. Da poco più di 24 ore, infatti, secondo i conducenti dei mezzi pesanti, Autostrade per l' Italia ha di fatto messo al bando i trasporti eccezionali e quindi il transito di tutti i carichi indispensabili, ad esempio per il settore dell' impiantistica, sul primo Tronco di **Genova** (A7 fino a Serravalle, A12 fino a Sestri Levante, A10 fino a Savona e tutto la A26, ovvero la Voltri-Gravellona Toce), di fatto paralizzando l' attività dei terminal portuali liguri. La denuncia è di Trasportounito - associazione che rappresenta centinaia di imprese del settore -, che precisa come la decisione sia stata assunta unilateralmente senza preavviso da Autostrade: è vigente un divieto assoluto di transito sul primo Tronco e solo per il tratto della A26 fra Ovada e Masone in direzione Sud è prevista una deroga di quattro ore nella notte fra sabato e domenica. La decisione, secondo gli autotrasportatori, preclude in modo totale la possibilità di movimentare da e per il **porto di Genova**, nonché sulla direttrice Ovest da e per il **porto di Vado** e anche verso La Spezia il project cargo, ovvero carichi di vitale importanza per l' intero tessuto economico del Paese e per i porti liguri. Per le imprese di trasporti eccezionali si prospetta quindi un black out totale e l' impossibilità di soddisfare le richieste di trasporto della clientela. I danni saranno incalcolabili - sottolinea Trasportounito - in particolare per il **porto di Genova** condannato a rinunciare a favore di altri scali concorrenti a una quota importantissima di traffico, in un momento in cui faticosamente sta cercando di recuperare il terreno perso post crollo del Ponte Morandi: «Si parla - denuncia Salvatore De Caro, presidente di Trasportounito **Genova** - di perdere traffici per i nostri porti, indotto logistico e industriale. Ci sono centinaia di posti di lavoro a rischio e decine di aziende che potrebbero essere condannate al fallimento». «La situazione preoccupa anche le aziende che si stanno occupando della demolizione di Ponte Morandi e della costruzione del nuovo viadotto - aggiunge il coordinatore ligure dell' associazione, Giuseppe Tagnochetti -. Alcune di queste imprese hanno già contattato ditte dell' autotrasporto perché temono che questi divieti possano rallentare la loro attività». C' è di più: per gli autotrasportatori sono già numerose le aziende di trasporti eccezionali che stanno addirittura negando le quotazioni sul **porto di Genova** per evitare ulteriori sorprese con già permessi in essere e addirittura mezzi su strada. Autostrade, contattata dal Secolo XIX-the MediTelegraph, ha deciso di programmare un vertice con gli autotrasportatori facendo sapere che «nelle attività di manutenzione della rete ligure, la Direzione di Tronco di **Genova** di Autostrade per l' Italia ha attivato temporanee misure di limitazione al traffico pesante per l' installazione o la presenza di alcuni cantieri. Si sta lavorando - aggiunge la società - per chiudere rapidamente gli interventi che possono prevedere parziali limitazioni dei trasporti eccezionali come è stato fatto già negli ultimi mesi, con limitazioni simili per l' esecuzione di cinque cantieri, installati e rapidamente terminati. Sulla rete ligure, come sul resto della rete autostradale nazionale gestita da Aspi, sono in corso anche alcuni interventi nelle gallerie nell' ambito del piano di interventi obbligatori finalizzati al potenziamento degli impianti delle gallerie di lunghezza superiore ai 500 metri che prevedono in alcuni casi la chiusura notturna al traffico di alcuni tratti autostradali. La direzione di Tronco di **Genova** di Aspi - chiude la società - è in costante contatto con le istituzioni competenti ed è a disposizione per fornire tutte le informazioni necessarie per la gestione del traffico sulla rete di competenza ».



L' intervento

Porto, rispetto per la Culmv

di Associazione Supernova * È da ormai troppo tempo che in città, in particolare sugli organi di stampa locale, si parla delle difficoltà economiche della Compagnia Unica. Supernova non vuole entrare nel dettaglio di quanto successo fino ad oggi ma ci tiene a evidenziare la sua opinione generale sulla questione della gestione dei picchi di lavoro nella movimentazione merci, in porto ma anche in città, e sul ruolo sociale del lavoro e dei lavoratori. Proprio a Genova (Sampierdarena) Pietro Chiesa, nato ad Asti povero e orfano di madre riuscì, insieme ad altri, con grande fatica a fondare la Camera del Lavoro e poi, divenuto Deputato del Regno, aiutò gli scaricatori del carbone a difendersi dal caporalato e ad organizzarsi in quella che diventò in seguito la Compagnia Pietro Chiesa. Oltre all' organizzazione del lavoro queste collettività intrapresero un percorso di coscienza politica e di cooperativismo sociale, finanziando opere di pubblica utilità come mense e ambulatori. Il mondo è cambiato e oggi il carbone non viene praticamente più scaricato a Genova e i lavoratori della Pietro Chiesa sono confluiti nella Culmv, ultima erede di questo modello di autogestione del lavoro. Non è però cessato il rischio dello sfruttamento del caporalato e della precarietà. I nuovi camalli digitali ci portano mobili, pizze e spaghetti cinesi con le loro bici e motorini o su furgoni a noleggio. Senza una organizzazione collettiva dei lavoratori si assiste a un' asta quotidiana a chi è pronto a svendere al minor prezzo il proprio tempo e la propria fatica con scarso controllo delle misure di sicurezza. Oltre a tale sfruttamento viene a mancare quell' innegabile valore sociale che viene dallo stare insieme, dal condividere uno spazio di lavoro e di confronto, necessario agli individui a diventare comunità e a prendere coscienza. Abbiamo assistito in tempi recentissimi a due eventi che hanno visto insieme i lavoratori portuali e le associazioni cattoliche a dimostrazione che il lavoro organizzato è anche coscienza e identità: la chiusura del porto al traffico d' armi e l' apertura del porto all' accoglienza dei migranti naufragati. Può anche essere che l' autoproduzione o lo smantellamento/trasformazione della Culmv porti qualche vantaggio di risparmio economico e quindi, forse, qualche traffico in più e indirettamente magari qualche posto di lavoro. Ma Supernova crede che lo sviluppo economico deve essere strettamente legato al progresso sociale. La strada per il miglioramento non può essere quella di impoverire il porto della sua socialità riducendolo a una mera gettata di cemento sopra il quale individui avulsi spostano merci. Il porto e la città devono essere spazi di rispetto, confronto e socialità, senza che una parte prevarichi l' altra. Rispettiamo dunque l' auspicio a un miglioramento dell' efficienza del lavoro portuale ma vogliamo che sia chiaro il nostro No all' autoproduzione. Che le parti si confrontino e trovino un loro equilibrio ma nel reciproco rispetto dei loro ruoli. Con l' occasione ci auguriamo che anche nei nuovi fenomeni di facchinaggio sia possibile un giorno organizzare i lavoratori non solo per ottenere eque condizioni di lavoro ma anche per spronare anche questi lavoratori ad avere uno spazio di confronto e socialità che valorizzi la loro identità e la loro appartenenza alla comunità. * associazione di elaborazione politica, apartitica, che si occupa di analizzare le dinamiche economiche e sociali del Paese,



Il Nautilus

Genova, Voltri

Hamburg Sud, la linea SERA 4 dall' Oriente al Mediterraneo scalerà il Porto di Genova

Hamburg Süd ha compiuto una modifica al servizio SERA 4, che mette in relazione porti orientali - in particolare cinesi e coreani - e mediterranei. La compagnia, infatti ha annunciato che il collegamento è stato aggiornato in modo da offrire una più ampia copertura dei porti italiani, includendo dunque nella rotazione Genova, La Spezia, Gioia Tauro e **Trieste**. Attualmente la compagnia tedesca è attiva tra Far East e Mediterraneo con quattro servizi, tre dei quali raggiungono anche l' Italia: il SERA 1 (che nella Penisola tocca La Spezia e Genova), il SERA 2 (che raggiunge Gioia Tauro) e, appunto, il SERA 4 che ad oggi scalava solo il porto di **Trieste**.



mancono binari a causa della precedenza dei treni passeggeri

Terzo valico insufficiente

Il porto di La Spezia promette di intasare la struttura: Contship movimenterà presto 70 treni merci al giorno, in aggiunta a quelli di Genova e Vado Ligure

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Rischia di essere inadeguato prima ancora di nascere il Terzo Valico ferroviario dei Giovi. Quando infatti entrerà in attività, auspicabilmente nel 2023, c'è il rischio che non sia sufficiente ad accogliere i volumi di container previsti in transito dai principali terminal container di La Spezia, Genova e Vado Ligure. Questi tre porti, infatti, a regime potrebbero generare un flusso di merci containerizzate superiore alla disponibilità di tracce ferroviarie per i treni cargo. Il tema è emerso in occasione dell'ultima conviviale organizzata dal Propeller Club-Port of Milan e intitolata «La realtà attuale del Porto di La Spezia e le importanti prospettive future», cui hanno preso parte la presidente della locale port authority **Carla Roncallo** e Alessandro Laghezza, amministratore delegato dell'omonimo gruppo logistico. Introdotta dal vertice del club meneghino, Riccardo Fuochi, che ha moderato il convegno, la **Roncallo** ha riepilogato gli interventi di sviluppo infrastrutturale previsti per lo scalo ligure che oggi, con una movimentazione di 1.485.623 Teu (+0,8% rispetto al 2017) ha raggiunto un livello di pressoché totale saturazione delle banchine disponibili. «Di questi container oggi circa il 33%, pari a 351.500 Teu, partono e arrivano via ferrovia con origine o destinazione in Svizzera, sud della Germania, Melzo, Verona o Padova. L'obiettivo del porto per il futuro è di portare questa quota al 50%», ha spiegato la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. A contribuire alla crescita dei traffici sarà l'ampliamento del La Spezia Container Terminal, in primis con l'allargamento del Molo Garibaldi (70 milioni di euro di opere pubbliche più 70 milioni d'investimento privato del terminalista in equipment) e il riempimento della marina di Canaletto. Ma, oltre al terminal controllato da Contship Italia (al 60%) e partecipato da MSC (40%) che a regime potrà arrivare fra qualche anno a movimentare 2,5 milioni di Teu annui, va considerato anche l'ampliamento del Terminal del Golfo «i cui lavori verranno banditi nei prossimi giorni per partire poi con le opere entro fine anno», ha assicurato ancora **Roncallo**. Per questo terminal la nuova capacità massima salirà a 600 mila Teu ogni anno. La port authority spezzina contra entro la fine del 2019 di completare la progettazione dei lavori di dragaggio necessari in porto per accogliere le grandi navi portacontainer. Il bando di gara per questi interventi dovrebbe prendere forma nel corso del 2020. L'ultimo intervento chiave in prospettiva futura per il porto è il rifacimento della stazione ferroviaria La Spezia Marittima perché, «dopo l'aggiornamento del progetto precedente, lo scalo potrà disporre di un fascio di nove binari (dagli attuali quattro), di cui due da 750 metri di lunghezza, in linea con gli standard europei», ha concluso la presidente. Sebastiano Grasso, vicepresidente di Contship Italia per intermodalità e logistica, a questo proposito ha spiegato che «oggi a Lscv vengono movimentati circa 980 mila Teu ogni anno via camion e di più non se ne possono fare. Tutto il resto dei volumi aggiuntivi di merce dovrà arrivare e partire dal porto via ferrovia e quindi si parla di oltre 1,5 milioni di Teu. Oggi facciamo treni da 50 Teu, quindi domani dovremo fare 70 treni al giorno, vale a dire tre all'ora, per garantire un regolare flusso di container da e per le banchine spezzine». Si tratta di un obiettivo molto ambizioso ma che il manager del gruppo Contship ritiene fattibile. A condizione che si realizzino per il porto spezzino delle vie di sfogo verso Nord, Nordest e



MF

La Spezia

verso il Centrosud. Nel vivo di questa questione è entrato anche Eugenio Muzio, esperto di ferrovie e titolare della società di consulenza Combitec, affermando che «un obiettivo come questo è fattibile solo con la linea Pontremolese completamente rifatta e a doppio binario». Allargando poi lo sguardo al più ampio sistema portuale della Liguria, Muzio ha ricordato «che attraverso il Terzo valico, una volta ultimato, dovranno transitare non solo i treni merci del porto di La Spezia, ma anche quelli di Genova (che fra qualche anno avrà una capacità portuale di almeno 3,5 milioni di Teu) e di Vado Ligure (che con la nuova piattaforma da 700 mila Teu movimenterà via ferro sull' asse nord-sud quasi 300 mila Teu all' anno)». Insomma si pone un possibile tema di criticità riguardante la disponibilità di tracce per i treni container nel caso in cui i tre scali liguri davvero raggiungessero una condizione di saturazione delle rispettive banchine. Anche se, come fa notare opportunamente qualcuno, i convogli non particolarmente pesanti potranno continuare a utilizzare come avviene oggi la linea tradizionale che risulterà meno trafficata. (riproduzione riservata)

assemblea confindustria

La Romagna contro il blocco trivelle

Maggioli: il provvedimento del governo ha paralizzato investimenti e lavoro

I.Ve.

Lo spirito degli imprenditori e della gente romagnola è emerso nel tragitto per arrivare, ieri mattina, al Palace Hotel di Milano Marittima, epicentro della tromba d'aria che ha divelto oltre 2mila alberi della storica pineta e raso 700 metri di spiaggia con la precisione di un enorme rasoio. Qui era stata organizzata da mesi l'assemblea annuale dei 900 industriali aderenti a Confindustria Romagna (nata tre anni fa dalla fusione di **Ravenna** e Rimini) e qui ieri si è svolto nella più assoluta normalità l'incontro mirato a valorizzare la forza coesiva e resiliente delle economie di questi territori, sotto al titolo "Città Romagna, città d'Europa". «Nel giro di 24 ore l'operosità e la solidarietà di tutte le persone, tra forze dell'ordine, istituzioni, volontari, ha permesso di riaprire ogni strada, portare via alberi, risistemare gli stabilimenti, un lavoro pazzesco e inimmaginabile per chi arriva qui il giorno dopo il disastro» commenta Paolo Maggioli, presidente di Confindustria Romagna. È la stessa capacità di reazione e di fare squadra che nel giro di un anno ha portato le associazioni economiche delle tre province romagnole (anche Confindustria Forlì-Cesena, rimasta ufficialmente fuori dalla fusione con le altre due territoriali) a costruire un'unica "Città Romagna". «Un progetto che esattamente un anno fa avevamo presentato dal palco dell'assemblea di San Patrignano e che nei giorni scorsi ha visto Confcooperative, Legacoop, Cisl, Confagricoltura delle tre province e Associazione Albergatori di Rimini firmare insieme una lettera d'intenti per delineare il percorso di arrivo» precisa il presidente. L'obiettivo è competere in Europa e sui mercati globali con la forza di un unico sistema territoriale di un milione di abitanti, 100mila imprese e oltre 33 miliardi di Pil - questi i numeri di Rimini, **Ravenna** e Forlì-Cesena messe assieme - unendo le forze di «istituzioni, enti locali, associazioni e sindacati in un network che pensi e agisca come se la Romagna fosse una città» spiega Maggioli. E ringrazia il suo omologo di Confindustria Forlì-Cesena, Andrea Maremonti, che è tornato a sedersi al tavolo per costruire un cammino comune. Un cammino che Maggioli esorta sia preso a modello anche dal sistema camerale, che invece di organizzarsi in un'unica Camera di commercio, ha proposto in modo fallimentare l'unione di **Ravenna** a Ferrara, accoppiando solo Forlì e Rimini. L'unità d'intenti tra lavoratori, imprenditori e sindacati è l'arma con cui Confindustria Romagna punta a sconfiggere i due nemici più pericolosi per l'economia locale: la crisi dell'edilizia e il blocco delle trivelle. «Mentre il mondo cambia faccia a velocità supersonica - dice Maggioli - noi stiamo ancora solo parlando dell'approfondimento e della sistemazione del **porto** di **Ravenna** e spacciamo per alta velocità ferroviaria ciò che tale non è. Anche in Romagna gli indicatori economici si stanno fermando e la risposta non è quella che ha dato il Governo con il decreto blocca-trivelle. Un atto che paralizza un'attività all'avanguardia, frena gli investimenti, danneggia l'occupazione e mortifica le nostre aziende. Il gas dell'Adriatico è una risorsa naturale che rappresenta la soluzione migliore e più sostenibile per una fase di transizione, il cui approdo finale è l'utilizzo di energie rinnovabili». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Berkan B, sentito in procura il presidente di Ap

Daniele Rossi risulta indagato assieme ad altri due dirigenti dell'Ente e al proprietario della nave

RAVENNA È stato sentito il presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi, indagato assieme ad altri due dirigenti dell'Ente di via Antico Squero e al proprietario della Berkan B, in merito all'inchiesta legata al relitto ormeggiato nella banchina della pialassa Piombo ni. L'inchiesta coordinata dal procuratore capo Alessandro Mancini e dal sostituto procuratore Angela Scorza per inquinamento, abuso e omissione di atti d'ufficio ha portato una settimana fa al sequestro penale della general cargo ormai spezzata in due, il cui affondamento è rallentato da una palificata posizionata nei mesi scorsi. Attorno al relitto sono ancora posizionate le due file di panne per evitare che ulteriori sversamenti di acque contaminate da sostanze oleose inquinino ulteriormente l'area. Eppure, un repentino peggioramento delle condizioni della nave aveva comportato la decisione, presa dalla Procura, di procedere con sigilli. Giovedì venerdì scorsi, invece gli uomini della Capitaneria di porto hanno effettuato un sopralluogo e una perquisizione all'interno degli uffici di **Autorità portuale**. Parallelamente sono stati prelevati anche campioni delle acque e alcune carcasse di volatili, recuperate nelle vicinanze. Rossi, raggiunto al telefono all'indomani del sequestro si era detto sereno, confidando anche nel rispetto del calendario per procedere all'assegnazione dell'appalto per recuperare e smaltire l'imbarcazione, mostrandosi anche a disposizione della magistratura. Proprio il mese scorso **Autorità portuale** aveva indetto una conferenza stampa per annunciare la pubblicazione del bando di gara milionario per affidare i lavori. Assieme a Rossi, risultano indagati anche il segretario generale e il dirigente tecnico, mentre il proprietario del relitto, è accusato per il solo inquinamento ambientale. La storia del relitto Sin dal 2010 la Berkan B 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 La Berkan B semi-affondata in valle sua volta l'ha ceduta a un altro soggetto. Nel 2018 un sopralluogo dell'Ausi 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 da Ap-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.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Interrogati i vertici del porto

Oltre otto ore davanti al Pm, dall' Autorità ancora nessun commento

SONO iniziati ieri verso le 10 e si sono conclusi solo intorno alle 19 gli interrogatori in procura dei tre vertici di Autorità Portuale indagati per i reati di inquinamento ambientale, omissione di atti d' ufficio e abuso d' ufficio nell' ambito della vicenda Berkan B, la motonave smantellata in area portuale e affondata in seguito a un taglio eseguito dalla proprietà dello scafo, a sua volta sotto inchiesta per il solo inquinamento. Vano, in serata, il tentativo di raggiungere telefonicamente il presidente di Ap, Daniele Rossi, e il segretario generale Paolo Ferrandino; il solo a rispondere è il direttore operativo Fabio Maletti, che con cortesia ha preferito non rilasciare commenti. Si sa solo che l' interrogatorio del pm Angela Scorza, durato almeno otto ore, con gli indagati assistiti dai propri legali bolognesi Sirotti e Cavallari, è stato particolarmente approfondito e teso a ricostruire dal principio tutta il complesso caso della Berkan B. ROSSI aveva già commentato la vicenda con dichiarazioni sulla stampa locale, sostenendo in buona sostanza di sentirsi sereno, e che il progetto per recuperare e smaltire la Berkan B non avrebbe subito ritardi e che «gli avvisi di garanzia non sono certo una condanna». I resti del relitto sono sequestrati da inizio luglio a seguito della relazione con cui la Capitaneria di **porto** aveva segnalato alla procura che il rischio di inquinamento dell' area stava crescendo e a fatica le panne galleggianti riuscirebbero a contenerlo. La parte di nave affondata, infatti, continua a rilasciare sostanze oleose e idrocarburi, peraltro in uno specchio d' acqua adiacente a un' area protetta, la pialassa Piomboni. E nei giorni scorsi, gli investigatori erano tornati per prelevare carcasse di gabbiani da sottoporre a un esame specifico e valutare l' eventuale relazione dei decessi con l' inquinamento in atto. L' odissea Berkan B iniziò nel 2010, quando la nave fu abbandonata in rada dall' armatore, poiché indebitato e insolvente, e, successivamente, dall' equipaggio (un componente fu trovato morto nella stiva). Da lì il relitto è stato rimorchiato fino al **porto**, poi dismesso e tagliato. Fino a che non è colato a picco. red.ra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Porto al centro del Prit 2025: "Fulcro della logistica nazionale e centroeuropea"

E' stato adottato dall' Assemblea legislativa regionale il PRIT 2025, il documento che programma a livello regionale gli interventi in tema di trasporti per il prossimo quinquennio

E' stato adottato dall' Assemblea legislativa regionale il PRIT 2025, il documento che programma a livello regionale gli interventi in tema di trasporti per il prossimo quinquennio. "Un capitolo del corposo documento è dedicato al **porto di Ravenna**, che si conferma essere il principale **porto** e nodo logistico regionale - riporta il consigliere regionale Pd Gianni Bessi - Gli è attribuito un ruolo determinante rispetto alla mobilità marittima del sistema adriatico, con riferimento al Corridoio Baltico-Adriatico. Assumerà un sempre maggiore rilievo per lo sviluppo della logistica nazionale e centroeuropea". "Tra gli obiettivi strategici per il futuro del nostro **porto** vi è l' aumento delle tonnellate in arrivo e in partenza sia di rinfuse liquide e solide, sia di container. Quindi rispetto alle infrastrutture materiali è prevista la realizzazione del Terminal Container con un traffico potenziale di 500.000 TEUs annui e l' individuazione di aree idonee per la realizzazione di piattaforme logistiche in sinistra e in destra Candiano. In totale sono previsti 200 ettari di nuove aree logistiche con accessi diretti alle banchine e alla ferrovia. Programmata anche la realizzazione di canaletta a mare a -15,50, fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, fondali a -13 fino a bacino San Vitale - specifica Bessi - Il PRIT conferma inoltre per **Ravenna** l' individuazione di una Zona Logistica Semplificata (ZLS), un' opportunità prevista dalla legge per istituire aree portuali in cui le imprese possono beneficiare di alcune procedure semplificate già concesse alle Zone Economiche Speciali". La programmazione regionale va oltre gli interventi specifici nell' area portuale: "È confermata la necessità di investire sulle interconnessioni trasportistiche, per le quali servono sia infrastrutture di raccordo lato terra, sia il superamento delle interferenze strada/rotaia nel centro di **Ravenna**. Tra le opere ferroviarie si segnalano in particolare il bypass di Ferrara per la direttrice Brennero e, tra quelle stradali la E55, la riqualificazione della tangenziale di **Ravenna** e il bypass del canale Candiano. Alle infrastrutture materiali si sommano quelle immateriali, legate alla semplificazione e integrazione delle procedure portuali, intervenendo per l' informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide le operazioni portuali per il cliente, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Per far crescere il nostro **porto** e tutta l' economia del territorio occorre continuare il lavoro sinergico tra Autorità di Sistema Portuale, Comune di **Ravenna**, Regione Emilia-Romagna e tutto il cluster portuale".

RAVENNATODAY Cronaca

Il Porto al centro del Prit 2025: "Fulcro della logistica nazionale e centroeuropea"

E' stato adottato dall'Assemblea legislativa regionale il PRIT 2025, il documento che programma a livello regionale gli interventi in tema di trasporti per il prossimo quinquennio

Redazione
11 luglio 2019

I più letti di oggi

Il ruolo economico di porto di Candiano alla riqualifica i servizi di servizio

Il sviluppo economico del territorio ravennate e il ruolo del porto di Candiano

La svolta in alcune istituzioni ravennate: la politica di sviluppo e la gestione del territorio

Il ruolo del porto di Candiano e il ruolo del porto di Candiano

UNICEF

Bassi (Propeller Club): Prit 2025, bene raddoppio ferroviario Castelbolognese-Ravenna

'Ho appena appreso che la Regione Emilia-Romagna ha approvato un emendamento in sede di adozione del PRIT2025 che prevede l'inserimento nello stesso della valutazione del raddoppio integrale della linea ferroviaria Castel Bolognese - **Ravenna**. Si tratta di un importantissimo passo in avanti verso una concreta possibilità di più ampio impiego della linea ferroviaria per i traffici da e verso il **porto di Ravenna** e per la velocizzazione della tratta passeggeri **Ravenna-Bologna**.' Così Simone Bassi Presidente dell' International Propeller Club Port of **Ravenna**. 'Auspico che tale indirizzo si concretizzi fattivamente nei prossimi anni consentendo così anche la realizzazione degli obiettivi che il PRIT2025 stesso pone per il nostro **Porto**. Un apprezzamento va ai proponenti l' emendamento, ma anche alla convergenza di parti politiche opposte che hanno saputo dialogare per raggiungere degli obiettivi che rappresentano l' interesse superiore costituito dal bene del nostro territorio' conclude l' avvocato Simone Bassi.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there are navigation links for 'Home', 'Comuni', 'Servizi', and 'Città', along with the date 'venerdì, 11 luglio 2019' and social media icons. Below the navigation is a banner for 'press,commercials' with the tagline 'the leading company in local digital advertising'. The main content area features the article title 'Bassi (Propeller Club): Prit 2025, bene raddoppio ferroviario Castelbolognese-Ravenna' with a sub-headline 'Porto - 11 luglio 2019 - 9:42'. The article text is partially visible, matching the text in the main document. To the right of the article, there are several smaller sections: a 'FOCUS' section with a photo of a car, a 'Ravenna, aghi di pino ostruiscono pozzi: strade allagate soprattutto nel litorale' section with a photo of a flooded street, and a 'Meteo' section showing 'Ravenna 26°C 16°C'. At the bottom of the page, there is a footer with the text 'RIPRODUZIONE AUTORIZZATA LICENZA ARS PROMO---PRESS 2013-2019' and 'PAGINA 60'.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

L' ASSOCIAZIONE

«L' investimento per gli stradelli è importante ma aiuta la spiaggia che già funziona, non il paese»

Il presidente della pro loco di Marina di Ravenna è convinto che la località abbia bisogno di altro: «Il centro ricerche poteva diventare ricettivo»

Serve un' analisi di mercato per capire in che direzione debba andare Marina di Ravenna. A sostenerlo è il presidente della pro loco, Marino Moroni, riguardando a ritroso la storia degli ultimi vent' anni. Da quando - cioè - il paese aveva raggiunto ormai un' apice di popolarità tale da farla preferire a mete storicamente più note come Riccione. **Moroni, se lo ricorda il boom di fine anni Novanta?** «Certo. Nacque senza l' input di qualcuno in particolare ma grazie ad un mix di condizioni che vedeva a Marina la presenza di quattro locali da ballo e la spiaggia che in quel periodo stava cominciando a dispiegare tutte le sue potenzialità. Un boom che aveva tanti aspetti positivi e alcune problematiche». **Gli aspetti positivi economici sono facilmente immaginabili, quelli negativi quali erano?** «Un flusso così ampio di gente aveva portato alcune problematiche di ordine pubblico. L' altro grosso problema è stato l' aumento del costo delle case». **L' aumento del valore degli immobili è un fattore negativo?** «Per quanto successo in conseguenza a questo incremento, sì. In tanti hanno venduto le case e al loro posto sono sorti dei palazzi che hanno snaturato quella che è sempre stata la fisionomia della località, fatta di villette e abitazioni singole. Si è cementificato troppo». Anche a Marinara... «Non concordo con chi vede in Marinara il male assoluto. Quando nacque nessuno si oppose, sono anche andato a vedere i giornali dell' epoca per verificarlo. Si discuteva se fare un grattacielo - quindi uno sviluppo verticale - o una prosecuzione del paese. Si è proceduti in questo senso. Ai tempi Marinara era considerata un' opportunità. Io credo che oggi sia assolutamente da recuperare. Bisogna anche dire che il progetto è cambiato in alcuni punti chiave per il paese, rispetto a quanto promesso». **Si riferisce alla passeggiata fronte porto?** «A quella e non solo. In teoria doveva essere possibile andare dal molo alla diga passeggiando vicino alle barche, invece è tutto sbarrato. C' è una parte, dietro al ristorante Porticino, che è transennata e ancora da completare. Avevano promesso che dopo l' abbattimento l' Hemingway si sarebbe dovuto spostare in cima alla diga ma di quel locale non c' è traccia. In compenso c' è un edificio lasciato a metà. Anche la strada centrale che attraversa Marinara avrebbe dovuto essere aperta alle auto, invece si è scelto di lasciarla chiusa con ripercussioni sul traffico. Senza dimenticare i parcheggi: dovevano essere 1.200 pubblici, invece una buona parte è privata. Insomma, sono stati fatti dei pasticci». **Il boom degli anni Novanta è nato senza input, oggi può ricapitare?** «Non mi pare ci siano più quelle condizioni.



Ravenna e Dintorni

Ravenna

Il tessuto commerciale è più povero, soprattutto è sopravvissuto soltanto un locale. Oggi un input serve e deve essere un tavolo in cui si siedano tutti gli enti che hanno qualcosa da dire su Marina di Ravenna. Il Comune, certo. Ma anche il Demanio forestale e soprattutto **Autorità portuale**, ente che è proprietaria di una bella fetta di Marina di Ravenna ma che non sembra curarla troppo. Poi ci saranno imprenditori e altri soggetti, compresa la pro loco. Ma non è un' associazione di volontari a poter rilanciare il paese. La discussione secondo me dovrebbe partire da un' analisi di mercato in cui si ascoltano i turisti e i cittadini per capire cosa si possa fare per rilanciare il paese. Non si possono fare le cose sempre a sentimento, per così dire». **Qualche proposta?** «Come detto, ricette non se ne possono dare a priori e non credo di avere la verità in tasca. Io penso che il centro di ricerche ambientale avrebbe dovuto cambiare destinazione d' uso e si sarebbe potuto trasformare in una struttura ricettiva di qualche tipo. È un' area grande, ospiterebbe centinaia di persone. Invece si è scelto di tentare per la quarta volta una strada che finora non ha funzionato granché... » Pare di capire che secondo lei non basterà la riqualificazione degli stradelli... «Si tratta di un progetto importante, auspicato e necessario. Però va a migliorare la parte di Marina che funziona meglio: quella della spiaggia. Per rilanciare il paese servirebbe altro». Alessandro Montanari.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

PESCHERIE DA RIFARE

Per il mercato del pesce a Marina di Ravenna, di fronte alla darsena Pescherecci, da un paio di anni è pronto un progetto di riqualificazione per il recupero dell' edificio degli anni Trenta come testimonianza dell' attività ittica nella località. Il Comune puntava ad accedere a finanziamenti europei. A novembre **Autorità portuale** ha annunciato che all' inizio del 2020 partiranno i lavori: 1,5 milioni per due anni di cantiere per riqualificare tutto.

PRIMO PIANO
Riqualificazione
Nuovi stradelli, primo straccio da 6 milioni di euro per 5 km
Via ai lavori a fine 2019
Avanzato il progetto dell'ibrido verde e di legno per il percorso ciclopedonale dove si legge

STORIA A REZZO
MANICATO E FANONIA RESTAURATI IN CITTA' DI BRIGONZOLI
La fabbrica di ceramica e il Manicomio, nella zona di Sestini, hanno una storia affascinante e misteriosa. Sono stati restaurati dal Comune di Brigonzioli e ora sono pronti per essere visitati. Il Comune ha investito 1,5 milioni di euro per il restauro e la ristrutturazione dell'edificio. Il progetto è stato finanziato con i fondi europei e regionali.

MERCATO DEL PESCE
FISCHIONE DA RIFARE
Nella darsena del porto di Marina di Ravenna, di fronte alla darsena Pescherecci, da un paio di anni è pronto un progetto di riqualificazione per il recupero dell'edificio degli anni Trenta come testimonianza dell'attività ittica nella località. Il Comune puntava ad accedere a finanziamenti europei. A novembre l'Autorità portuale ha annunciato che all'inizio del 2020 partiranno i lavori: 1,5 milioni per due anni di cantiere per riqualificare tutto.

Ristorante Alma
Veneziana di Romagna
MARRASCO MARCONI VIA ANTONELLI 11 - 48014 MARCONI (RA) - TEL. 0545/411200
www.ristorantealma.it

L'Artista
Freschi, freschissimi e naturali da portare a casa
FRESCHI FREGIATI E BIRIBIRI PER DI FRONZA E VIGNOLA
Piazzale Nuovo 100 - Tel. 0545/411200
MARINA DI RAVENNA
Seguici su Facebook

Authority Livorno, la Cassazione decide ma Corsini è sempre sulla porta

11 Jul, 2019 Porto di Livorno - la Cassazione ha annullato l'ordinanza del Tribunale del Riesame di Firenze accogliendo in pieno il ricorso degli avvocati difensori. Corsini e Provinciali (ex presidente e segretario dell' **Autorità portuale**) e i 4 manager e imprenditori di aziende del porto, tuttavia attendono la sentenza del Tribunale del Riesame che ha facoltà di cancellare davvero l' interdizione. di Roberto Nappi LIVORNO - Di solito chi viene "graziato" dalla Corte di Cassazione, dopo aver tirato un sospiro di sollievo, che si tratti di un manager o di un imprenditore, il giorno dopo si ripresenta al suo posto di lavoro e ricomincia daccapo con tante pacche sulle spalle e strette di mano. Nel porto di Livorno invece niente pacche sulle spalle e niente strette di mano. Almeno per ora. E' avvenuto che, come vuole la legge, la Corte di Cassazione ha preso la decisione che tutti si auguravano e ha cancellato l' interdizione che tutti attendevano, interdizione che lo scorso febbraio aveva decapitato l' **Autorità portuale** e alcune importanti imprese per gli spazi dati in affitto, forse troppe volte, sulla sponda ovest dello scalo. Un paradosso della giustizia? No, giustizia e basta. Ma di fatto il presidente Stefano Corsini , il segretario generale Massimo Provinciali e altri quattro personaggi fra imprenditori e manager del porto (i due cugini Corrado Neri , Costantino Baldissara e Massimiliano Ercoli) per il momento non possono tornare alla scrivania. Il motivo è semplice e profuma di burocrazia . In sostanza la Cassazione ha annullato l' ordinanza del Tribunale del Riesame di Firenze che già aveva riformato il provvedimento del gip dimezzando il periodo di interdizione dai pubblici uffici. La Cassazione quindi ha accolto in pieno il ricorso degli avvocati difensori ma ha rinviato il tutto al Tribunale del Riesame per cancellare davvero quell' interdizione che il Gip aveva inflitto e che i Giudici del Riesame avevano dimezzato. In altre parole la Cassazione ha cancellato l' interdizione ma per cancellarla davvero ci vuole la sentenza del Tribunale del Riesame . Questo significa un' altra pausa per il porto con il rischio che il passaggio dalla Corte di Cassazione al Tribunale del Riesame inciampi in quella specie di tornado nel deserto che si chiama " periodo feriale ". Perchè da metà luglio a fine agosto in Italia è meglio non aver bisogno di un ospedale o di un ufficio pubblico. Ma in questo caso a decidere saranno dei magistrati che anche di recente hanno dimostrato di saper fare presto. Intanto l' Authority continuerà ad essere governata dall' ammiraglio - commissario Pietro Verna e dai suoi bravi e competenti collaboratori. E probabilmente anche questa volta il porto di Livorno riuscirà a stringere i denti e a tirare avanti. Chissà che non si riesca a battere un record, quello delle decisioni rapide e veloci.



Anche Provinciali ha presentato ricorso

Accolto come quello proposto dal presidente Corsini

Redazione

LIVORNO A seguito dell'articolo di Renato Roffi, pubblicato sul nostro sito lunedì 8 Luglio, relativo al verdetto della Corte di Cassazione che ha riformato il provvedimento interdittivo subito dal presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, abbiamo ricevuto una nota del segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali, che di seguito pubblichiamo integralmente. Caro Roffi, come tutti gli inguaribili romantici, Lei ha l'illusione che i Suoi sogni diventino realtà. Nell'articolo a Sua firma 'Corsini di nuovo in sella' di lunedì 8 Luglio scorso, Lei dà infatti ad intendere che io, chissà per quale motivo, mi sarei accontentato dello 'sconto' operato dal Tribunale del riesame di Firenze e non avrei proposto ricorso in Cassazione. Orbene, non solo anche io ho presentato ricorso alla Suprema Corte, convinto dell'infondatezza della misura interdittiva, ma anche il mio ricorso è stato accolto esattamente negli stessi termini di quello proposto dal presidente Corsini (annullamento con rinvio al tribunale di Firenze). Peraltro, Le sarebbe stato sufficiente leggere Il Tirreno di domenica 7 Luglio, ma, evidentemente, era in altre faccende affaccendato. Cordiali saluti, Massimo Provinciali.



Sempre più difficile!

Redazione

LIVORNO Paolo Federici, spedizioniere internazionale della Fortune ci ha inviato un commento sul alcune nuove normative per i trasporti eccezionali di merce destinata ai porti di Savona, Genova, La Spezia e Livorno. Gli enti proprietari delle strade -spiega- hanno deciso l'applicazione di nuove prescrizioni che impongono grosse limitazioni al transito dei mezzi speciali e pesanti e che causano, di conseguenza, costi onerosi (nello specifico maggiore impiego di mezzi e personali, consumi, etc.) che gravano sui trasporti. Va anche detto che per certe tipologie di merce destinate all'esportazione e da imbarcarsi su navi break-bulk non sarà più possibile raggiungere i porti del Tirreno ma dovremo spostare gli imbarchi sull'Adriatico. Questo, ovviamente, comporterà un aggravio di costi sia per i trasporti terrestri che per i noli marittimi (soprattutto per le merci destinate nel continente americano!) rendendo, di conseguenza, meno competitive le aziende italiane. Le limitazioni specificate per ogni tratta sono disponibili al seguente link: [Limitazioni trasporti eccezionali](#).



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

dopo la denuncia del tirreno

Al porto si aprono le buste per il servizio ai disabili

Fino al 15 settembre tornerà anche la presenza fissa dell' ambulanza Capuano: «Colpa di un disguido il ritardo nei pagamenti agli associati della Cna»

PIOMBINO. Lo scorso 3 luglio Il Tirreno scriveva del grave disservizio sul porto di Piombino, dove per il mancato rinnovo di un bando, lo scalo era sprovvisto del servizio riservato ai disabili e dell' ambulanza fissa sulle banchine. Un disservizio legato alle varie traversie dell' **Autorità portuale** negli ultimi mesi. Dopo nove giorni da quell' articolo oggi si aprono le buste per l' affidamento temporaneo del servizio, in modo da partire immediatamente e fino al 15 settembre. Poi però si andrà a una gara per l' affidamento biennale del servizio, con le caratteristiche del bando riportate nel sito dell' **Autorità portuale**. Ne dà notizia Claudio Capuano, dirigente delegato dell' Ufficio **portuale** di Piombino. «I ritardi nella riproposizione del bando non sono dovuti a cattiva volontà - spiega Capuano - Ora abbiamo una maggiore autonomia e intanto partiamo col ritorno del servizio fino al 15 settembre». Fino all' anno scorso il servizio era curato dalla Misericordia di Piombino che, su richiesta, prendeva in carico persone con disabilità al loro arrivo, occupandosi di accompagnarle a bordo e viceversa, risolvendo eventuali problemi intercorsi in quel frangente. Intanto, dopo le proteste della Cna rispetto ai mancati pagamenti effettuati dall' **Autorità portuale** nei confronti di alcune imprese associate, lo stesso Capuano spiega che «i ritardi sono dovuti a un mero disguido amministrativo dell' Ufficio di Piombino che ha determinato una dilazione dei tempi dei pagamenti correlati ai lavori svolti. Tuttavia, sottolineo il carattere di eccezionalità della vicenda - prosegue Capuano - a fronte di una costante tempestività dei pagamenti effettuati dall' **Autorità Portuale** come peraltro si rileva dall' Indicatore di tempestività dei pagamenti dell' Ente che, per l' anno 2018, è pari a meno di 6,5 giorni». --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Il gruppo "Responsabilità in Comune" chiama in causa l' amministrazione

Sul piano regolatore del porto ci vuole più coinvolgimento

LA PROTESTA Sul piano regolatore del **porto**, ma soprattutto sugli interventi di adeguamento dell' area che andrebbero a interessare tre mila e cento metri quadrati di superficie, c' è bisogno del più ampio coinvolgimento di tutte rappresentanze della città. Ne sono convinti i sostenitori del gruppo "Responsabilità in Comune", la lista che fino all' ultimo è stata in forse a presentarsi alle ultime elezioni e poi invece si è ritirata dall' agone politico. Gli iscritti all' associazione, oggi, chiamano a raccolta quanti hanno a cuore le sorti del golfo, invitandoli a mettersi in contatto per allargare la partecipazione. "Responsabilità in Comune" si dichiara disponibile ad un tavolo coi soggetti istituzionali per «migliore tutela degli interessi collettivi. Si comprendono - scrive il gruppo - le ragioni alla base di tali proposte, principalmente legate alla funzionalità del **porto**. Tuttavia si invitano tutti gli attori in campo (non ultimo il Comune) a fare una valutazione complessiva, che tenga conto degli aspetti di natura ambientale e paesaggistica, e quindi, non meno rilevanti, di tutti gli aspetti che derivano dal contesto assolutamente peculiare del **Porto** di Portoferraio e dell' intero golfo». E ricordano che il capoluogo elbano, a differenza di molte altre realtà e di un **porto** che è una città sia per conformazione geografica (il golfo di Portoferraio, peraltro, è considerato, per sua natura, uno dei più protetti al mondo) sia per la struttura urbanistica che è rimasta, è sostanzialmente quella delineata sommamente dai migliori architetti del' 500 alla corte di Cosimo de Medici. «Tutta la città - continua la nota - nelle sue rappresentanze (in prima battuta, ovvio, l' amministrazione; ma anche la società civile in qualunque modo organizzata) deve contribuire a definire le priorità legate alla portualità per come essa è inserita nel contesto cittadino e territoriale in genere. La nostra associazione, a esempio, ha le idee piuttosto precise in merito, ritenendo, da una parte, che si debbano evitare nuovi banchinamenti (in specie a ridosso del centro storico) e che le problematiche alla base di tali interventi possano essere diversamente risolte; dall' altra, che esistano altri interventi prioritari, legati ad aspetti ambientali e paesaggistici a partire dall'analisi del sedimento marino in tutta l' area portuale e dei cantieri da esperti del settore, di cui il **porto** e la città hanno assolutamente bisogno». Ecco dunque che l' associazione, nell' intenzione di elaborare una propria proposta complessiva di interventi nell' area portuale, invita tutti quanti hanno a cuore le sorti del nostro golfo a un sereno confronto di idee. -Luigi Cignoni.



Flaminia, teli rinforzati sotto l'asfalto per sopportare 150mila tir ogni anno

Stesi i lenzuoli in bitume e fibra di vetro che dovranno aumentare la resistenza del fondo stradale

I LAVORI ANCONA Sotto il nuovo manto d' asfalto che sta per essere steso sulla Flaminia sono già a dimora lunghi teli bitumati rinforzati in fibra di vetro, soluzione tecnica innovativa scelta per migliorare la tenuta nel tempo della strada e aumentare la sua portanza, la capacità di reggere al passaggio di tir da 40 tonnellate di peso e 15 metri di lunghezza. Ieri mattina, nel cantiere aperto da lunedì nel tratto dal bypass della Palombella al bivio di Torrette, le squadre della ditta appaltatrice hanno iniziato a posizionare i teli fibro-rinforzati nella porzione di metà carreggiata, sul lato monte, dove già le fresatrici hanno grattato via il vecchio asfalto rovinato da buche e avvallamenti. Si cercava una soluzione hi-tech per consentire alla Flaminia, strada sulla carta comunale, di sopportare in realtà il traffico di una rotta internazionale dove ogni anno, per restare ai dati del 2018, transitano 147.650 tra tir e trailer e 1.151.266 passeggeri nel via vai tra l' A14 e gli imbarchi del porto, oltre al normale traffico locale della principale via d' accesso a nord di Ancona. Lo studio dell' Università Per questo serviva un asfalto ad elevata portanza e si è inserita la soluzione dei teli in fibra di vetro, inserita dall' amministrazione civica nel capitolato dell' appalto aggiudicato alla Edumol Costruzioni e Impianti di Fondi. Un progetto che interessa anche l' università. Docenti e ricercatori del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura della facoltà dorica - che si occupa anche di Idrraulica e infrastrutture viarie - si occuperanno dei test sulla posa in opera dei tappeti ultra-resistenti verificando il prima e il dopo per valutare le migliori performance dell' asfalto. Intanto la Flaminia dimezzata si prepara a sopportare il primo impatto del grande esodo estivo: sia oggi che domani sono previsti 13 traghetti in partenza da Ancona o in arrivo, con successioni piuttosto ravvicinate. Con due sole corsie agibili, una per ogni senso di marcia, la Flaminia ha dimostrato di andare in sofferenza anche con un singolo sbarco. Per questo Comune e **Autorità portuale** hanno cercato di prepararsi a una gestione scaglionata dei transiti di tir sulla Flaminia. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA RIUNIONE

Incidenti sul lavoro: summit in prefettura sugli ultimi casi «Maggiori controlli»

SICUREZZA sui luoghi di lavoro, riunione in prefettura per trovare le soluzioni in grado di evitare future tragedie. La riunione è stata convocata dal prefetto di Ancona, Antonio D' Acunto, dopo i gravi fatti che si sono verificati in città nell' ultimo mese. Ironia della sorte, l' incontro si è svolto martedì mattina e poche ore dopo, nello stabilimento Fincantieri, una nave da crociera in costruzione ha rotto gli ormeggi e si è sfiorata una catastrofe. In ogni caso, su indicazione del prefetto, sono state assunte intese per una intensificazione delle attività ispettive, il cui coordinamento farà capo all' Ispettorato territoriale del Lavoro. Trovato un accordo anche per una tempestiva circolazione delle informazioni tra gli enti in modo da rendere più solleciti gli interventi. Piena condivisione è stata espressa da tutti gli attori presenti all' incontro: il direttore dell' Inps, il presidente dell' **Autorità portuale**, l' Ispettorato del Lavoro, l' Inail, il servizio prevenzione e sicurezza dell' Asur, le Casse Edili, capitaneria di porto, forze di polizia e i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil. Proprio dai sindacati è arrivata la richiesta di avviare corsi di formazione specifica per i lavoratori sulla prevenzione dei rischi infortunistici. Una nuova riunione, da fissare la data, si svolgerà il prossimo autunno per verificare l' andamento del fenomeno infortunistico. Negli ultimi quaranta giorni si sono verificati quattro infortuni, uno mortale e gli altri con gravi conseguenze per i lavoratori coinvolti.

10 BREVI DI ANCONA

Polizia e Unipvm: firmato accordo scientifico
In presenza di un gruppo di lavoro...
LA RIUNIONE
Incidenti sul lavoro: summit in prefettura sugli ultimi casi «Maggiori controlli»
COMMERCIO L'ANNUNCIO DOPO UN PAIO DI ANNI DI ATTIVITÀ IN LARGO SACRAMENTO
Chiude i battenti anche Symbio Food: in centro i locali innovativi non sfondano



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I NUMERI DEL PORTO

Week end di traghetti e crociere: si ipotizzano oltre 26mila passeggeri

SARANNO circa 26.600 i passeggeri complessivi delle navi traghetto e delle crociere che transiteranno nel porto di Ancona da oggi a domenica. Molte di queste persone si riverseranno nelle vie della città. Secondo l'Autorità di sistema portuale, i passeggeri sulle navi traghetto saranno 22 mila. Le persone dalla Grecia saranno 16 mila, con 7 traghetti. Sulla direttrice per la Croazia circa 3.800 passeggeri, con 5 traghetti in partenza. Le persone in imbarco e sbarco per l'Albania saranno 2.200 3 con tre traghetti. I crocieristi circa 4.600.

10 BREVI DI ANCONA | Resto del Carlino | 12 LUGLIO 2019

Polizia e Univpm: firmato accordo scientifico
In presenza di un gruppo di lavoro formato da un rappresentante della Polizia di Stato, dell'Univpm e dell'Asst, è stato firmato un accordo scientifico che prevede la collaborazione tra le forze dell'ordine e gli studenti universitari per la prevenzione e la repressione della criminalità organizzata.

I NUMERI DEL PORTO
Venerdì e sabato si ipotizzano oltre 26 mila passeggeri complessivi delle navi traghetto e delle crociere che transiteranno nel porto di Ancona da oggi a domenica. Molte di queste persone si riverseranno nelle vie della città. Secondo l'Autorità di sistema portuale, i passeggeri sulle navi traghetto saranno 22 mila. Le persone dalla Grecia saranno 16 mila, con 7 traghetti. Sulla direttrice per la Croazia circa 3.800 passeggeri, con 5 traghetti in partenza. Le persone in imbarco e sbarco per l'Albania saranno 2.200 3 con tre traghetti. I crocieristi circa 4.600.

LA RINGHIERA
Incidenti sul lavoro: aumenti in prefettura negli ultimi mesi a maggio e giugno. I dati della prefettura di Ancona, a cura dell'Ufficio di statistica, mostrano che negli ultimi mesi ci sono stati 10 incidenti sul lavoro, con 10 feriti e 10 morti. I dati sono stati pubblicati nella prefettura di Ancona, a cura dell'Ufficio di statistica.

COMMERCIO L'ANNUNCIO DOPO UN PAIO D'ANNI DI ATTIVITÀ IN LARGO SACRAMENTO
Chiude i battenti anche Symbio Food: in centro i locali innovativi non sfondano
Symbio Food, il locale di via del Sacramento, chiude i battenti dopo un paio d'anni di attività. Il locale era stato aperto nel 2017 e aveva ospitato diverse iniziative culturali e sociali. La chiusura è stata annunciata dal proprietario, che ha spiegato che il locale non ha raggiunto i risultati sperati.

LE IMPRESE
Nuovi rapporti con i clienti. L'azienda di via del Sacramento, Symbio Food, ha annunciato che ha stretto nuovi rapporti con i clienti. L'azienda ha spiegato che ha migliorato i servizi e ha offerto nuove iniziative.

A ANCONA
Nuovi rapporti con i clienti. L'azienda di via del Sacramento, Symbio Food, ha annunciato che ha stretto nuovi rapporti con i clienti. L'azienda ha spiegato che ha migliorato i servizi e ha offerto nuove iniziative.

SERVIZI I NUMERI DI ESTRA PER LE AGEVOLAZIONI PER I INSEDIATI IN BASSO
Oltre 3.874 bonus sulle bollette di gas e luce
L'azienda di via del Sacramento, Symbio Food, ha annunciato che ha stretto nuovi rapporti con i clienti. L'azienda ha spiegato che ha migliorato i servizi e ha offerto nuove iniziative.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, si entra nella stagione calda: 26mila turisti nel fine settimana

Domani, venerdì 12 luglio, attracca al terminal crociere la nave di Msc Sinfonia, sabato Marella Celebration

Saranno circa 26.600 i passeggeri complessivi delle navi traghetto e delle crociere che transiteranno nel porto di Ancona da venerdì 12 luglio a domenica 14 luglio. Molte di queste persone si riverseranno nelle vie della città per conoscerla, ammirarla e usufruire dei servizi offerti da negozi, bar e ristoranti. Secondo le stime dell' Autorità di sistema portuale, i passeggeri sulle navi traghetto saranno 22 mila. Le persone in imbarco e sbarco dalla Grecia saranno 16 mila, con sette traghetti in partenza. Sulla direttrice per la Croazia i passeggeri saranno circa 3.800, con cinque traghetti in partenza. Le persone in imbarco e sbarco per l' Albania saranno 2.200, con tre traghetti in partenza. I crocieristi, nel secondo fine settimana di luglio, saranno circa 4.600. Domani, venerdì 12 luglio, al terminal crociere attraccherà Msc Sinfonia, con a bordo più di 2.800 persone fra passeggeri e componenti dell' equipaggio, pronte ad esplorare Ancona e le Marche. La nave di Msc Crociere, che tornerà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 22 novembre, arriverà alle 10 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà alle 18 per Venezia. La compagnia di navigazione ha portato a 28 le toccate ad Ancona, rispetto alle 20 del 2018, su un numero complessivo di 47 approdi della stagione crocieristica 2019, che è coordinata dall' Autorità di sistema portuale. Per tutti i crocieristi, sono disponibili 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 13 luglio sarà di nuovo una giornata "english". Alle 8 arriverà Marella Celebration, dal porto di Hvar, in Croazia, con più di 1.800 passeggeri a bordo. La nave della Marella Cruises, che si alterna nello scalo con la "sorella" Marella Explorer 2, è alla terza toccata della stagione 2019 e ripartirà alle 18 per il porto croato di Rijeka. La compagnia inglese attraccherà 16 volte nel capoluogo marchigiano in questa estate.

ANCONA TODAY Cronaca

Porto, si entra nella stagione calda: 26mila turisti nel fine settimana

Domani, venerdì 12 luglio, attracca al terminal crociere la nave di Msc Sinfonia, sabato Marella Celebration

Saranno circa 26.600 i passeggeri complessivi delle navi traghetto e delle crociere che transiteranno nel porto di Ancona da venerdì 12 luglio a domenica 14 luglio. Molte di queste persone si riverseranno nelle vie della città per conoscerla, ammirarla e usufruire dei servizi offerti da negozi, bar e ristoranti.

Secondo le stime dell' Autorità di sistema portuale, i passeggeri sulle navi traghetto saranno 22 mila. Le persone in imbarco e sbarco dalla Grecia saranno 16 mila, con sette traghetti in partenza. Sulla direttrice per la Croazia i passeggeri saranno circa 3.800, con cinque traghetti in partenza. Le persone in imbarco e sbarco per l' Albania saranno 2.200, con tre traghetti in partenza. I crocieristi, nel secondo fine settimana di luglio, saranno circa 4.600.

Domani, venerdì 12 luglio, al terminal crociere attraccherà Msc Sinfonia, con a bordo più di 2.800 persone fra passeggeri e componenti dell' equipaggio, pronte ad esplorare Ancona e le Marche. La nave di Msc Crociere, che tornerà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 22 novembre, arriverà alle 10 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà alle 18 per Venezia. La compagnia di navigazione ha portato a 28 le toccate ad Ancona, rispetto alle 20 del 2018, su un numero complessivo di 47 approdi della stagione crocieristica 2019, che è coordinata dall' Autorità di sistema portuale. Per tutti i crocieristi, sono disponibili 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 13 luglio sarà di nuovo una giornata "english". Alle 8 arriverà Marella Celebration, dal porto di Hvar, in Croazia, con più di 1.800 passeggeri a bordo. La nave della Marella Cruises, che si alterna nello scalo con la "sorella" Marella Explorer 2, è alla terza toccata della stagione 2019 e ripartirà alle 18 per il porto croato di Rijeka. La compagnia inglese attraccherà 16 volte nel capoluogo marchigiano in questa estate.

I più letti di oggi

- Politica democratica e stabilimento in gioco: il ruolo del partito che non aveva più...
- Ancona a settembre: affoglieri, regali e ristoranti, traghetti, eventi di settembre...
- Storia di un anno: Turchia e cattivi affari, i rischi della strada e gli impegni di Ancona...
- Maritime event organization, nell'ambito di un progetto di...

unicef

Export in crescita e boom di occupati: la nautica delle Marche torna a tirare

PESARO - La nautica torna a vedere la luce dopo anni buio con crescita delle esportazioni e nuovi mercati; boom di occupati e del numero di commesse. La nautica delle Marche e quella della provincia di Pesaro e Urbino con il vento in poppa dopo dieci anni di numeri negativi. E non mancano opportunità non solo per le imprese del settore ma per tutte quelle dell' indotto (meccanica, impiantistica, arredamenti, etc.). Per parlare di nautica marchigiana e di prospettive del settore, la Cna di Pesaro e Urbino ha organizzato un convegno regionale che si terrà al porto di Pesaro Venerdì 12 luglio con inizio alle ore 10 nella sede della Sub Tridente, in strada tra i due porti, 42 dal titolo: "Nautica, prospettive e opportunità per imprese dell' Adriatico Centrale. Analisi, dati e riflessioni su un settore in crescita". Apriranno i lavori Gianluca Devicienti, direttore operativo Cantiere Navale Rossini Pesaro, Maurizio Tipaldi, Comandante Capitaneria di porto di Pesaro e Matteo Ricci, sindaco di Pesaro. Seguirà l' intervento di Gino Sabatini, presidente Camera di Commercio unica delle Marche. La relazione introduttiva sarà di Moreno Bordoni, segretario Cna di Pesaro e Urbino con l' analisi e dati nautica provinciale e regionale. Sono previsti i contributi di Mario Mainero, portavoce nazionale Cna Nautica e di **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e Guido Vettorel, responsabile settore sviluppo, promozione, statistiche, comunicazione e progetti comunitari dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ADSP Mar Tirreno Centrale: autorizzato l' esercizio della 3a linea di trattamento dei rifiuti portuali

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 11 LUG - La Regione Lazio ha autorizzato l' esercizio della terza linea di trattamento dei rifiuti portuali - che si aggiunge a quelle già esistenti relative alla depurazione delle acque di sentina e di sterilizzazione dei rifiuti alimentari- destinata alla separazione dei rifiuti indifferenziati raccolti all' interno del **porto di Civitavecchia**. In tal modo si otterranno diverse matrici merceologiche omogenee da conferire ai consorzi di filiera per il recupero degli imballaggi che cesseranno, quindi, la qualifica di rifiuto per essere considerate materie prime seconde, come la carta e il legno. Un grande risultato, che porta la S.E.Port. all' avanguardia nel panorama delle aziende che gestiscono i servizi ecologici nei porti nazionali. "Il nuovo impianto - spiega il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo** - persegue l' obiettivo di azzerare il conferimento in discarica dei rifiuti portuali e consentirà al **porto di Civitavecchia** di anticipare addirittura le prescrizioni contenute nella recentissima Direttiva dell' Unione Europea (n.883/2019) sui rifiuti prodotti dalle navi scalanti i porti europei". "Un passo importante per la Società - conclude il Presidente della S.E.Port. Dott. Giancarlo Russo - che rientra nel piano degli investimenti della concessione e che vuole essere una spinta per aprire nuove prospettive alla Società nell' ottica di massimizzare le operazioni di recupero di materiali e tutela dell' ambiente".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a banner for 'DIPLOMA CONFERIMENTO 2019' and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. Below the banner, the main article is displayed with the headline 'ADSP Mar Tirreno Centrale: autorizzato l' esercizio della 3a linea di trattamento dei rifiuti portuali'. The article text is partially visible, matching the text in the main document. To the right of the article, there is a sidebar with a search bar, social media icons, and several promotional banners, including one for 'ROMA 13 Settembre 2019' and another for 'Autobus elettrici'.

Nuovo impianto per azzerare il conferimento in discarica dei rifiuti portuali a Civitavecchia

Di **Majo**: consente di anticipare le prescrizioni della recentissima direttiva UE sui rifiuti prodotti dalle navi. La Regione Lazio ha autorizzato l'esercizio a **Civitavecchia** di una terza linea di trattamento dei rifiuti portuali che si aggiunge a quelle già esistenti relative alla depurazione delle acque di sentina e di sterilizzazione dei rifiuti alimentari. La terza linea è destinata alla separazione dei rifiuti indifferenziati raccolti all'interno del **porto** di **Civitavecchia**. In tal modo si otterranno diverse matrici merceologiche omogenee da conferire ai consorzi di filiera per il recupero degli imballaggi che cesseranno, quindi, la qualifica di rifiuto per essere considerate materie prime seconde, come la carta e il legno. «Il nuovo impianto - ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo** - persegue l'obiettivo di azzerare il conferimento in discarica dei rifiuti portuali e consentirà al **porto** di **Civitavecchia** di anticipare addirittura le prescrizioni contenute nella recentissima direttiva dell'Unione Europea (n. 883/2019) sui rifiuti prodotti dalle navi scalanti i porti europei». Giancarlo Russo, presidente della S.E.Port, l'azienda che si occupa dei servizi ecologici nel **porto** di **Civitavecchia**, ha sottolineato che si tratta di «un passo importante per la società che rientra nel piano degli investimenti della concessione e che vuole essere una spinta per aprire nuove prospettive alla società nell'ottica di massimizzare le operazioni di recupero di materiali e tutela dell'ambiente».

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads 'Nuovo impianto per azzerare il conferimento in discarica dei rifiuti portuali a Civitavecchia'. Below the headline, there is a sub-headline 'Di Majo: consente di anticipare le prescrizioni della recentissima direttiva UE sui rifiuti prodotti dalle navi'. The main body of the article contains the text from the left side of the page. On the right side of the article, there are logos for 'i-B/L i-Dispatch' and 'S.E. PORT'. At the bottom of the article, there is a table with the following data:

Categoria	Data di arrivo	Data di partenza
Previsione	11 Jul 2019	12 Jul 2019
0 Altre destinazioni	2019	2019

Below the table, there is a 'Leggi le notizie in formato Attributed Rssfeed' link and a 'Primo pagina' link. At the very bottom, there is contact information for S.E. PORT: 'Via Maresca 13 - 00122 Fiumicino - ITALIA' and phone number '011-240122, fax: 011-218704, e-mail: info@seport.it'.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gestione dei rifiuti: passi in avanti in porto

La Regione Lazio ha autorizzato l' esercizio della terza linea di trattamento destinata alla separazione dei rifiuti indifferenziati raccolti all' interno dello scalo. Un grande risultato per la Seport

CIVITAVECCHIA - La Regione Lazio ha autorizzato l' esercizio della terza linea di trattamento dei rifiuti portuali - che si aggiunge a quelle già esistenti relative alla depurazione delle acque di sentina e di sterilizzazione dei rifiuti alimentari - destinata alla separazione dei rifiuti indifferenziati raccolti all' interno del porto di Civitavecchia. In tal modo si otterranno diverse matrici merceologiche omogenee da conferire ai consorzi di filiera per il recupero degli imballaggi che cesseranno, quindi, la qualifica di rifiuto per essere considerate materie prime seconde, come la carta e il legno. Un grande risultato, che porta la S.E.Port. all' avanguardia nel panorama delle aziende che gestiscono i servizi ecologici nei porti nazionali. "Il nuovo impianto - spiega il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - persegue l' obiettivo di azzerare il conferimento in discarica dei rifiuti portuali e consentirà al porto di Civitavecchia di anticipare addirittura le prescrizioni contenute nella recentissima Direttiva dell' Unione Europea (n.883/2019) sui rifiuti prodotti dalle navi scalanti i porti europei". "Un passo importante per la Società - conclude il presidente della S.E.Port. Giancarlo Russo - che rientra nel piano degli investimenti della concessione e che vuole essere una spinta per aprire nuove prospettive alla Società nell' ottica di massimizzare le operazioni di recupero di materiali e tutela dell' ambiente". (11 Lug 2019 - Ore 14:25)



Civitavecchia: nuova via per i rifiuti portuali

Gli imballaggi di carta e legno verranno considerati materie prime seconde

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA È stato autorizzato dalla Regione Lazio l'esercizio della terza linea di trattamento dei rifiuti portuali, che si aggiunge a quelle già esistenti relative alla depurazione delle acque di sentina e di sterilizzazione dei rifiuti alimentari, destinata alla separazione dei rifiuti indifferenziati raccolti all'interno del porto di Civitavecchia. Così facendo si potranno ottenere diverse matrici merceologiche omogenee da conferire ai consorzi di filiera per il recupero degli imballaggi che cesseranno, quindi, la qualifica di rifiuti per essere considerate materie prime seconde, come la carta e il legno. Si tratta questo, di un grande risultato, che porta la S.E.Port. all'avanguardia nel panorama delle aziende che gestiscono i servizi ecologici nei porti nazionali. Il nuovo impianto -spiega il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo persegue l'obiettivo di azzerare il conferimento in discarica dei rifiuti portuali e consentirà allo scalo di Civitavecchia di anticipare addirittura le prescrizioni contenute nella recentissima direttiva dell'Unione europea sui rifiuti prodotti dalle navi scalanti i porti europei. Per il presidente della S.E.Port. Giancarlo Russo è un passo importante per la società, che rientra nel piano degli investimenti della concessione e che vuole essere una spinta per aprire nuove prospettive alla società nell'ottica di massimizzare le operazioni di recupero di materiali e tutela dell'ambiente.

The screenshot shows the top of a news article on the website 'Messaggero Marittimo.it'. The header includes the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Civitavecchia: nuova via per i rifiuti portuali' with a sub-headline 'Gli imballaggi di carta e legno verranno considerati materie prime seconde'. Below the headline is a photo of Francesco Maria di Majo, president of the port authority, and a social media share button. To the right, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina Yachting, Porto Storico: "Convinti delle nostre ragioni"

CIVITAVECCHIA - Il Tar del Lazio, lunedì scorso, ha respinto la richiesta di sospensiva avanzata dalla Porto Storico di Civitavecchia che, nei mesi scorsi, aveva fatto ricorso ai giudici del tribunale amministrativo regionale contro la scelta della conferenza dei servizi di affidare la realizzazione del porticciolo per yacht e megayacht al porto storico, all'ombra del Forte Michelangelo, alla società Roma Marina Yachting, joint venture tra Port Mobility e Porti di Monaco. Per la Porto Storico di Civitavecchia non si tratta di una bocciatura netta, "con il Tar - hanno spiegato - che ha invece ritenuto necessario un approfondimento della vicenda nel merito. Il Tribunale ha respinto la domanda di sospensione cautelare non già con riferimento ai contenuti del ricorso, ma in quanto ha ritenuto di dover verificare preliminarmente la necessità di riunirlo ai giudizi instaurati in passato, e tuttora pendenti, avverso alcuni precedenti provvedimenti dell'Autorità di Sistema Portuale e del Comune. Il Collegio giudicante ha precisato di voler fissare la trattazione della causa nel merito prima che la procedura amministrativa in corso trovi conclusione. Una vicenda processuale che è appena agli inizi. Porto Storico di Civitavecchia S.r.l. è convinta della fondatezza delle proprie ragioni, che intende tutelare nel prosieguo del giudizio, riservandosi di valutare - hanno concluso - la presentazione di un appello cautelare dinanzi al Consiglio di Stato". (11 Lug 2019 - Ore 11:14)



Infrastrutture e sviluppo

Allarme Cgil: «Senza trasporti anche i nostri porti rischiano la fine»

Anna Paola Merone

napoli «Se ci troviamo di fronte ad un Paese diviso dal versante delle opportunità di lavoro, dal versante della fruizione effettiva dei diritti, questo Paese è ancora più diviso se lo guardiamo dal versante delle connessioni materiali». Il segretario generale della Cgil di Napoli, Walter Schiavella, introduce il convegno «Mezzogiorno questione nazionale. Quali scelte per lo sviluppo e le infrastrutture?» promosso a Napoli dalla Filt-Cgil e accende i riflettori su una Italia a due velocità. «Abbiamo bisogno - dice - di riunire il Paese, di superare le disuguaglianze anche dal versante infrastrutturale. Senza un sistema logistico forte, senza reti che guardino all' obiettivo strategico di ricollocare, come è necessario che sia, l' Italia al centro del Mediterraneo e quindi Napoli e la Campania al centro di questo progetto, sarà difficile che il Paese riparta». Il vicesegretario generale nazionale della Cgil, Vincenzo Colla, ricorda che «bisogna fare dello sviluppo una vertenza, per avere le infrastrutture e quindi creare lavoro. Non ci possiamo permettere di avere dei giovani laureati che se ne vanno dal meridione e di avere una demografia piatta. La nostra storia sono i **porti** e che adesso senza infrastrutture rischiano di morire. Non dimentichiamo poi che questo Sud è un bellissimo territorio, il turismo fa il 15 per cento del Pil, crescerà moltissimo nei prossimi anni, perché la mobilità permette di contaminarsi, la mobilità è libertà, è relazione. Il turismo diventa così anche un' idea di come noi ci rapportiamo con gli altri Paesi». E lancia un patto per i trasporti nel segno della qualità, chiamando allo sciopero nazionale del 24 luglio. Fin qui le introduzioni, poi l' intervento del presidente della Regione Vincenzo De Luca, che continua la polemica a distanza con «il sedicente ministro», riferendosi a Danilo Toninelli. Poi passa agli impegni economici che la Regione si è assunta sul fronte delle infrastrutture: complessivamente 10 miliardi, di cui 2,3 per le infrastrutture ferroviarie: 2,4 per il programma viabilità, 266 milioni per la portualità. Poi ci sono le infrastrutture di Napoli, finanziate con 1 miliardo 600 milioni che prevedono il completamento della linea 6 della metropolitana e quello della linea 1. Poi i fondi per la sicurezza ferroviaria, 230 milioni per l' aeroporto di Salerno Costa d' Amalfi e 430 milioni per l' opera Lioni Grottaminarda. E qui parte una nuova invettiva nei confronti del Governo e del ministro. «Noi siamo esposti, le imprese rischiano e loro bloccano. Cose indegne» conclude, ricordando che nel Mezzogiorno si svolge la metà del trasporto marittimo e che bisogna praticare «l' accoglienza nei **porti**, ma essere spietati nei confronti della mafia nigeriana che fa affari a Castel Volturno». Poi è la volta di Ennio Cascetta, uno dei massimi esperti sul fronte dei Trasporti in Italia che ha di recente avuto l' incarico di coordinatore scientifico del piano regionale dei trasporti del Veneto. «Per coprire la tratta Napoli Bari in treno occorre più tempo che per andare da Napoli a Milano. Il Paese è fermo. Dal 2009, l' anno di maggiore crisi, tutto è immutato. Allora il Pil era a 100, oggi è a 102. E quel che ha tenuto la situazione in equilibrio è stata l' internazionalizzazione, con l' export, e il turismo. Questo - osserva Cascetta - deve farci comprendere quanto sia rilevante la questione delle infrastrutture. Dobbiamo restare legati all' Europa e considerare che i turisti arrivano se ci



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

sono le condizioni per farlo». Il professore rileva che «se per dieci anni ogni anno si spendesse il 10 per cento dei soldi già stanziati per le infrastrutture, il Pil nel Mezzogiorno andrebbe su del 3 per cento ogni anno». Poi fa notare che il turismo è cresciuto del 45 per cento in Italia, ancora di più al Sud: i visitatori spendevano 8 miliardi all'anno, ora il 65 per cento in più e nel Mezzogiorno il 242 per cento in più. «Molte amministrazioni non sanno spendere i soldi, vanno guidate e sostenute. L'export e il turismo sono i pilastri dell'economia e per sostenerli occorre la cura del ferro e strade».

Innovazione, così il porto di Napoli si apre alle startup

Galleria fotografica Il futuro passa per il porto di Napoli. Che diventa unhubdell' innovazione, aprendosi all' hi-tech in una lunga giornata dedicata alle startup. Perché la digitalizzazione dell' industria portuale è fondamentale per attrarre operatori giovani e creare posti di lavoro. Mercoledì 10 luglio, nella nuovissimaVolaviamare HQdel molo Beverello, che si candida a incubatore di startup,la community NASTartUpela compagnia marittima Alilaurohanno dato vita all' Innovation Seafront Summit, un incontro tra esperti per discutere su iniziative per trasferire ilknow howtecnologico delle aziende hi-tech e delle startup al porto di Napoli. "Creare un network che, attraverso la tecnologia, soddisfi gli 8 milioni di passeggeri che transitano ogni anno nel porto di Napoli è fondamentale", ha spiegato Salvatore Lauro, presidente Volaviamare, mentre Pietro Spirito (Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno) ha sottolineato l' esempio virtuoso di Rotterdam con Port XL, "cui Napoli deve guardare con estrema attenzione per evitare di restare indietro". Dalla logistica al food, dal turismo all' agricoltura smart, alcune tra le realtà giovanili più interessanti d' Italia si sono presentate agli imprenditori, con l' obiettivo di proiettare il porto nel cuore del terzo millennio: un evento che ha coinvolto oltre duecento persone e dal quale sono nate nuove sinergie e che si è accompagnato a un corso gratuito di project management, tenuto da Paola Mosca,management & coaching consultant. Tra gli interventi della tavola rotonda, quelli di Vittorio Ciotola (presidente Giovani Industriali di Napoli), Eleonora Chioda (caporedattrice Millionaire e autrice del libro "Silicon Valley", Hoepli), Davide Dattoli (founder dello spazio di co-working Talent Garden e tra gli under 30 più influenti secondo Forbes) e Riccardo Monti (ad Triboo). Foto Giusva Cennamo Seguici su Facebook per essere sempre aggiornato sulleultime notizie dalla città e dalla regione.



Foto Giusva Cennamo
 Seguici su Facebook per essere sempre aggiornato sulla ultime notizie dalla città e dalla regione
 © Quotidiano La Repubblica 10/11/2019 - Napoli - P. 10 - 02/9848117799
 lavoro pagina 27 prima di 4 dicembre e riavvicinamento di CM SpA - 11/11/19

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

FRANCESCO GUIDO: MEZZOGIORNO, OBIETTIVO CREARE UNA DIFFUSA CULTURA D'IMPRESA.

IL DIRETTORE DI BANCA INTESA SAN PAOLO: ZES OCCASIONE PER L'ECONOMIA MERIDIONALE

Il Direttore per il Mezzogiorno di Banca Intesa San Paolo, Francesco Guido, è un banchiere illuminato. L'ho intervistato nella prestigiosa sede dell'ex Banco di Napoli, ora Banca Intesa san Paolo, a via Toledo. Mi ha ricevuto in una saletta attigua al suo studio e durante la nostra conversazione ha affrontato tematiche legate allo sviluppo del Mezzogiorno e al ruolo che una Banca, di respiro internazionale, come Banca Intesa, deve svolgere per favorire, non solo il credito alle imprese, ma essenzialmente la nascita di una nuova classe imprenditoriale di alta qualità e diffusa. Una frase in particolare mi ha colpito: Occorre spezzare il circolo vizioso del fondo perduto e del tasso agevolato che non ha cambiato le sorti del Mezzogiorno come ci saremmo aspettati. 1_ Dott. Francesco Guido, partiamo dallo stato di attuazione della ZES campana e dal ruolo di Intesa San Paolo. In un anno, da quando avete presentato, nella sede di Intesa di Napoli, la ZES agli imprenditori campani, dopo le missioni a Los Angeles, a Dubai e a Milano per illustrare agli imprenditori internazionali il nuovo strumento, cosa è accaduto? Abbiamo iniziato ad occuparci delle ZES dal novembre del 2017, quando definimmo l'accordo con l'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Nell'accordo abbiamo previsto lo stanziamento di 1 miliardo e 500 milioni di euro da destinare a forme di credito per opere infrastrutturali ed a supporto di ipotesi di investimento di imprenditori nelle aree ZES della Campania, di Taranto e Bari. Da quel momento il nostro impegno non ha riguardato solo l'aspetto finanziario, ma si è allargato ad una serie di attività di accompagnamento: dalla promozione della ZES presso investitori del centro-nord Italia e anche internazionali, ad attività legate all'esame dei progetti di investimento considerandoli non solo sotto l'aspetto finanziario, ma integrando anche finanza straordinaria, agevolata, e tutti i supporti non finanziari che possono dar valore all'investimento da realizzare nelle aree ZES. Significa che, se il progetto, presentato da un'impresa, ha necessità di essere innovato, di consulenza aziendale o di formazione delle risorse umane, Intesa San Paolo è nelle condizioni di supportare l'azienda. E' un ragionamento vasto: noi abbiamo due hub di innovazione, uno a Napoli con l'Università Federico II e uno a Bari con il Politecnico. In due anni abbiamo organizzato l'incontro tra mille aziende, realizzando 35 workshop sui temi dell'intelligenza artificiale, della cyber security, della manifattura additiva, della stampa in 3D. Tutto questo ricade sulla ZES perché un investimento produttivo che voglia qualificarsi in termini competitivi ha bisogno di entrare in contatto con fornitori che dispongono di quelle tecnologie. Noi siamo in grado di mettere in relazione un imprenditore che investe in area ZES e che voglia creare un processo produttivo avanzato con i fornitori della tecnologia stessa. Il nostro è un supporto a 360 che comprende l'innovazione, che tocca anche la consulenza strategica per perfezionare il progetto di investimento e renderlo coerente con gli standard internazionali. Queste attività le abbiamo fatte confluire in un desk informativo a disposizione degli investitori. 2_ Scusi se la interrompo. Ma vi sono attualmente degli imprenditori interessati a investire nell'area ZES della Campania? Abbiamo investimenti in portafoglio per 180 milioni di euro. Dobbiamo considerare che la ZES, l'unica approvata, assieme a quella di Gioia Tauro, è quella della Campania: quella di Taranto è stata approvata 20 giorni fa, quella di Bari è alla firma del Presidente del Consiglio. L'iter normativo, però, non è ancora completato. Il Governo ha approvato il Decreto semplificazione, la Regione Campania deve completare il provvedimento per l'IRAP e altri provvedimenti per favorire l'intermodalità, nel senso di sostenere il trasporto su gomma dal porto di Napoli agli Interporti. I risultati ci sono. Voglio prendere le distanze da un certo pessimismo. Ho fiducia che le ZES possano rappresentare uno stimolo importante allo sviluppo del Mezzogiorno. Perché il 45% del traffico merci



PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

via mare transita attraverso i porti del Sud, ed è l'unica percentuale che è superiore alla rappresentatività del Sud riferito alla popolazione che è il 33% dell'intero Paese. 3_ Il Governatore Vincenzo De Luca ha, in questi giorni, denunciato il rischio fallimento della ZES. 50 milioni stanziati dal Governo per incentivare gli investitori sono pochi. E l'ex Ministro della Coesione Territoriale, Carlo Trigilia ha dichiarato Le ZES, se non sono inserite in una visione di infrastrutturazione economica e civile del territorio, possono diventare l'ennesimo contenitore vuoto. Come commenta le affermazioni del Governatore della Campania e di un ex Ministro? La misura del credito d'imposta è crescente nel corso dei prossimi anni e l'importo complessivo è ben superiore a 50 milioni. Quindi non può rappresentare un limite. Non credo che il Governo, di fronte a domande di investimento che creino occupazione, si sottragga alla possibilità di concedere un credito d'imposta. Perché si tratta di avere non minori entrate rispetto a quelle esistenti ma rispetto a quelle potenziali, che possono essere ovviamente compensate dall'innescio di un ciclo produttivo e di reddito favorevole. Su quanto affermato da Carlo Trigilia, devo riconoscere che è vero. Preferisco sposare, però, una visione diversa, per cui il Mezzogiorno non deve ripetere l'errore di attendere che le condizioni ottimali si realizzino. E' la domanda che crea l'offerta, non viceversa. Se abbiamo tante domande d'investimento, vi è la possibilità che l'attenzione al miglioramento delle infrastrutture necessarie aumenti. Il Mezzogiorno ha necessità urgente di far funzionare al meglio tutto ciò che è disponibile, almeno nello stesso tempo in cui evidenzia ciò che manca, anche se è tanto. Certo le infrastrutture sono indispensabili, il credito è utile, ma sono convinto che l'aspetto principale sia il cambiamento della cultura d'impresa. Mi riferisco ad un approccio coraggioso e sistematico da parte degli imprenditori. La Banca lavora essenzialmente sulla creazione di queste premesse. Dobbiamo aumentare il numero di grandi imprenditori e questo è più importante delle infrastrutture e della quantità del credito. Occorre spezzare il circolo vizioso del fondo perduto e del tasso agevolato che non ha cambiato le sorti del Mezzogiorno come ci saremmo aspettati. Non ha soprattutto creato una classe imprenditoriale di alta qualità, diffusa. Occorre investire nella formazione di tale cultura. In questo la ZES è un'occasione, perché parte con un respiro internazionale e punta sull'export 4_ Quale politica di sostegno alle imprese meridionali, oltre le ZES, intende portare avanti Banca Intesa? Soprattutto avete analizzato i settori su cui si dovrebbe puntare per accrescere la competitività delle regioni meridionali? Il Sud ha un tasso di internazionalizzazione del 26% (import+export sul PIL) contro il 56% del Centro Nord. In questa differenza c'è grande parte della nostra arretratezza. Il futuro è nelle reti di impresa e nei distretti industriali per rendere compatibile la gestione familiare, una peculiarità del Sud, con l'ingrandimento dell'offerta, per aprirsi ai mercati internazionali. La ZES, in questo senso, potrà svolgere un ruolo propulsivo del livello d'internazionalizzazione della nostra economia. Venendo alla sua domanda: assieme alle attività legate alle ZES abbiamo avviato un'attività sistematica di sviluppo dell'innovazione attraverso i due hub di cui le parlavo prima e abbiamo creato con l'Università della Calabria una business school per la specializzazione in Master Business Administration, dedicata ai laureati magistrali nei settori dell'agricoltura e del turismo. Abbiamo ottenuto dalle aziende clienti la disponibilità a offrire stages e assunzioni per chi completerà il corso di specializzazione. In generale pensiamo che i settori economici su cui puntare siano quelli dell'agroalimentare, del turismo che ha ampi margini ancora di crescita (oggi rappresenta il 13% di quello nazionale), dell'aerospazio, dell'automotive e infine il settore della moda e della mecatronica. Su questi riteniamo si debba partire per sviluppare un percorso di crescita economica. Abbiamo, infine, varato un progetto che si chiama Impresa 2022 che ha l'obiettivo di focalizzarsi su un singolo settore economico, per individuare quali saranno tra cinque anni le condizioni necessarie per essere competitivi in termini di dimensione di impresa, di internazionalizzazione, tecnologie abilitanti e formazione dei quadri manageriali. Il primo settore su cui stiamo lavorando (SRM) è quello lattiero-caseario. 5_ Come è cambiato nel tempo il rapporto tra un Istituto di credito, come Intesa San Paolo, le imprese del territorio e le Istituzioni? L'anno scorso Intesa San Paolo ha erogato 8 miliardi di credito a famiglie e a imprese del Mezzogiorno. Abbiamo una forte incidenza sul PIL meridionale. Il rapporto quindi è molto forte. Con le ZES è diventato ancora più attivo perché è nata una significativa sinergia con l'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Vorrei ricordare che abbiamo accompagnato a Dubai, lo scorso aprile, i Presidenti delle AdSP di Napoli, Bari e Taranto per incontrare rappresentanti

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

degli Emirati Arabi per parlare di investimenti infrastrutturali nei porti e in generale operatori interessati a investire nel Mezzogiorno. Il 28 e 29 ottobre 2019 li accompagneremo a Pechino per incontrare operatori cinesi. 6_ Quali sono a suo parere le condizioni per far sì che questo rinnovato sostegno sortisca gli effetti auspicati (ruolo delle imprese, ruolo delle Istituzioni)? Le attività della PA e delle Regioni sono decisive per dare maggior impulso e spessore alle opportunità di sviluppo che si stanno profilando attraverso il massimo snellimento burocratico e attraverso la trasparenza nelle possibilità di investimento per i potenziali investitori. Attuare le ZES significa confrontarsi in un contesto internazionale e la differenza può farla, non tanto la quantità di agevolazioni fiscali, ma la capacità di fornire assistenza e trasparenza a tutti coloro che intendono investire nel Mezzogiorno. 7_ Tornando al sistema portuale campano: quali sono i vantaggi dovuti al fatto di essere tra i principali porti del Mediterraneo? Come andrebbero sviluppati per evitare che si trasformino in chances mancate? Per sostenere il sistema portuale campano è necessario, a mio parere, che la Regione investa nella creazione di un' organizzazione adeguata e professionale, in grado di favorire l' assistenza richiesta da chi intende investire nel nostro territorio. Al Governo, invece, spettano gli investimenti infrastrutturali: la realizzazione di un sistema di trasporto su ferro, come l'alta velocità Napoli- Bari, Napoli-Reggio Calabria, il collegamento su ferro dal porto di Napoli agli Interporti, moderno e in linea con gli standard europei.

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

RFI: DALLA REGIONE CAMPANIA ALL'ADSP, LE SOLUZIONI IN CAMPO PER MARE-FERRO

PIER PAOLO OLLA: L'IPOTESI NAPOLI-TRACCIA, LO STUDIO SUL FASCIO DI BINARI A ORIENTE DEL PORTO

EMILIA LEONETTI

1_ Come rappresentante di RFI in seno all'Organismo di Partenariato come valuta l'attività svolta in questi primi tre anni? Mi riferisco in particolare alle scelte fatte per sviluppare l'intermodalità negli scali del sistema portuale campano, così come previsto dalla legge di riforma del 2106 che considera i porti come nodi di un sistema interconnesso mare-ferrogomma? Noi valutiamo positivamente l'interesse dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale a sviluppare l'intermodalità ferroviaria anche nei porti. Soprattutto, mi preme precisarlo, nel porto di Napoli. Vi sono, allo stato, diversi interlocutori con cui abbiamo aperto, come RFI, un dialogo. Esiste la volontà delle istituzioni, MIT, Regione Campania e AdSP, ad investire sull'intermodalità mareferro. Esistono diversi tavoli di confronto. Uno di questi è quello in corso negli ultimi anni con la Regione Campania, con cui RFI nel 2017 ha siglato, nell'ambito delle risorse rese disponibili con Fondi FSC 2014-2020 Patto Per il Sud, una convenzione per uno studio di fattibilità sul collegamento tra Napoli Traccia e gli attuali binari presenti all'interno del porto di Napoli. RFI sta procedendo alla consegna dello studio che consta di due soluzioni progettuali alternative: entrambe puntano alla risoluzione dell'interferenza tra via Galileo Ferraris e la linea ferroviaria con la realizzazione di un nuovo percorso, con sotto attraversamento della viabilità o con interrimento della strada. In tale studio vengono approfondite anche le caratteristiche dimensionali dei fasci di presa e consegna nonché di terminalizzazione possibili nell'ambito dell'asset portuale. Tale approfondimento è funzionale a stabilire anche l'effettiva tipologia di traffico possibile e l'eventuale vantaggio competitivo del trasporto merci realizzabile. In funzione del modello di offerta pianificata, è possibile che terminali con binari di limitata capacità non consentono di formare convogli ferroviari in grado di trasportare container con costi inferiori rispetto alla gomma. 2_ A questo proposito l'AdSP nel 2017, ha siglato, con RFI, un Protocollo di intesa per interventi di sviluppo del collegamento ferroviario del Porto di Napoli, avendo AdSP individuato nell'area orientale dello scalo, un'area, vicina al nuovo Terminal di Levante, per la costruzione di fasci di binari della lunghezza di settecentocinquanta metri, lunghezza che crea una delle condizioni favorevoli per rendere il ferro competitivo rispetto alla gomma. Cosa ha rallentato l'attuazione dell'accordo? In che modo si sta procedendo per darvi attuazione e spostare quindi quote di traffico merci dalla gomma al ferro? Non vedo un rallentamento. Il Protocollo di Intesa si è posto l'obiettivo di effettuare uno studio planimetrico di una nuova stazione merci con binari a 750mt. Risponde sia ad esigenze avanzate dall'AdSP legate alla terminalizzazione sia ad alcune opportunità, emerse nel corso dei tavoli tecnici, di valorizzazione e ricucitura urbanistica della zona interessata. Lo studio è stato trasmesso coerentemente con gli impegni stabiliti nel Protocollo. E' opportuno evidenziare che stiamo parlando di ipotesi progettuali per opere estremamente complesse, che prevedono impegni di spesa rilevanti, e, tra l'altro, legate ad interventi infrastrutturali di colmata da realizzare in via propedeutica a cura dell'AdSP. Mentre il progetto Napoli Traccia rientra in un'interferenza urbanistico trasportistica, lo studio per la realizzazione di un nuovo fascio di binari di settecentocinquanta metri, nell'area San Giovanni-Barra, prevede anche un'interferenza tra flussi ferroviari. Voglio dire che, nella valutazione di questo tipo di ipotesi progettuale rientrano fattori diversi, molteplici e complessi. Uno di questi è la movimentazione dei treni merci con interferenze di taglio rispetto a traffici regionali su ferro che creerebbe problemi nell'arco della giornata. A seguito del Protocollo con AdSP, sarebbe necessario un tavolo con tutte le parti interessate per valutare insieme quale sia la soluzione migliore e soprattutto per comprendere la dimensione e la capacità



PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

di generare, dal porto di Napoli, verso gli Interporti di Nola e Marcianise, un flusso di traffico merci tale da giustificare la realizzazione di binari da 750 metri e dei rilevanti investimenti ad essi connessi. In questa fase è, per noi, fondamentale capire la consistenza della domanda. Se non c'è la capacità di assicurare, una volta realizzato il nuovo terminal ferroviario nell'area orientale, un modello logistico che renda competitivo il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma, non avremo una rete ferroviaria appetibile e attraente anche se dimensionata con standard infrastrutturali ottimali. Per esempio, la lunghezza dei binari pari a 750 metri rappresenta uno degli standard previsti dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per la rete TEN T, ma dobbiamo tenere ben presente che il trasporto ferroviario merci risulta più attrattivo laddove si realizzino collegamenti superiori ai 400 km. 3_ Ingegnere Olla, cosa ritiene quindi che debba fare di più l'AdSP per sviluppare il sistema logistico campano? E quale ruolo ha, in questo piano di sviluppo, il cluster marittimo? E' fondamentale, a mio parere, ragionare in un'ottica di catena logistica e non solo sulla rilevanza del trasporto su ferro per migliorare il sistema di collegamento. Non ha senso ragionare sul trasferimento della merce dalla nave al treno, agli interporti, e poi ai mercati di destinazione, se tutto ciò non si concepisce come un sistema organicamente interconnesso alla rete ferroviaria, che a sua volta deve essere funzionale per rispondere all'effettiva domanda di trasporto. In quest'ottica il ruolo del cluster marittimo è fondamentale e ritengo che l'AdSP stia procedendo proprio con questo approccio.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

IL FORTE DI VIGLIENA DEVE ESSERE RECUPERATO ALL'USO PUBBLICO.

IN UN DECRETO INTERMINISTERIALE L'IMPEGNO DELL'AUTORITÀ PORTUALE

DI SERGIO MAROTTA*

Il Forte di Vigliena fu costruito su ordine del Vicerè spagnolo Juan Manuel Fernandes Pacheco, duca di Escalona e marchese di Villena, all'inizio del XVIII secolo. Era una batteria costiera armata di cannoni che doveva servire alla difesa della costa dagli attacchi provenienti dal mare, impedendo alle navi nemiche di fermarsi in rada. Eppure l'episodio più importante che ha reso immortale quel luogo è legato alla sanguinosa battaglia che si svolse sulla terraferma nel giugno 1799 quando il Cardinale Ruffo, comandante in capo delle truppe borboniche lanciate alla riconquista della capitale del Regno, ordinò alle sue truppe di conquistare il Forte. Ci furono diversi assalti condotti dalle truppe russe e turche alleate del Borbone e dal reggimento dei calabresi. Tutti gli assalti furono respinti fino a quando i cacciatori calabresi comandati dal colonnello Francesco Rapini riuscirono a entrare nel Forte dove cominciò un furioso scontro all'arma bianca. Fu allora che Antonio Toscano, nativo di Corigliano Calabro, che difendeva il Forte con le residue truppe della Repubblica, decise di dare fuoco alla santabarbara e far esplodere insieme assalitori e difensori nell'estremo tentativo di salvare la Repubblica. Era il 13 giugno del 1799. Dopo quell'episodio il Forte non fu più ricostruito, ma fu abbandonato al suo destino. Nell'Ottocento fu addirittura usato come poligono di tiro dando un altro colpo alla sua malandata struttura. Dopo un tentativo di fine Ottocento di farne un monumento nazionale e dopo le celebrazioni del centenario della Repubblica napoletana, la memoria del Forte fu riscoperta quasi un secolo dopo quando, alla metà degli anni Ottanta del Novecento, un prezioso volume a cura di Diego Del Rio e Salvio Esposito, pubblicato su iniziativa dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, ricostruì la storia del Forte e delle vicende militari che lo videro protagonista. Da allora, però, solo in occasione del bicentenario della Repubblica napoletana del 1799 si provvide a realizzare alcuni lavori di ripristino del tutto insufficienti e a liberare la struttura dalla vegetazione spontanea per rendere accessibili al pubblico le rovine del Forte. Fu in quell'occasione che il 13 giugno del 1999, su iniziativa dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici e del Comitato per le celebrazioni del bicentenario della Repubblica napoletana del 1799, fu apposta sulle mura del Forte la lapide marmorea dettata da Francesco Lomonaco nel suo Rapporto al cittadino Carnot: «Chi guardando le rovine di Vigliena non sarà preso di ammirazione, è un essere che non è nato per la gloria, è un uomo a cui la schiavitù ha tolta la facoltà di pensare e di sentire. Io farei imprimere su' rottami di quel forte l'iscrizione: Passaggio! Annunzia a tutt'i nemici della tirannia, a tutte le anime libere, che imitano il nostro esempio piuttosto, anziché vegetare all'ombra del dispotismo»¹. Ma da allora il Forte è rimasto ancora una volta in condizioni di abbandono, chiuso dietro una cancellata che ne impedisce l'accesso e curato soltanto in occasione delle meritevoli iniziative dei volontari dei diversi comitati civici attivi a San Giovanni a Teduccio e, primo tra tutti, il Comitato civico guidato da Enzo Morreale che ogni anno il 13 giugno provvede a organizzare qualche evento anche solo per ricordare il sacrificio di quei giovani che trovarono la morte tra quelle mura. Eppure non doveva andare così. Nei numerosi progetti di recupero dell'area di Napoli Est era previsto che il quartiere di San Giovanni a Teduccio dovesse ricostituire il proprio rapporto con il mare: il Forte di Vigliena avrebbe dovuto svolgere un ruolo fondamentale per riportare i napoletani a frequentare di nuovo la zona di Napoli Est dopo due secoli di pesante industrializzazione. Non solo, ma ancora nel 2008 il decreto interministeriale che autorizzava i lavori per la Darsena di Levante prevedeva espressamente, tra le opere compensative, il recupero del Forte di Vigliena che doveva essere cofinanziato dall'Autorità portuale. Il Forte ha avuto, infatti, data la sua originaria collocazione sulla spiaggia, la sfortuna



PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

di trovarsi proprio sulla linea di espansione delle attività del porto di Napoli. Così come in passato si trovava al centro di una zona fortemente industrializzata, stretto tra la vecchia centrale elettrica di Napoli Est e lo stabilimento della Cirio mentre l'area attorno al Forte veniva divorata dall'espansione dei capannoni di diverse attività industriali. Così mentre una parte del rivellino del Forte attende ancora di essere liberata dal terrapieno che l'ha ricoperta, la struttura mostra oggi una parte delle mura, quelle che una volta erano rivolte verso il mare, ancora visibili ai passanti a lato dello Stradone di Vigliena dietro una cancellata e una rete metallica. Ma i Comitati, le Associazioni, i cittadini di San Giovanni, i napoletani tutti che ancora coltivano il culto dei luoghi simbolo della memoria pretendono oggi che il Forte di Vigliena venga recuperato perché la forza che è contenuta in quelle mura è ancora intatta e le vite che si sono consumate in quei luoghi attendono ancora di essere ricordate. E non solo le vite dei martiri della Repubblica napoletana del 1799, ma anche quelle dei giovani dell'esercito borbonico e quelle degli operai che si sono consumati nel duro lavoro della fabbrica e del carico e scarico delle merci nel porto pretendono oggi che quei luoghi siano di nuovo accessibili. Così anche solo per il breve spazio di qualche istante durante la visita del Forte i visitatori potranno tornare a pensare che vi sono dei luoghi in cui la fede negli ideali della libertà e della solidarietà umana possono ancora avere un senso persino in un'epoca come la nostra in cui tutto si distrugge e si consuma e poco o niente si edifica. E il Forte di Vigliena è uno di questi luoghi e, forse, il più importante per la nostra città. * Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Facoltà di Scienze della Formazione

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

PORTO TURISTICO DI CASTELLAMMARE DI STABIA CRESCE IL TRAFFICO DI PORTISTICO

CLAUDIA AMBROSINO

Nel corso degli anni il porto di Castellammare di Stabia ha cambiato volto: oggi l'attività legata al traffico merci ha lasciato il posto a quella diportistica. Il traffico diportistico è uno dei punti di forza dell'economia del porto di Castellammare di Stabia che mira a valorizzare le attività connesse ai megayacht, segmento che rappresenta un mercato in crescita ad elevato valore aggiunto. La posizione favorevole della città rispetto a luoghi di interesse come la penisola sorrentina e i siti archeologici di Pompei ed Ercolano, ha consentito un notevole sviluppo del settore. Le attività che oggi caratterizzano lo scalo stabiese sono relative al traffico crocieristico-passeggeri ed al diportismo. Una parte importante dell'area portuale, è occupata dallo stabilimento Fincantieri, una delle principali industrie internazionali per la costruzione di navi. L'anima produttiva del porto di Castellammare costituisce un punto fermo per il futuro dello scalo. Superato lo stabilimento di Fincantieri e la sede della Lega navale, ha inizio l'area dedicata al traffico da diporto per imbarcazioni fino a 24 metri. Durante la stagione estiva si arriva ad ospitare fino a 3 mila imbarcazioni. Le navi superiori a 24 metri sono ormeggiate nella banchina di sottoflutto, in concessione dal 2015 alla società Stabia Main Port. Tra la banchina di sottoflutto e quella Magazzini Generali c'è la banchina Marinella riservata al trasporto marittimo, dalla quale ogni giorno partono traghetti e aliscafi diretti alle isole del Golfo. Stabia Main port rappresenta l'approdo più funzionale e grande per pescaggio (9 metri) e per possibilità di ormeggio a murata (per unità da 25 a 250 metri) in un'area particolarmente attrattiva dal punto di vista turistico. Rispetto al 2018 si prevede un incremento del 30% per il settore dei mega e giga yacht, a testimonianza di un significativo potenziale di mercato. Per ciò che concerne l'accoglienza al momento dell'attracco, Stabia Main Port garantisce fornitura di corrente fino a 1350 ampere, con moderne colonnine, anche per l'erogazione dell'acqua, il ritiro sotto bordo di rifiuti differenziati, indifferenziati, acque grigie e nere e olio di sentina. E' di quest'anno l'avvio della ristrutturazione di una palazzina presente all'interno dello stabilimento, data in concessione dall'Autorità Portuale. Il piano terra è stato completamente ristrutturato, mentre l'ultimazione dei lavori è prevista per fine Novembre 2019. All'interno del porto, ospiti ed equipaggi delle unità ormeggiate, possono allo stato attuale usufruire di campo da tennis, palestra, lounge bar, area ristoro e zona relax. Nei pressi della banchina di sottoflutto è presente un'area in concessione per l'attracco di imbarcazioni fino a 20 metri, per un totale di 500 posti barca. Il porto turistico di Marina di Stabia, infine, è un attrezzato e moderno Cantiere Nautico con due scali di alloggio per imbarcazioni anche superiori ai 40 Metri. E' in grado di ospitare 871 imbarcazioni dagli 8 ai 100 metri. In merito alle previsioni per il traffico yacht rispetto allo scorso anno, i dati disponibili che si riferiscono al 31 maggio, evidenziano un incremento del 15% dei transiti rispetto a maggio 2018. L'attuale andamento delle prenotazioni sembra confermare il trend di aumento rilevato a maggio 2019 e qualora venisse confermato anche per i mesi di luglio e agosto, è ipotizzabile un incremento di traffico rispetto all'anno 2018 nell'ordine del 10%. Per ciò che concerne l'accoglienza al momento dell'attracco, quest'anno è stata sviluppata una collaborazione con il punto Conad all'interno del Centro Commerciale La Cartiera a Pompei, che ha attivato il servizio Cambusa on line accessibile dal sito internet di Marina di Stabia per la consegna a bordo della propria imbarcazione di prodotti alimentari e non. Al momento, all'interno della struttura, sono inoltre presenti servizi, quali, assistenza ormeggio h24, acqua osmotizzata, energia elettrica fino a 400 ampere, impianto carburante, Yacht Club, Captain's corner Pub, palestra, area Barbecue, parcheggio a Pagamento, WiFi ed infine, servizio shuttle bus gratuito da e per il centro



PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

(Giugno/Settembre).


PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

IL GRUPPO TECNICO LOGISTICA, TRASPORTI ED ECONOMIA DEL MARE IN VISITA ALL'AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MAR TIRRENO CENTRALE

I TEMI AFFRONTATI NELLA GIORNATA DI APERTURA DI PORTO APERTO 2019

Giovedì 13 giugno, presso l'Unione Industriali Napoli, si è riunito il Gruppo Tecnico Logistica, Trasporti ed Economia del Mare di Confindustria, guidato dal dott. Guido Ottolenghi. Il Gruppo Tecnico è composto da rappresentanti delle Categorie e del Territorio afferenti la logistica e l'economia del Mare. Il GT si relaziona costantemente con gli associati, svolge attività di assistenza e lobby su tutti i problemi specifici, partecipa al partenariato del Mare e ad altri luoghi di confronto sulla logistica e la mobilità, coinvolgendo le migliori forze del sistema confederale. Segue con gli altri GT i temi trasversali quali la mobilità sostenibile, le carenze infrastrutturali, l'evoluzione normativa. Dopo la riunione istituzionale, i componenti sono stati accolti, presso l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, dal Presidente Pietro Spirito e dal Comandante Antonio D'Amore della Capitaneria di Porto. Dopo una breve presentazione del Sistema Portuale della Campania (Napoli, Salerno e Castellamare), la delegazione ha potuto visitare su una motovedetta della Capitaneria di Porto, sia la parte turistica (Molo Beverello e Molo San Vincenzo) che la parte commerciale del Porto di Napoli, fino alla darsena di Levante. Il Presidente Spirito ha illustrato gli interventi già attuati, grazie al Grande Progetto Porto, e quelli ancora in corso.



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
www.asmtc.it

>>> BREVI NOTIZIE

IL GRUPPO TECNICO "LOGISTICA, TRASPORTI ED ECONOMIA DEL MARE" IN VISITA ALL'AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MAR TIRRENO CENTRALE
I TEMI AFFRONTATI NELLA GIORNATA DI APERTURA DI "PORTO APERTO 2019"

Giovedì 13 giugno, presso l'Unione Industriali Napoli, si è riunito il Gruppo Tecnico "Logistica, Trasporti ed Economia del Mare" di Confindustria, guidato dal dott. Guido Ottolenghi.

Il Gruppo Tecnico è composto da rappresentanti delle Categorie e del Territorio afferenti la logistica e l'economia del Mare. Il GT si relaziona costantemente con gli associati, svolge attività di assistenza e lobby su tutti i problemi specifici, partecipa al partenariato del Mare e ad altri luoghi di confronto sulla logistica e la mobilità, coinvolgendo le migliori forze del sistema confederale. Segue con gli altri GT i temi trasversali quali la mobilità sostenibile, le carenze infrastrutturali, l'evoluzione normativa.

Dopo la riunione istituzionale, i componenti sono stati accolti, presso l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, dal Presidente Pietro Spirito e dal Comandante Antonio D'Amore della Capitaneria di Porto.

Dopo una breve presentazione del Sistema Portuale della Campania (Napoli, Salerno e Castellamare), la delegazione ha potuto visitare su una motovedetta della Capitaneria di Porto, sia la parte turistica (Molo Beverello e Molo San Vincenzo) che la parte commerciale del Porto di Napoli, fino alla darsena di Levante. Il Presidente Spirito ha illustrato gli interventi già attuati, grazie al Grande Progetto Porto, e quelli ancora in corso.

Monitoraggi Porta Ovest interrogazione M5S L' Autorità: tutto a norma

LA QUERELLE Una questione di «professionalità, terzietà e competenza. Il tutto nel rispetto della normativa in materia». Così Francesco Messineo, segretario generale dell' **autorità** di Sistema del mar Tirreno Centrale commenta l'interrogazione parlamentare al ministro Toninelli fatta dal senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto. Oggetto dell'interrogazione, sottoscritta da 38 parlamentari pentastellati, è l'affidamento dei lavori di monitoraggio e prevenzione dei rischi per Porta Ovest al Cugri, ovvero il consorzio interuniversitario che si sta occupando della vicenda. Affidamento avvenuto tramite convenzione. Nel testo, Presutto spiega che «l' **Autorità portuale** ha affidato, tramite convenzione al Consorzio inter-universitario per la previsione e prevenzione dei rischi l'incarico di monitoraggio delle Deformazioni Gravitative Profonde di Versante (DGPV) e delle opere d'arte autostradali interessate dalla realizzazione dell'intervento Salerno Porta Ovest lotto 2, utilizzando la formula della convenzione tra Pubbliche Amministrazioni. È legittimo - domanda il parlamentare - che l' **Autorità** di Sviluppo **Portuale** del Mar Tirreno gestisca simili appalti senza bando pubblico?». Ed è proprio sulla legittimità degli atti che replica Messineo, sottolineando come «non solo la legge prevede tranquillamente che questi lavori così specifici possano essere argomento di convenzione tra enti, ma noi rivendichiamo con orgoglio di avere scelto una realtà così importante del panorama geofisico. E se il problema sono i bandi di gara, allora la questione non si sviluppa nemmeno qui, perché è il Cugri in prima persona che sta facendo tutti i bandi necessari sia all'acquisto delle materie che servono e degli strumenti che all'effettuazione dei monitoraggi stessi. E io penso che nessun soggetto meglio del Cugri possa sapere esattamente quali sono gli strumenti necessari a svolgere questo lavoro, e quali le figure professionali». Il centro interuniversitario è, infatti, specializzato proprio in materia idrogeologica, che è poi il tema centrale dei monitoraggi che accompagneranno i lavori di Porta Ovest, con l'obiettivo di garantire la totale sicurezza della montagna in cui si stanno effettuando gli scavi, e della rete autostradale che gravita intorno. «Penso che siano tutte tematiche di elevato interesse per i professionisti del Cugri continua Messineo che condurranno questo lavoro anche e soprattutto ai fini della ricerca in materia. È quindi in capo al Cugri tutta l'organizzazione dei bandi di gara per ogni singolo acquisto necessario, non solo per le questioni tecniche, ma anche per le questioni di trasparenza e terzietà rispetto alle scelte».



Parcheggi, spunta l' ipotesi di 60 posti al molo Manfredi

Nico Casale

LA MOBILITÀ Una sessantina di posti auto che potrebbero rappresentare una boccata d'ossigeno per chi è alla ricerca disperata di parcheggio nel centro di Salerno. Sono gli stalli per la sosta nell'area antistante la Stazione Marittima nel porto commerciale per i quali il Comune ha chiesto la disponibilità all'**Autorità di Sistema portuale** mar Tirreno centrale di destinarli a parcheggi pubblici a pagamento durante l'estate. È quanto si legge in un avviso dell'**Autorità portuale**, pubblicato ieri, a firma del segretario generale, Francesco Messineo. Perché sia certa la concessione dell'area, devono trascorrere venti giorni per l'eventuale presentazione di osservazioni o opposizioni da parte di controinteressati. Ma, «siamo fiduciosi», dice l'assessore alla Mobilità e all'Urbanistica, Mimmo De Maio. Il Comune di Salerno, con un'istanza del 5 luglio scorso, «ha formalizzato si legge - la richiesta per utilizzare l'area di 1.700 metri quadrati della banchina antistante la Stazione Marittima, presso il molo Manfredi, ad uso di parcheggio pubblico a pagamento». **IL CANTIERE** Lì intanto, proseguono i lavori alla banchina, quindi «il periodo di concessione sarà inevitabilmente soggetto a clausola risolutiva immediata», qualora lo svolgimento delle opere dovesse «determinare la necessità di destinare ulteriori aree all'attività di completamento dell'intervento e comunque non oltre il 30 settembre 2019». L'uso a parcheggio dell'area, dunque, è condizionato dal cantiere in corso e solo per le aree residue disponibili. «Nel momento in cui l'impresa dovesse avere necessità di fruire degli spazi per poter proseguire i lavori, chiaramente, dovremo lasciarli liberi», spiega De Maio. Per l'esponente della giunta comunale, quella del molo Manfredi «è un'opportunità e una possibilità in più da offrire a cittadini e turisti, vista la carenza di stalli per la sosta, in attesa che possa entrare in pieno esercizio piazza della Libertà». Da qui, la riproposizione dell'idea di destinare i 1.700 metri quadri nei pressi della Stazione Marittima a «parcheggio pubblico a rotazione per dare respiro agli operatori del centro storico e della movida in generale». Per quanto riguarda le tariffe, «dovrebbero essere simili alle altre zone vicine, ma dobbiamo deciderlo», precisa De Maio aggiungendo che «potrebbe essere anche di un euro ogni due ore per un certo orario». Ma, è tutto da stabilire.



Otto Pagine

Salerno

Porto, interrogazione di 38 grillini: "Perché non c'è bando?"

Il caso Salerno all'attenzione di Toninelli: nel mirino l'affidamento dell'Autorità di sistema

Condividi giovedì 11 luglio 2019 alle 13.27 di Giovanbattista Lanzilli **Salerno**. Le opere collegate al **porto di Salerno** - ed in particolare il monitoraggio dei versanti autostradali per il secondo lotto di "Porta Ovest" - finiscono nel mirino del Movimento 5 Stelle. Ben 38 senatori del Movimento 5 Stelle - primo firmatario Vincenzo Presutto - hanno presentato un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli. Nel mirino l'assegnazione dei lavori da parte dell'Autorità di sistema del Tirreno Centrale, guidata da Pietro Spirito, attraverso la formula della convenzione tra pubbliche amministrazioni. "E' legittimo - si legge nel testo indirizzato all'inquilino del Mit - che l'Autorità di sistema gestisca simili appalti senza bando pubblico?", la domanda che apre una nuova polemica sul cantiere aperto a **Salerno**.



Punto Agro News

Salerno

Porto di Salerno: Presutto (M5s), interrogazione a Toninelli

Una interrogazione parlamentare al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, per chiedere "se ritenga di verificare la condotta dell' Autorita' portuale del Mar Tirreno", in merito all' assegnazione di lavori nel porto di Salerno. Primo firmatario e' Vincenzo Presutto, senatore del Movimento 5 Stelle, con un documento sottoscritto da 38 colleghi grillini. Nel testo, Presutto spiega che "l' Autorita' portuale ha affidato, tramite convenzione al Consorzio inter-universitario per la previsione e prevenzione dei rischi l' incarico di monitoraggio delle Deformazioni Gravitative Profonde di Versante (DGPV) e delle opere d' arte autostradali interessate dalla realizzazione dell' intervento 'Salerno porta ovest' lotto 2". "L' Autorita' di Sviluppo Portuale del Mare Tirreno - afferma - ha utilizzato la formula della convenzione tra Pubbliche Amministrazioni". "E' legittimo - domanda il parlamentare - che l' Autorita' di Sviluppo Portuale del Mar Tirreno gestisca simili appalti senza bando pubblico?".



Porto di Salerno, interrogazione a Toninelli sull' assegnazione dei lavori

Il ministro delle Infrastrutture viene chiesto di verificare la condotta dell' Autorità portuale del Mar Tirreno

Una interrogazione parlamentare al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli , per chiedere "se ritenga di verificare la condotta dell' Autorità portuale del Mar Tirreno" , in merito all' assegnazione di lavori nel **porto di Salerno**. Primo firmatario è Vincenzo Presutto , senatore del Movimento 5 Stelle, con un documento sottoscritto da 38 colleghi grillini. Nel testo, Presutto spiega che "l' Autorità portuale ha affidato, tramite convenzione al Consorzio inter-universitario per la previsione e prevenzione dei rischi l' incarico di monitoraggio delle Deformazioni Gravitative Profonde di Versante (DGPV) e delle opere d' arte autostradali interessate dalla realizzazione dell' intervento '**Salerno** porta ovest' lotto 2" . "L' Autorità di Sviluppo Portuale del Mare Tirreno - afferma - ha utilizzato la formula della convenzione tra Pubbliche Amministrazioni". "E' legittimo - domanda il parlamentare - che l' Autorità di Sviluppo Portuale del Mar Tirreno gestisca simili appalti senza bando pubblico?".



The screenshot shows the website interface for Stylo24. At the top, there is a navigation menu with links for HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, and POLITICA. Below the menu is a search bar and a small image of people. The main header features the logo 'STYLO24' and the subtitle 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO'. The article title 'Porto di Salerno, interrogazione a Toninelli sull'assegnazione dei lavori' is prominently displayed, accompanied by a large photograph of a port facility with a ship docked. Below the title, there is a short introductory paragraph and the date '11 luglio 2019'. At the bottom of the article preview, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and others.

The Medi Telegraph

Salerno

Salerno, i 5Stelle attaccano l' Authority

Genova - Una interrogazione parlamentare al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, per chiedere «se ritenga di verificare la condotta dell' Autorità portuale del Mar Tirreno», in merito all' assegnazione di lavori nel porto di Salerno. Primo firmatario è Vincenzo Presutto, senatore del Movimento 5 Stelle, con un documento sottoscritto da 38 colleghi grillini. Nel testo, Presutto spiega che «l' Autorità portuale ha affidato, tramite convenzione al Consorzio inter-universitario per la previsione e prevenzione dei rischi l' incarico di monitoraggio delle Deformazioni Gravitative Profonde di Versante (DGPV) e delle opere d' arte autostradali interessate dalla realizzazione dell' intervento 'Salerno porta ovest' lotto 2». «L' Autorità di Sviluppo Portuale del Mare Tirreno - afferma - ha utilizzato la formula della convenzione tra Pubbliche Amministrazioni». «È legittimo - domanda il parlamentare - che l' Autorità di Sviluppo Portuale del Mar Tirreno gestisca simili appalti senza bando pubblico?».



PORTI CAMPANI INRETE

Salerno

PORTO DI SALERNO: UNA STORIA LUNGA DIECI SECOLI.

DALLA STORIA SPUNTI PER COMPRENDERE IL PRESENTE E DISEGNARE IL PROSSIMO FUTURO

ALFONSO MIGNONE*

Il saggio ricostruisce le vicende storiche dello scalo dall'epoca romana fino ai giorni nostri con una appassionata ricerca sulle origini marinare della città di Salerno che diventò non solo capitale di un potente Principato, ma anche e, soprattutto, dopo la fine dell'indipendenza amalfitana e la conquista normanna, emporio di rilevanza internazionale in un Mediterraneo conteso tra Arabi, Bizantini e le Repubbliche Marinare di Genova, Pisa e Venezia. Un antico e famoso motto popolare, recitava così: Se Salerno avesse 'o puorto, Napule bello sarria muorto (che tradotto: Se Salerno avesse il porto, Napoli bella sarebbe morta). Come tante altre città costiere, Salerno ha avvertito da sempre l'esigenza di un porto stabile ed efficiente che conciliasse le necessità dei flussi mercantili e gli interessi dell'economia locale ma realizzarlo non è stata impresa agevole. Molteplici furono i fattori che hanno limitato lo sviluppo dell'infrastruttura come il ciclico fenomeno dell'insabbiamento, dovuto alle caratteristiche geomorfologiche del litorale salernitano e le tante difficoltà per far fronte alle ingenti spese necessarie al suo completamento. Salerno, posta in una favorevole posizione geografica, dopo essere stato scalo di transhipment durante l'egemonia amalfitana, beneficiò del traffico di linea di genovesi, pisani, catalani, bizantini e arabi diventando crocevia dei traffici marittimi nel Mediterraneo. Nel XIII secolo quello che più studiosi definiscono come secolo della rivoluzione commerciale Salerno emerge come centro prospero che raccoglie le produzioni del territorio circostante rendendole disponibili anche per gli operatori stranieri che le trasportano altrove e che, a loro volta, forniscono ai mercati locali le proprie produzioni. Il territorio si ritaglia un ruolo di una certa caratura nello scenario guadagnandosi un palcoscenico internazionale con la Fiera Mercantile di San Matteo, fortemente voluta dal Magister della prestigiosa Scuola Medica Giovani Da Procida, già Gran Consigliere di Federico II, e uomo di fiducia di Re Manfredi, voluta anche dalla Chiesa e che permise alla città di Salerno di divenire piazza per mercanti provenienti dal Vicino Oriente, Egitto, Mauritania, Grecia e Marsiglia che giungevano a Salerno in nave. Una volta ampliato il molo e sfruttato il pescaggio a Salerno approdavano galee per il carico e scarico delle merci. Il progetto di Giovanni Da Procida fu quello di rendere Salerno porto commerciale internazionale per lo short sea shipping verso i porti del Nord Africa e del Vicino Oriente. Da lì le merci attraversavano le principali vie percorse dalle carovane e dalle flotte navali per giungere ai lontani luoghi di produzione e di smercio dell'Estremo Oriente. Il successo della Fiera fu decisivo per l'ampliamento del porto nel 1260 e a testimonianza del quale vi è una lapide che ancora oggi si trova nella Cattedrale Primaziale di Salerno. Di essa è conservata un'epigrafe conservata ad imperitura memoria, custodita, sin dal 1565 nel Duomo di Salerno Abside delle Crociate ove fu collocata dal sindaco Agostino Guarna per proteggerla dai marosi. La fiera cittadina divenne strumento in grado di espandere in maniera esponenziale l'economia locale grazie anche alle franchigie doganali che furono assicurate ai mercanti che vi partecipavano. Considerato che l'obiettivo principale della Zone Economiche Speciali è attrarre investitori stranieri interessati al business nel territorio garantendo un trattamento di favore in termini fiscali, economici, finanziari e logistici possiamo ben comprendere come le dinamiche odierne siano le medesime di un tempo in cui tale trattamento era consentito ai mercanti d'oltremare. Nel corso dei secoli successivi lo scalo salernitano ha sofferto fortemente la vicinanza del Porto di Napoli e dopo numerose traversie che hanno accompagnato la sua evoluzione infrastrutturale solo di recente ha ritrovato, una volta integrato nel Sistema dei porti del Mar Tirreno Centrale, la sua centralità nelle rotte marittime fra Occidente e Oriente, quelle che un tempo arabi e i bizantini si erano contese per secoli senza riuscire ad instaurare



PORTI CAMPANI INRETE

Salerno

una propria talassocrazia e che ora entrano a far parte della Silk Maritime Road dopo il raddoppio del Canale di Suez. Quest'ultimo rappresenta un'imperdibile occasione per il Mezzogiorno, considerata la sua vocazione naturale ad essere la piattaforma logistica del Mediterraneo. Ma come dovrebbe collocarsi lo scalo nella nuova dimensione di Sistema voluta dalla riforma portuale del 2016? Salerno sembra difatti un porto non catalogabile né tra quelli definiti di transshipment e men che meno tra quelli denominati gateway per un motivo fondamentale: non ha aree retroportuali e collegamenti ferroviari e se non verranno rapidamente realizzate le prime non avrà alcuna possibilità di sviluppo logistico nonostante le Zes. Un futuro incerto? Tutt'altro. Con l'attuale gestione virtuosa delle banchine e il futuro dragaggio potrà sicuramente recitare un ruolo di primo piano non solo nel Sistema Portuale Campano ma anche nel Mediterraneo in virtù del suo consolidato ranking raggiunto negli ultimi decenni. * Presidente Propeller Club Salerno

FRA ITALIA E GRECIA

Minicrociere, uno scalo anche a Barletta

Schema di convenzione fra Comune e Autorità portuale

BARLETTA. E' stato siglato ieri, a Bari, lo schema di convenzione fra l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale e il comune di Barletta per la creazione di nuovi itinerari turistici destinati al crocierismo di nicchia, in attuazione del progetto Themis - Territorial and maritime network supportino the small cruises development - WP3/Azione 3.1.3 "Creazione e implementazione della strategia di comunicazione per il turismo locale" - Interreg VA (EL/IT) Greece - Italy 2014/2020. del sistema e coinvolgendo anche i territori dell'entroterra, sono stati il presidente dell'Autorità portuale **Ugo Patroni Griffi** e il vicesindaco del comune di Barletta, Marcello Lanotte. L'OPPORTUNITÀ -"Si tratta di una opportunità per Barletta e per la provincia - ha detto il vicesindaco Lanotte - che entrerebbero a far parte di un circuito importante per l'economia del territorio le cui bellezze, la storia e l'arte avrebbero la possibilità di essere apprezzate e riconosciute attraverso la creazione di percorsi che ne esprimano tutte le potenzialità. Per tutto questo, Barletta col suo porto, che è stato crocevia storico di grande importanza fra Oriente e Occidente, c'è ed è disponibile a creare quelle necessarie e strategiche sinergie con gli altri porti dell'Autorità di Sistema, Manfredonia, Bari, Monopoli e Brindisi". LE NAVI -"Le navi del segmento "Luxury", di dimensioni minori, possono andare in tutti i porti e contano su croceristi con grande capacità di spesa. Si tratta di un comparto in crescita, molto interessante perché stagionalizzato con viaggiatori interessati ad andare fuori dai circuiti soliti e più noti e Barletta, da questo punto di vista, è molto interessante", ha detto **Ugo Patroni Griffi**. Perché le navi possano attraccare i porti dovranno adeguarsi. A Barletta, oltre al dragaggio, che inizierà a breve, è prevista la realizzazione di una stazione marittima che sarà completata, ha detto **Ugo Patroni Griffi** fra dicembre e l'inizio del 2020 per essere attiva per la prossima stagione e consentire che nello scalo barlettano convivano il traffico commerciale con quello crocieristico.



Lima (Fratelli d' Italia) «Turismo, occorre fare rete con gli altri comuni vicini».

TRANI -Al di là dell' apertura dei lidi, e dei battiti d' ali, l' amministrazione comunale presenta un cartellone estivo fatto di buona volontà e impegno da parte delle associazioni. I richiami turistici sono altri, in altri Comuni a noi vicini, e forse e magari un giro alla cattedrale ci scappa pure, vista la sua bellezza. Ma la programmazione, la visione, gli investimenti, i servizi, le offerte, insomma le strategie del turismo sono ben altro. La cattedrale non basta, sia chiaro. Dice Raimondo Lima, capogruppo di Fratelli d' Italia: "Mentre a Trani non si riesce neanche a capire che fine abbiano fatto i finanziamenti per il dragaggio che oramai si attende da decine di anni, in queste ore il comune di Barletta sta siglando un'invenzione con l' Autorità del sistema portuale del mare adriatico meridionale candidando il Porto di Barletta ad ospitare mini crociere, grazie a percorsi dedicati e tesi alla valorizzazione del territorio che verranno inseriti nelle proposte da appositi Tour operator. A Trani, in 4 anni di amministrazione di centrosinistra, il turismo non è stato neanche preso in considerazione dall' amministrazione Bottaro. Eppure basterebbe fare sinergia con i comuni vicini. Fare rete. Talvolta copiare chi fa meglio". Fare rete nel turismo, a Trani lo si è fatto nelle precedenti amministrazioni comunali. Poi il buio. "Anziché stare a prendersi i meriti dei privati che hanno finalmente investito sulla costa perché non si pensa a strutturare l' offerta turistica? Perché non si prova ad intraprendere una collaborazione, su questo progetto, con il Comune di Barletta?", dice Lima, che giustamente punta il dito sulle potenzialità del porto. "Perché i nostri assessori e consiglieri regionali non pressano per un' opera importante come il dragaggio del nostro porto? Perché ci accontentiamo di qualche imbarcazione di lusso quando potremmo accogliere ogni giorno imbarcazioni di medie e grandi dimensioni? Perché non si pensa a riportare in auge il collegamento in catamarano tra Trani e Dubrovnik?". I collegamenti, questi sconosciuti: "Perché non si chiede ad Stp di istituire una navetta quotidiana che colleghi Trani all' aeroporto di Bari? Per non parlare del bando ncc, a che punto siamo? Perché non ci si attiva affinché Trenitalia torni a fermare le sue "Frecce" anche nel capoluogo di provincia? Bottaro ha cambiato diecimila assessori ma la delega al turismo è pressoché inesistente e questo la dice lunga su le priorità del sindaco oramai a fine mandato".



Il Porto di Barletta scalo per mini crociere di lusso fra Italia e Grecia

11/07/2019 E' stato siglato ieri, a Bari, lo schema di convenzione fra l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale e il comune di Barletta per la creazione di nuovi itinerari turistici destinati al crocierismo di nicchia, in attuazione del progetto Themis Territorial and maritime network supportino the small cruises development - WP3/Azione 3.1.3 "Creazione e implementazione della strategia di comunicazione per il turismo locale" Interreg VA (EL/IT) Greece Italy 2014/2020. A siglare la convenzione, il cui obiettivo è intensificare i traffici delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso tra la Puglia e la Grecia, per lo sviluppo di un'economia dinamica in tutti i porti del sistema e coinvolgendo anche i territori dell'entroterra, sono stati il presidente dell'Autorità portuale **Ugo Patroni Griffi** e il vicesindaco del comune di Barletta, Marcello Lanotte. Si tratta di una opportunità per Barletta e per la provincia ha detto il vicesindaco Lanotte - che entrerebbero a far parte di un circuito importante per l'economia del territorio le cui bellezze, la storia e l'arte avrebbero la possibilità di essere apprezzate e riconosciute attraverso la creazione di percorsi che ne esprimano i valori. A Barletta col suo porto, che è stato crocevia storico di grande importanza fra Oriente e Occidente, c'è ed è disponibile a creare quelle necessarie e strategiche sinergie con gli altri porti dell'Autorità di Sistema, Manfredonia, Bari, Monopoli e Brindisi. Le navi del segmento Luxury, di dimensioni minori, possono andare in tutti i porti e contano su croceristi con grande capacità di spesa. Si tratta di un comparto in crescita, molto interessante perché destagionalizzato con viaggiatori interessati ad andare fuori dai circuiti soliti e più noti e Barletta, da questo punto di vista, è molto interessante, ha detto **Ugo Patroni Griffi**. Perché le navi possano attraccare i porti dovranno adeguarsi. A Barletta, oltre al dragaggio, che inizierà a breve, è prevista la realizzazione di una stazione marittima che sarà completata, ha detto **Ugo Patroni Griffi** fra dicembre e inizio del 2020 per essere attiva per la prossima stagione e consentire che nello scalo barlettano convivano il traffico commerciale con quello crocieristico.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo di



Il Porto di Barletta scalo per mini crociere di lusso fra Italia e Grecia

11/07/2019

E' stato siglato ieri, a Bari, lo schema di convenzione fra l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale e il comune di Barletta per la creazione di nuovi itinerari turistici destinati al crocierismo di nicchia, in attuazione del progetto Themis - "Thematic and maritime network supportino the small cruises development - WP3/Azione 3.1.3 "Creazione e implementazione della strategia di comunicazione per il turismo locale" Interreg VA (EL/IT) Greece - Italy 2014/2020.

A siglare la convenzione, il cui obiettivo è intensificare i traffici delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso tra la Puglia e la Grecia, per lo sviluppo di un'economia dinamica in tutti i porti del sistema e coinvolgendo anche i territori dell'entroterra, sono stati il presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi e Marcello Lanotte.

"Si tratta di una opportunità per Barletta e per la provincia - ha detto il vicesindaco Lanotte - che entrerebbero a far parte di un circuito importante per l'economia del territorio le cui bellezze, la storia e l'arte apprezzate e riconosciute attraverso la creazione di percorsi che ne esprimano i valori. A Barletta col suo porto, che è stato crocevia storico di grande importanza fra Oriente e Occidente, c'è ed è disponibile a creare quelle necessarie e strategiche sinergie con gli altri porti dell'Autorità di Sistema, Manfredonia, Bari, Monopoli e Brindisi.

"Le navi del segmento "Luxury", di dimensioni minori, possono andare in tutti i porti e contano su croceristi con grande capacità di spesa. Si tratta di un comparto in crescita, molto interessante perché interessate ad andare fuori dai circuiti soliti e più noti e Barletta, da questo punto di vista, è molto interessante, ha detto Ugo Patroni Griffi.

Perché le navi possano attraccare i porti dovranno adeguarsi. A Barletta, oltre al dragaggio, che inizierà a breve, è prevista la realizzazione di una stazione marittima che sarà completata, ha detto Ugo Patroni Griffi fra dicembre e inizio del 2020 per essere attiva per la prossima stagione e consentire che nello scalo barlettano convivano il traffico commerciale con quello crocieristico.

Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n. 3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile - Nicola Morisco
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.9385210724 - Re

Siglato la convenzione fra l' Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale e il comune

Il porto di Barletta scalo per mini crociere di lusso fra Italia e Grecia

E' stato siglato, a Bari, lo schema di convenzione fra l' Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale e il comune di Barletta per la creazione di nuovi itinerari turistici destinati al crocierismo di nicchia, in attuazione del progetto Themis - Territorial and maritime network sup portino the small cruises development - WP3/Azione 3.1.3 "Creazione e implementazione della strategia di comunicazione per il turismo locale" - Interreg VA (EL/IT) Greece - Italy 2014/2020. A siglare la convenzione, il cui obiettivo è intensificare i traffici delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso tra la Puglia e la Grecia, per lo sviluppo di un' economia di nicchia in tutti i porti del sistema e coinvolgendo anche i territori dell' entroterra, sono stati il presidente dell' Autorità portuale **Ugo Patroni Griffi** e il vicesindaco del comune di Barletta, Marcello Lanotte. "Si tratta di una opportunità per Barletta e per la provincia - ha detto il vicesindaco Lanotte - che entrerebbero a far parte di un circuito importante per l' economia del territorio le cui bellezze, la storia e l' arte avrebbero la possibilità di essere apprezzate e riconosciute attraverso la creazione di percorsi che ne esprimano tutte le potenzialità. Per tutto questo, Barletta col suo porto, che è stato crocevia storico di grande importanza fra Oriente e Occidente, c' è ed è disponibile a creare quelle necessarie e strategiche sinergie con gli altri porti dell' Autorità di Sistema, Manfredonia, Bari, Monopoli e Brindisi". "Le navi del segmento "Luxury", di dimensioni minori, possono andare in tutti i porti e contano su crocieristi con grande capacità di spesa. Si tratta di un comparto in crescita, molto interessante perché destagionalizzato con viaggiatori interessati ad andare fuori dai circuiti soliti e più noti e Barletta, da questo punto di vista, è molto interessante", ha detto **Ugo Patroni Griffi**. Perché le navi possano attraccare i porti dovranno adeguarsi. A Barletta, oltre al dragaggio, che inizierà a breve, è prevista la realizzazione di una stazione marittima che sarà completata, ha detto **Ugo Patroni Griffi** fra dicembre e l' inizio del 2020 per essere attiva per la prossima stagione e consentire che nello scalo barlettano convivano il traffico commerciale con quello crocieristico.

6 Bari & Provincia

Ci risiamo: ampie zone di Carrassi senz'acqua da quasi una settimana



Il porto di Barletta scalo per mini crociere di lusso fra Italia e Grecia



Operai della Antinim al lavoro per la pulizia delle spiagge



Al via le attività di "Kalimché", la barca confiscata alla criminalità organizzata



Carabinieri controllano attività agricole. Messo all'asta il capoluogo speciale del taranto

Al via procedura per realizzare nuovi varchi. A servizio del Molo San Vito per passeggeri traghetti da e verso paesi extra Schengen

(FERPRESS) - Roma, 11 LUG - È stata avviata, a cura dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, la procedura per la realizzazione dei lavori di rimodulazione e di nuova configurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility del Molo San Vito, e per la quale è stata indetta una conferenza di servizi decisoria, in forma semplificata e modalità asincrona, per l' acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni e dei nulla osta degli enti interessati dalle nuove opere. L' area oggetto degli interventi si trova nella zona del porto di Bari dedicata al transito dei passeggeri provenienti o diretti in paesi extra Schengen, compresa tra la Darsena Interna e la Darsena Vecchia, dove sono ormeggiate le navi traghetto di linea con i paesi extra Schengen, come l' Albania, il Montenegro e la Croazia. La procedura è in attuazione del Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2022 dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale e riguarda opere strategiche per il miglioramento e il maggiore efficientamento dei flussi di imbarco e sbarco dei passeggeri dei traghetti da e per i Paesi extra Schengen, il cui progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato redatto dal personale interno all' Ente.



Traghetto rompe gli ormeggi Sfiolata la tragedia in porto

Il Comandante della Capitaneria: «Orgoglioso di questa comunità portuale, se non è accaduto nulla è per la grande professionalità di tutti gli operatori»

La tragedia era dietro l'angolo e se non ci è scappato il morto non è solo per una fortunata coincidenza, ma per il merito di tante persone che il loro lavoro lo fanno con grandissima professionalità, lontano dai riflettori e uno spirito di abnegazione senza eguali, anche tra - chi pur avendo il grado più alto -, la sera del suo compleanno, anziché decidere di stare in famiglia - come pure sarebbe giusto - indossa un giubbotto e si precipita a fronteggiare l'emergenza coi suoi uomini fino a notte inoltrata. Se Brindisi non ha pagato in termini di vite umane per la furia del ciclone lo si deve a loro: Vigili del fuoco e Polizia locale, che nell'arco di 24 ore hanno messo a segno circa 200 interventi di soccorso, Protezione civile, gli immancabili poliziotti e carabinieri, personale del 118. Ma se mentre sulla terra c'era loro e sul fronte aereo non si sono registrati particolari disagi (solo un velivolo Easy Jet dirottato a Napoli e ripartito ieri da Brindisi), è il fronte del **porto** che ha affrontato la battaglia forse più critica contro la furia del ciclone. «Sono orgoglioso della comunità portuale brindisina», dice il comandante della Capitaneria Giovanni Canu. «È una grande soddisfazione lavorare con gente del genere dotata di altissima professionalità ed eccellenza e mi riferisco ad ormeggiatori, piloti del **porto**, l'impresa dei rimorchiatori Fratelli Barretta, ma anche gli stessi agenti marittimi e il resto degli operatori, oltre che i miei uomini». Sono state due le fasi critiche vissute in **porto** mercoledì. Nei picchi di maggiore intensità le raffiche di vento hanno raggiunto picchi di 70-80 nodi circa 160 km orari (misurati a bordo di una nave che entrava in **porto**). «Nella prima emergenza - racconta il comandante di vascello - un eurocargo che entrava in **porto** con il putiferio che si stava scatenando, e avrebbe avuto ridotte capacità di manovra è stato fatto tornare indietro dal pilota del **porto** con una manovra in retromarcia, che non è uno scherzo per un gigante del genere e con quel tempo. Contemporaneamente una nave della Tirrenia a Punta delle Terrare ha avuto il perfetto tempismo di interrompere le operazioni d'imbarco chiudendo il portellone. La furia del vento l'ha fatta scarrocciare al punto che si è rotto un ormeggio strappando via una bitta (in grado di reggere fino a 100 tonnellate). Il cavo ha poi abbattuto un palo che aveva in cima una telecamera. La nave ha poi perso un'ancora sul fondo nel tentativo di non andare alla deriva. Durante la tregua del ciclone abbiamo studiato dove sistemare la nave che ha strappato gli ormeggi. Poi la seconda sbolinata in cui ha rotto gli ormeggi un'altra nave che era a Costa Morena. In questa fase si sono dimostrati una garanzia di sicurezza i rimorchiatori. Gli uomini dell'impresa Fratelli Barretta, che hanno lavorato contemporaneamente 4 rimorchiatori impegnandone anche un quinto nella fase finale, hanno dimostrato tutto il loro valore, sono una garanzia per la città». **Cosa si può fare per aumentare la sicurezza in porto?** «Un pontile a bricole permetterebbe a tutti di lavorare più in sicurezza, garantendo altri 2 o 4 ormeggi sicuri. La carboniera che si trovava a Costa Morena era ormeggiata in sicurezza ed ha continuato anche lo scarico del carbone nella fase critica. Le navi ormeggiate nel Seno di Levante sono rimaste perfettamente al sicuro. Per gli operatori del **porto** le bricole sono sinonimo di sicurezza. Durante il ciclone gli elementi perché si consumasse una tragedia c'erano tutti, sono stati gli uomini del **porto** a fare la differenza».



L'hub di Ferrandina piace alla piccola industria Ma i sindacati frenano

Fa discutere il progetto per un centro intermodale, corridoio verso Taranto

matera «Bisogna innanzitutto verificare e valutare la fattibilità del progetto, considerare la caratterizzazione del sito e riparlare della pista Mattei inserita nell'intero discorso». La piattaforma logistica di Ferrandina, secondo Franco Coppola segretario della Uil di Matera, non può non passare attraverso una serie di elementi imprescindibili. «Qualsiasi idea deve essere verosimile, attuabile. La caratterizzazione, ad esempio, va ancora rilento, per zone e a queste condizioni non riusciremo nemmeno a vedere l'inizio delle potenzialità previste». Il progetto arrivato sul tavolo del ministro Lezzi per il centro intermodale da sviluppare su un'area di 600 ettari, fra le più grandi d'Italia, in realtà nasce da lontano, da quando il compianto Franco Stella già direttore di Confapi, era presidente della Provincia di Matera. Racconta quel percorso il suo successore, il direttore dell'associazione Piccole e Medie industrie, Vito Gaudiano, che descrive un iter che aveva un unico obiettivo ben chiaro nella mente di Stella: sviluppare collegamenti commerciali e logistici con aree vicine come la Puglia, come accade già in 400 Zes (Zone economiche speciali) nel mondo: «È un progetto che sosteniamo da tempo - spiega Vito Gaudiano - portato avanti quando il nostro compianto direttore Franco Stella guidava la Provincia di Matera e che ci fece ottenere un finanziamento per lo studio di fattibilità. Il centro intermodale ha un respiro ampio e ci collega al **porto** di Taranto nel contesto delle Zes che prevedono tra l'altro uno stretto legame fra Matera e il **porto** del capoluogo jonico al quale sotto più profili Matera è collegata». Guarda ad un panorama più ampio e richiama alle proprie

responsabilità anche altre istituzioni Eustachio Nicoletti, segretario generale della Cgil di Matera che non nega il ruolo del centro intermodale di Matera a patto che la Regione intervenga e chiarisca bene le competenze. Solo così gli investimenti presenterebbero caratteristiche di competitività. «Parlare di logistica non può escludere il tema delle Zes che in questo caso coincide con l'area del Metapontino - dice Nicoletti -, Ferrandina è fondamentale, ma ci sono anche altre basi logistiche nella zona industriale di Matera, di Jesce che rientrano nella Zes di Basilicata e Jonica. Regione, insieme a Provincia e Governo devono dare subito esecuzione a questa parte senza dimenticare però tutti i territori collegati. Fondamentale, poi, è rivolgersi al **Porto** di Taranto. Non possiamo negare che la Basilicata sia regione-cerniera con altre tre regioni, Puglia, Campania e Calabria che, osservato dal punto di vista della mobilità e dei trasporti lucani - prosegue Nicoletti - uno degli elementi fondamentali di questo progetto. Il collegamento Tirreno-Jonio e in futuro il tratto Ferrandina-Matera-Gioia del Colle con il versante Adriatico, ovvero tutte le aree del piano strategico che hanno determinato il progetto della Zes». Illustrando il progetto al ministro per il Sud Barbara Lezzi nell'incontro romano che si era svolto martedì, il presidente della Provincia Piero Marrese aveva detto, tra l'altro: «In particolare sarà possibile utilizzare realmente e concretamente la Zes in favore del comparto agricolo del Metapontino. Siamo sulla buona strada per fare divenire il nostro territorio un punto di riferimento e di attrazione di investimenti per tutto il sud Italia».



cagliari

Porto canale in crisi la vertenza degli operai sbarca in Parlamento

CAGLIARI La crisi del porto canale di Cagliari approda in Parlamento. A poche settimane dalla procedura di licenziamento per i 210 addetti del principale terminalista del traffico container (Cict), e a due giorni dal no del Ministero alla concessioni delle autorizzazioni paesaggistiche per sanare un vecchio problema che si trascina da anni, il senatore di Forza Italia Maurizio Gasparri ha presentato una interrogazione al Ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. «L'infrastruttura - afferma Gasparri - rappresenta un'importante porta commerciale sul Mediterraneo e purtroppo in questo momento sta attraversando una drammatica fase di flessione dei traffici delle merci. In un periodo in cui tutti gli operatori del settore stanno pianificando le proprie strategie, è necessario che il Ministro prenda visione personalmente della situazione e faccia tutto quanto in suo potere per scongiurare una crisi che colpirebbe i lavoratori sardi, le loro famiglie e darebbe un duro colpo ad un comparto fondamentale per la città di Cagliari e l'intera isola». Alla ricerca di uno spiraglio. «Alla luce dell'avvio della procedura di licenziamento per 210 lavoratori - conclude l'ex ministro - ritengo quanto mai urgente l'intervento del Governo affinché, coinvolgendo tutte le parti interessate, si trovino immediate soluzioni volte non solo a scongiurare l'attuale crisi ma a rilanciare l'intera infrastruttura».

OPERE PUBBLICHE
I tecnici: sì all'Anas sarda
«Velocizzerà gli appalti»
La coordinatrice Sisa, avrà solo un ruolo di gestione e non di progettazione
Contra l'ingegnerile: bene, ora si cambia la legge. Resta il nodo del no della Consulta

CARRIBOLLO
"Opzione dorma"
Dalla Regione
Fuk, il incentivo
per le lavoratrici

CAGLIARI
Porcaccioli rischia
la vertenza degli operai
Chiedi un'alternativa

INSAR, la Regione ha scelto la liquidazione
Critiche dai sindacati. Carrus, Cgil sembra un tentativo per acquisire i 46 milioni del piano lavoro

TURISMO, contributi per chi assume
Dalla Giunta 6 milioni di incentivi per allungare i contratti di lavoro

Olbia. Lo sversamento di acido cloridrico da una cisterna ripropone il tema

Troppe navi, aree protette a rischio

Inchiesta della Direzione marittima sulla "Hartmut Pushmann"

Le caratteristiche del semirimorchio-cisterna e la sua collocazione a bordo della motonave "Hartmut Pushmann": sono le questioni centrali dell'inchiesta, aperta dalla Direzione marittima di Olbia, dopo l'incidente avvenuto mercoledì, sul ponte della nave commerciale diretta a Livorno. A 48 ore dai fatti, lo sversamento di acido cloridrico da una cisterna, appare in tutta la sua gravità. La sostanza chimica, altamente corrosiva e tossica, è finita sul ponte poppiero della "Hartmut Pushmann" e i rischi, per almeno tre componenti dell'equipaggio, sono stati altissimi. Inoltre si è andati vicini allo sversamento in mare (18 miglia dall'isola di Caprera) dell'acido cloridrico, con pesanti conseguenze per l'ambiente marino. Il personale della Guardia costiera, coordinato dal Direttore marittimo di Olbia, Maurizio Trogu, ha sentito i responsabili della Compagnia italiana di navigazione, proprietaria della nave commerciale, e i membri dell'equipaggio della "Hartmut Pushmann". Indagini a bordo. Stando alle prime verifiche, il trasporto dell'acido cloridrico era autorizzato e le prescrizioni su come posizionare la cisterna, erano state date nel porto di Cagliari. C'è anche la massima attenzione sull'efficienza e i requisiti di sicurezza del rimorchio, "collassato" durante la navigazione. I rischi per il mare. L'incidente ripropone il tema dei rischi di inquinamento ambientale per l'ecosistema marino e, in particolare, per il patrimonio naturalistico del Parco di La Maddalena e dell'Area marina protetta di Tavolara. Il tema è reale, il traffico navale in prossimità delle zone sottoposte ai vincoli ambientali, è intenso. L'episodio della motonave scortata dalla Guardia costiera nel porto di Olbia, dimostra che il problema non riguarda solo le Bocche di Bonifacio. Ogni giorno il Sistema Pelagus della Guardia costiera, traccia i movimenti delle navi con sostanze pericolose a bordo. I militari, grazie ai dati che arrivano nella Sala operativa della Direzione marittima, controllano in tempo reale le rotte delle navi (immediatamente individuabili sui monitor) che trasportano merci pericolose. La fase decisiva dei controlli avviene in partenza, è il chimico del Porto a dare le prescrizioni. Ma è impossibile eliminare tutti i rischi. «Possiamo difenderci» Augusto Navone è il direttore dell'Area marina protetta di Tavolara e del Parco di La Maddalena. Spiega: «Premesso che i controlli ci dicono che il nostro mare è pulito, il rischio di inquinamento esiste. Però il sistema di intervento, coordinato dal ministero dell'Ambiente, è un'eccellenza in Europa. Lo scorso anno c'è stato un incidente a Capo Corso, una collisione tra navi. Sono stati uomini e mezzi italiani a fronteggiare il rischio di inquinamento». Il problema è che il litorale gallurese sta diventando progressivamente una grande area marina protetta, che impone nuovi strumenti di controllo e intervento anti inquinamento. Andrea Busia.



Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari, Deiana: "I vincoli paesaggistici scoraggiano lo sviluppo del porto"

Fumata nera al vertice di Roma con il ministero dei Beni culturali: non autorizzerà l'avvio di nuove opere

Il porto canale di Cagliari avrebbe bisogno di 90 milioni di investimenti per rilanciare le attività, dopo l' addio al polo di trasbordo dell' armatore Hapag Lloyd e del terminalista Contship Italia , che ha avviato la procedura di licenziamento per i 210 dipendenti del Cagliari International Container Terminal (Cict). Soldi calcolati l' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna nell' ultima riunione con il ministero dei Beni Culturali, tenutasi mercoledì a Roma. «Senza lo sblocco - spiega il presidente dei porti sardi, Massimo Deiana , che per facilitare la vertenza Cict non ha ancora ritirato la concessione a Contship - non si possono realizzare insediamenti per oltre novanta milioni. E si crea anche una situazione di mancata chiarezza che scoraggia interventi e investimenti. Speravamo di poter risolvere tutto, invece i tempi, preziosi in momenti difficili come questo, si allungano. Ora confidiamo nella presidenza del Consiglio dei ministri». Il vincolo paesaggistico del porto di Cagliari blocca l' autorizzazione alla realizzazione di nuove opere e, in teoria, anche l' utilizzo di quelle esistenti. Ad esser più precisi, le autorizzazioni paesaggistiche sono scadute e le nuove sono state bocciate dal Tar regionale e dal Consiglio di Stato. A fine maggio è stato avviato l' iter per ottenerne di nuove ma ieri il dicastero ha confermato che questa autorizzazione per ora non arriverà. Gli investimenti riguardano anche il gruppo Grendi, che ad aprile ha aperto un nuovo hub Barilla nel porto industriale di Cagliari e in seguito si è detta pronta a realizzare un nuovo magazzino nel porto canale.



Solinas: 'Incomprensibile l'atteggiamento del Mibact'

Giulia Sarti

CAGLIARI Lo giudica incomprensibile, se non proprio intollerabile, l'atteggiamento dilatorio del Mibact più volte da noi sollecitato per risolvere il problema il presidente della Regione Sardegna Christian Solinas, riferendosi alla questione del Porto Canale di Cagliari. È paradossale che il porto di un'area industriale strategica per la crescita della Sardegna sia sottoposto a vincoli paesaggistici che ne pregiudicano l'operatività e lo sviluppo. Tutto ciò rischia concretamente di bloccare l'ampliamento produttivo del Porto Canale di Cagliari, l'avvio della Zona franca e della Zona economica speciale, nonché degli insediamenti su tali aree e i progetti per il potenziamento delle infrastrutture. Il commento di Solinas giunge al termine della riunione sollecitata e convocata dalla presidenza del Consiglio dei ministri sulla questione della rimozione dei vincoli paesaggistici che darebbe il via libera ai programmi di espansione dello scalo portuale di Cagliari. A determinare il rallentamento della procedura autorizzativa è stata la grave e inaccettabile assenza alla riunione del direttore generale del Dipartimento Archeologia, belle arti e paesaggio del Mibact, il referente deputato a esercitare il potere di revoca in quello che sarebbe dovuto essere l'incontro risolutivo dopo le precedenti riunioni nei tavoli ministeriali. La Regione, le istituzioni e gli enti interessati hanno più volte sollecitato la rimozione del vincolo che di fatto è un ostacolo alla crescita delle iniziative produttive e degli investimenti in grado di garantire occupazione e benessere. Chiediamo ora -conclude il presidente- al presidente del Consiglio dei ministri Conte, che è stato sollecitamente informato della vicenda, di attivarsi senza indugio per sbloccare questa situazione.

The screenshot shows the top of a web page from Messaggero Marittimo.it. The header includes the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and the site name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, there are navigation tabs for 'PORTI', 'LOGISTICA', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Solinas: "Incomprensibile l'atteggiamento del Mibact"'. A sub-headline reads: 'Conte si attivi senza indugio per sbloccare questa situazione'. The article is dated '17 luglio 2019' and is by 'Giulia Sarti'. There is a photo of Christian Solinas. To the right, there is a newsletter sign-up form and a 'ULTIME' section with various news items.

Un vertice dedicato al Prg di due porti

Un incontro tra il presidente dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale **Andrea Annunziata** e Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta si è svolto nei giorni scorsi. Si è parlato del nuovo piano regolatore che raggruppa i porti di Augusta e Catania, di cui al momento esiste una prima bozza delle linee strategiche e della condivisione tra i due scali di un progetto di sviluppo orientato alle diverse specificità. «Siamo ben lieti di aver appreso dal presidente **Annunziata** - ha detto Noè- che gli operatori della Sicilia orientale cominciano a condividere l' idea di potenziare le specificità commerciali di Augusta e quelle crocieristiche di Catania, di cui, da sempre, come associazione, siamo fermamente convinti, ma soprattutto siamo lieti che finalmente l' unione delle due autorità portuali non rappresenta più un mero atto formale, ma un' opportunità da cogliere come elemento di sviluppo dell' economia in generale». (*CESA*)

Siracusa 12 luglio 2019

Atti persecutori e lesioni, inflitti quattro anni e sei mesi

L'imputato, Antonino Fortezza, era accusato di avere tormentato la vita della ex compagna. Il pm aveva chiesto una pena più severa

Assilero cognata, scattano reclusioni

Un vertice di bilancio al Prg di due porti

Caritas, 300 mila euro alle famiglie in difficoltà

Prostiglicommo: «Al momento non c'è nulla di concreto»

Giornale di Sicilia | Venerdì 12 Luglio 2019 | 17 Porto

Il terminal d' imbarco per le Egadi è pronto

Si inaugura oggi alle 11.30 il nuovo Trapani Fast Ferry Terminal per i passeggeri che attendono di imbarcarsi per le Egadi. Doveva essere pronto per maggio ma alcune piccole problematiche hanno fatto slittare a oggi l' apertura definitiva con il termine dei lavori. L' intervento ha previsto la collocazione del manufatto lungo la Banchina Dogana e la sostituzione di una porzione della pavimentazione preesistente in banchina per ulteriori 443.00 mq rispetto alla superficie occupata dal terminal che è di 685.78 mq (80.68 x 8.50 m). Un intervento che modifica il lungomare del **porto** dove verranno ora rimossi gli antiestetici container che negli anni hanno ospitato le biglietterie delle compagnie di navigazione. I cantieri poi si sposteranno per il restyling della stazione marittima sul molo Sanità e delle aree esterne di pertinenza per adeguarle alle rinnovate esigenze dimensionali e di comfort degli utenti in vista di un incremento del traffico crocieristico. La progettazione esecutiva del «Trapani Cruise - Ro Ro Terminal» sarà ultimata il prossimo aprile. L' importo complessivo dei successivi lavori per il nuovo terminal è suddiviso in 12 milioni per opere marittime, 2,5 milioni per l' edilizia e 1 milione per gli impianti. Nel dettaglio, si procederà alla chiusura del cortile interno dell' edificio con una struttura precaria leggera in ferro e vetro, destinata a sala d' attesa climatizzata per i crocieristi. La ri configurazione della stazione marittima e delle aree di pertinenza si riconnette, all' interno della progettazione integrata e complessiva dell' intero water.

Il terminal d'imbarco per le Egadi è pronto

Un appello bipartisan per salvare Birgi: «Ora ci aiuti il presidente Mattarella»

Una lettera aperta scritta da 59 tra consiglieri e amministratori della provincia. Tra i destinatari anche il premier Conte e il ministro delle infrastrutture

AUTOLINEE

PER	di PALERMO	di AGRIENTO	di CALTANISSETTA	di MARSALA	di TRAPANI
BAI	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00
BOLIGNA	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30
BRANDIS	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00
FRANZI	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30
GIAROLA	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00
MASSA	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30
MARSA	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00
MARSA	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30
MARSA	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00
MARSA	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30
MARSA	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00
MARSA	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30
MARSA	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00
MARSA	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30
MARSA	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00
MARSA	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
MARSA	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00
MARSA	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
MARSA	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
MARSA	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30
MARSA	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00
MARSA	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30
MARSA	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00
MARSA	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30
MARSA	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00
MARSA	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30
MARSA	21:00	21:30	22:00	22:30	23:00
MARSA	21:30	22:00	22:30	23:00	23:30
MARSA	22:00	22:30	23:00	23:30	24:00



Il Secolo XIX

Focus

GUIDO NICOLINI Il neo-presidente di Confetra, la confederazione generale del settore: «All' Italia serve un colpo d' ali: rischia di diventare una servitù nelle mani dei vettori stranieri»

«L' Autorità Trasporti pensi ai monopoli No alla concorrenza dei mega-armatori»

Alberto Quarati / GENOVA «Per le Regioni passano i fondi Ue su trasporti e infrastrutture, circa 10 miliardi. Ma anche Zes e ZIs, gestione delle crisi industriali, politiche su lavoro e formazione professionale, piani trasporti e logistica. Una grande organizzazione non può operare solo da Roma». Da ieri Guido Nicolini, numero uno della società genovese Logtainer, è il presidente della Confetra, che aggregando 20 associazioni di categoria è il più grande sindacato d' impresa dei trasporti, settore che rappresenta il 9% del pil italiano occupando 800 mila addetti. Prende il posto di Nereo Marcucci, «che ringrazio per aver portato sin qui un' associazione con i conti in ordine e coesa sui grandi dossier». Si cerca il contatto con il territorio, ma le pressioni sul settore sono internazionali. A partire dalla Block Exemption... «Certo, del resto la nostra posizione è quella di tutte le associazioni europee di categoria». Infatti gli armatori non la vedono di buon occhio. «Gli armatori godono su scala nazionale e globale di importanti agevolazioni, fiscali e regolatorie. Secondo tutte le associazioni della logistica in Ue, le shipping line non devono poter utilizzare questi vantaggi per muovere concorrenza sleale agli operatori logistici inland. È anche la posizione di sindacati e servizi tecnico-nautici europei, e dell' Ocse. Principio sacrosanto e ampiamente condiviso». **Anche su Art e PIn siete critici. Non c' è il rischio di inimicarsi governo e pubblica amministrazione?** «L' Authority dei trasporti nasce per la regolazione tariffaria dei concessionari di infrastrutture -monopoli naturali, come ferrovia e autostrade su tutte. Estendere questa regolazione a gestori di infrastrutture non in monopolio, come gli oltre 300 terminal portuali o gli interporti, o a imprese che con le infrastrutture non hanno nulla a che vedere (autotrasportatori, spedizionieri, agenti marittimi, imprese ferroviarie) è uno scivolamento illiberal e dirigista insopportabile. La Piattaforma logistica nazionale doveva connettere 54 **porti**, 21 interporti, i principali scali aerei cargo, i terminal ferroviari, i grandi centri di distribuzione. Dopo 15 anni siamo forse a due soli **porti** che hanno ceduto alla PIn la gestione dei propri sistemi operativi. Mi pare un bilancio magro». Il ruolo dell' Italia nel mondo dei trasporti? «Serve un colpo d' ali. Non solo dell' Italia, ma dell' Europa: Via della Seta, Free&Open strategy giapponese e indiana, rotta artica, area di libero scambio panafricana, guerra dei dazi, Brexit: il mondo sta riorganizzando i rapporti di forza proprio intorno ai temi della logistica, delle merci, delle reti materiali e immateriali. Grande assente l' Europa. Francia e Germania continueranno forse bilateralmente a fare affari, ma non potranno certo giocare un ruolo geopolitico globale. E l' Italia rischia di divenire una mera commodity territoriale al servizio di vettori, manifatture e mercati stranieri». -



Il Pd contro Toninelli: "Porti italiani senza guida"

Genova - «Il PD chiederà al ministro Toninelli di riferire agli organi parlamentari competenti su alcune questioni inerenti la situazione del sistema portuale italiano. Il settore marittimo appare in questo momento senza una guida». Lo scrive in una nota il responsabile infrastrutture del Pd, Roberto Morassut. «Da tempo - spiega Morassut - le associazioni del cluster e le organizzazioni sindacali chiedono invano al Ministro un segnale di interesse su molteplici criticità: dalla situazione occupazionale causata dall' abbandono dell' operatore nel terminal container di Cagliari, alla situazione di Venezia e del transito in laguna delle grandi navi, alla situazione dei lavoratori iscritti alle agenzie del Lavoro di Taranto e Gioia Tauro, alla situazione generale del porto di Genova dopo il crollo del Ponte Morandi». «Ci domandiamo perché - continua l' esponente dem - il Ministro non affronti queste emergenze, non utilizzi gli strumenti di governo che la legge gli offre, non emani i regolamenti previsti dalla legge e non provveda al potenziamento della Direzione generale del Ministero deputata alle funzioni di controllo e vigilanza delle Autorità». «Non vorremmo - conclude Morassut - che la deregolamentazione e l' abbandono in atto fossero funzionali ad aprire la strada ad un regime parzialmente privatizzato del sistema. Il PD intende aprire un confronto con tutti i protagonisti del settore marittimo e portuale per chiedere conto al Governo della sua inerzia».

The screenshot shows the Medi Telegraph website interface. At the top, there's a navigation bar with the site logo and search bar. The main content area features the article title "Il Pd contro Toninelli: «Porti italiani senza guida»" with a sub-headline: "Genova - Morassut: il Pd vorremmo che la deregolamentazione e l'abbandono in atto fossero funzionali ad aprire la strada ad un regime parzialmente privatizzato del sistema." Below the text is a photo of Roberto Morassut speaking. To the right, there are sidebars for "MAGAZINE" and "PILOTINA BLOG". At the bottom, there's a "SHIPPING MOVEMENTS" section with icons for Port of Genoa, Port of Taranto, and Port of Gioia Tauro.