



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 17 luglio 2019**



Prime Pagine

17/07/2019	Corriere della Sera	7
<hr/>		
17/07/2019	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
17/07/2019	Il Foglio	9
<hr/>		
17/07/2019	Il Giornale	10
<hr/>		
17/07/2019	Il Giorno	11
<hr/>		
17/07/2019	Il Manifesto	12
<hr/>		
17/07/2019	Il Mattino	13
<hr/>		
17/07/2019	Il Messaggero	14
<hr/>		
17/07/2019	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
17/07/2019	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
17/07/2019	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
17/07/2019	Il Tempo	18
<hr/>		
17/07/2019	Italia Oggi	19
<hr/>		
17/07/2019	La Nazione	20
<hr/>		
17/07/2019	La Repubblica	21
<hr/>		
17/07/2019	La Stampa	22
<hr/>		
17/07/2019	MF	23
<hr/>		

Primo Piano

16/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	24
<hr/>			
16/07/2019	La Provincia di Civitavecchia		25
<hr/>			

Trieste

17/07/2019	Il Piccolo	Pagina 16	26
<hr/>			

17/07/2019	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 23	27
	Porto, Nicoli: «La Regione si arrende allo Stato»	
17/07/2019	La Gazzetta Marittima	28
	Ecco la svolta storica sul Porto di Monfalcone	
17/07/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	29
	Trieste, l'Adsp acquisisce Monfalcone	
16/07/2019	Trieste Prima	30
	L' Autorità portuale acquista il Porto di Monfalcone per 15 milioni	

Venezia

17/07/2019	Corriere del Veneto Pagina 9	<i>Monica Zicchio</i> 32
	Toninelli vuole Fusina Il Porto studia i terminal per gli arrivi temporanei	
17/07/2019	Il Gazzettino Pagina 6	<i>MICHELE FULLIN</i> 33
	Il piano di Toninelli: un porto provvisorio per le grandi navi	
17/07/2019	Il Gazzettino Pagina 33	<i>GIANLUCA AMADORI</i> 35
	Msc, spuntano altri dati sull' incidente	
17/07/2019	Il Gazzettino Pagina 43	36
	Piano regolatore del Porto, appello a Musolino	
17/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15	37
	Cina, grande sfida per i porti «Ma servono regole precise»	
17/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	38
	Grandi navi, audizioni alla Camera dei deputati	
16/07/2019	Il Nautilus	39
	IMO2020 comporterà un aumento del 50% dei costi del carburante sulla rotta commerciale Far Est-Europa	

Genova, Voltri

17/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 6	40
	«Terzo valico e nodo di Genova in gioco c'è il futuro del Paese»	
17/07/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 3	42
	Terzo Valico e Nodo di Genova, Rettighieri commissario	
16/07/2019	Ansa	43
	Mit,Rettighieri commissario Terzo Valico	
16/07/2019	FerPress	44
	MIT: il ministero propone Rettighieri per la nomina di commissario per nodo ferroviario di Genova e Terzo valico	
16/07/2019	Informare	45
	Rettighieri (Consorzio Cociv) sarà il commissario per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova	
16/07/2019	Genova Today	46
	Terzo Valico, Regione e Mit propongono Rettighieri come commissario	
16/07/2019	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	47
	Terzo Valico, proposto Marco Rettighieri come Commissario	
16/07/2019	(Sito) Adnkronos	48
	Onorato: 'Abbiamo creduto in Genova e numeri ci stanno dando ragione'	
16/07/2019	Genova Post	49
	Ponte Morandi, Onorato: «Abbiamo creduto in Genova e ci stanno dando ragione»	
17/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 13	50
	Via della Seta, altolà di AssArmatori: «È la Cina ad avere bisogno di noi»	
17/07/2019	La Gazzetta Marittima	52
	MSC, firmato Agreement a Genova contro l' inquinamento da fumi	

16/07/2019	Messaggero Marittimo		53
Hamburg Sud, dall'Oriente scalerà Genova			

Marina di Carrara

17/07/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 11	54
Trasporto marittimo, l' Italia reclama il commissario Ue			

Livorno

17/07/2019	La Nazione (ed. Grosseto)	Pagina 43	56
Il console americano all' Authority			
17/07/2019	La Gazzetta Marittima		57
Gli Agricantus fanno scoprire la Sicilia con 'Akoustikòs'			
17/07/2019	La Gazzetta Marittima		58
Primi incontri sul DEASP dell' Adsp-Mts			

Piombino, Isola d' Elba

17/07/2019	Italia Oggi	Pagina 10	<i>FILIPPO MERLI</i>	59
Piombino polo italiano delle demolizioni navali				
17/07/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13		60
Nuova bretella Capezzolo-porto Entro il mese aggiudicati i lavori				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/07/2019	Corriere Adriatico	Pagina 2		62
«Una banchina ecologica per il terminal crociere»				
17/07/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3		64
La blue economy fa innovazione: premi a 6 progetti				
17/07/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3		65
Traffici commerciali nell' area degli ex silos				
17/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 38		67
Banchina elettrificata, parcheggi e costi «Sul terminal crociere ci dicano tutto»				
16/07/2019	ilcentro.it			68
Gli operatori dello scalo «Restiamo con Ancona»				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/07/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35		69
«Porto ed Enel fermi, città senza lavoro»				
17/07/2019	Il Messaggero (ed. Viterbo)	Pagina 38		70
«Il Pincio sostenga l' unione con gli scali dell' Abruzzo»				
16/07/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	71
Formati al Porto				

Napoli

17/07/2019	Il Mattino	Pagina 26		72
Il Comune avverte la Sovrintendenza «Navigare si farà»				

17/07/2019	Il Roma Pagina 34		74
<hr/>			
16/07/2019	Informazioni Marittime		75
<hr/>			
17/07/2019	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 2		76
<hr/>			
16/07/2019	Napoli Today		77
<hr/>			

Salerno

17/07/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 26	<i>Nello Ferrigno</i>	78
<hr/>			

Bari

17/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 27		79
<hr/>			

Brindisi

17/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15	<i>CARMEN VESCO</i>	81
<hr/>			

Taranto

17/07/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	<i>ALESSIO PIGNATELLI</i>	82
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

17/07/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27		84
<hr/>			

17/07/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18		85
<hr/>			

Cagliari

16/07/2019	Il Nautilus		86
<hr/>			

16/07/2019	Informazioni Marittime		88
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

17/07/2019	Gazzetta del Sud Pagina 26		89
<hr/>			

Catania

17/07/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 10	91
Armonizzare il piano impositivo e tariffario L' Autorità portuale stoppa la "Security fee"		
16/07/2019	FerPress	92
ADSP Mar Sicilia Orientale: sospesa in via sperimentale per due anni l' addizionale della "security fee"		
16/07/2019	Informare	93
L' AdSP del Mare di Sicilia Orientale sospendere in via sperimentale l' addizionale della "security fee"		

Augusta

17/07/2019	Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania) Pagina 16	94
Porto Augusta, abolita la tassa sulla sicurezza		
17/07/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 18	95
Porto, via alle nuove strategie di mercato		

Palermo, Termini Imerese

17/07/2019	MF Pagina 1	96
In arrivo 39 milioni		
17/07/2019	Giornale di Sicilia Pagina 19	97
Porto, in arrivo 39 milioni per la messa in sicurezza		
16/07/2019	Blog Sicilia	98
Porto di Palermo, stanziati 39 milioni per interventi di messa in sicurezza		
16/07/2019	Stretto Web	99
Il Ministro Lezzi: "stanziati 99 milioni per l' Aeroporto di Reggio Calabria e per i porti di Palermo e Castellammare"		
17/07/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 9	100
Una sede in città per la holding Mobh		

Trapani

17/07/2019	Avvisatore marittimo Pagina 2	<i>Sebastiano D'Agostino</i> 101
Trapani, inaugurato il nuovo ferry terminal		

Focus

17/07/2019	Corriere della Sera Pagina 29	102
Fincantieri-Enel un sistema per elettrificare i porti italiani		
16/07/2019	Portnews	<i>Oliviero Baccelli</i> 103
Dalla parte sbagliata del cannocchiale		
17/07/2019	Avvisatore marittimo Pagina 3	<i>Alessia Spataro</i> 105
Investire nei porti per far volare l'economia		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Gli 80 anni della cantante Milva: il palcoscenico? Mi sento sempre in bilico
di **Mario Luzzatto Fegiz**
a pagina 40



Domani gratis
Abbronzarsi senza rischiare. Su «Salute» i consigli pratici sulle creme, i tempi, i limiti. chiedete in edicola il settimanale sul «vivere bene»



Gli italiani divisi

UNA DONNA E L'EUROPA DA CAMBIARE

di **Paolo Lepri**

Se è vero che «il segreto della libertà è il coraggio», come ha detto ieri Ursula von der Leyen richiamandosi all'antica Grecia di Tucidide e Pericle, la nuova presidente della Commissione dovrà averne molto durante il suo mandato. Questa è una delle poche certezze in un momento così tormentato del progetto europeo. All'ex ministra della Difesa tedesca non mancano esperienze e



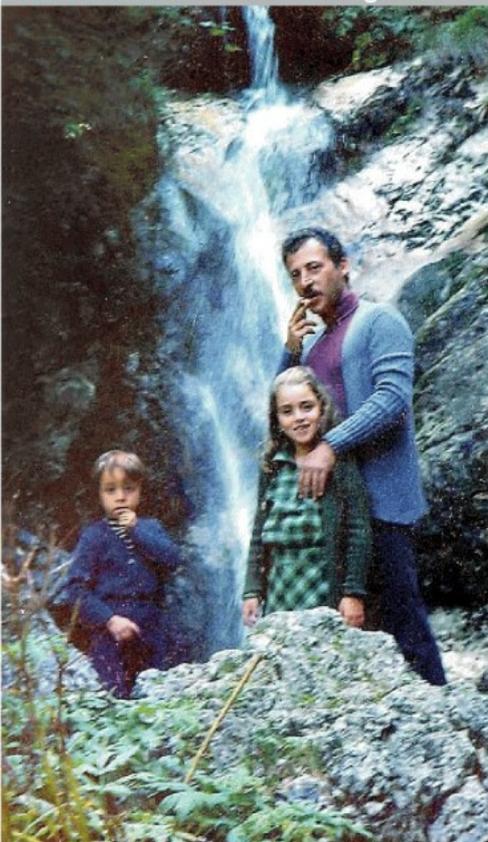
Ursula von der Leyen, 60 anni

determinazione. Ma potrebbero non essere sufficienti.

Perché diciamo questo? Perché il terremoto politico che ha fatto tremare la casa comune avrebbe forse richiesto interventi di emergenza e non una sostanziale assuefazione allo status quo. Si trattava in primo luogo di riavvicinare l'Europa ai cittadini, di intervenire in campi dall'occupazione alla sicurezza — nei quali la gente si è sentita abbandonata. Bisognava rafforzare la legittimità democratica. Tutto questo non è avvenuto. Il fatto che le elezioni di maggio abbiano premiato meno del previsto le forze antagoniste non sarebbe dovuto rimanere soltanto una provvisoria consolazione per i (quasi) vincitori. Il classico respiro di sollievo è durato troppo a lungo.

continua a pagina 26

Paolo Borsellino Gli audio choc del magistrato



Una gita familiare di Paolo Borsellino al Parco d'Abruzzo con i figli Lucia e Manfredi nel 1979

«Libero? Sì, di essere ucciso la sera»

di **Giovanni Bianconi**

«**L**a macchina blindata è disponibile solo la mattina. La sera uso la mia automobile. Non capisco che senso abbia farmi perdere la libertà la mattina per essere poi libero di essere ucciso la sera». Dagli archivi finora segreti della Commissione parlamentare antimafia emerge la voce (amaro) di Paolo Borsellino che l'8 maggio 1984 racconta le difficoltà del pool antimafia già al lavoro al maxi-processo a Cosa nostra.

alle pagine 2 e 3

Su Lega e Russia Palazzo Chigi teme nuove rivelazioni

Conte pensa a una lettera per il vicepremier
Un consulente: sono io il terzo del Metropol

di **Massimo Franco**

Palazzo Chigi teme nuove rivelazioni sul caso Lega-Russia. E si parla di un Conte pronto a mandare una lettera a Salvini per chiedergli di presentarsi, come titolare del Viminale, alla Commissione antimafia a rispondere alle interrogazioni. Intanto emerge una terza presenza al Metropol.

da pagina 5 a pagina 11

«IO NEL MIRINO». MA I PM NON CONFERMANO Salvini e il missile che diventa un caso

di **Elsa Sola**

«**I**neonazi volevano colpire me»: Matteo Salvini svela un retroscena sull'inchiesta della Digos di Torino che ha portato al sequestro di un missile e di un arsenale di armi da guerra nel Pavese. Ma gli inquirenti torinesi, diretti dall'Ucigos, dopo più di 12 mesi di verifiche non hanno trovato alcun riscontro alla tesi del presunto attentato.

a pagina 10

GIANNELLI



SALVOINI

IL MINISTRO FRANCESE

«Cosi Parigi ha aiutato l'Italia sulla procedura»

di **Stefano Montefiori**



Sulla procedura d'infrazione la Francia ha dato una mano all'Italia: lo dice al Corriere il ministro Bruno Le Maire. E sulla scadenza di ottobre: «L'Italia ha accolto modifiche al budget che le permettono di rispettare le regole comuni».

a pagina 13

IL TUMORE, LA RETORICA

Le parole che feriscono

di **Pierluigi Battista**

Molti amici che hanno dato con slancio generoso la loro solidarietà a Sinisa Mihajlovic non hanno avuto il tempo di seguire un servizio della Bbc. Si dice, in quel servizio, che ci sono delle parole che feriscono, nel gergo e nella retorica per indicare chi ha un tumore: guerriero, combattente, eroe.

continua a pagina 21

Influencer sgozzata: per ore sul web

Il fidanzato l'ha mutilata e ha postato la foto. Oscurata in ritardo. Aveva 17 anni

di **Ferruccio Pinotti**

Ha ucciso la fidanzata e ha postato le foto del cadavere su una piattaforma di chat usata dai gamer. L'immagine della ragazza sgozzata è stata oscurata solo dopo ore. Il ragazzo ha tentato il suicidio. Ma è stato fermato dalla polizia. La tragedia a Utica, nello stato di New York. Bianca Devins era un'influencer popolare su Instagram. E aveva 17 anni. Il suo compagno Brandon Clark, 21.



a pagina 19 Bianca Devins, influencer di 17 anni

VENTI GRADI VICINO AL POLO Il caldo nel paese più a Nord

di **Giovanni Caprara**

Nel villaggio canadese di Alert, il centro abitato più a Nord del mondo, il 14 luglio la temperatura ha toccato i 20,5, un livello mai registrato almeno dal 1950.

a pagina 22



TRENTINO

Le Alpi in stile italiano.

Scopri la tua vacanza su visittrentino.info

Gruppo del Sassolungo, Dolomiti

007.17
0 771120 463038
Pubblicazione Spett. n. 4/P. - D.L. 35/2003 conv. L. 48/2004 art. 1, c. 101 Milano





Salvini: "L'inchiesta sul sequestro di un missile è nata da una mia denuncia, gli ucraini volevano uccidermi". Ma i pm smentiscono il solito Cazzaro Verde



ristora INSTANT TEA

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT TEA

Mercoledì 17 luglio 2019 - Anno 11 - n° 195

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 8,00 con il libro "Cosa nostra spiega ai ragazzi"

VON DER LEYEN Neopresidente Ue, non ha la maggioranza Ursula è senza numeri: salvata da Conte e M5S

La prima donna a guidare il governo dell'Europa passa per il rotto della cuffia (appena 9 preferenze), vedendo franare al primo voto parte dell'asse tra popolari, liberali e socialisti che ha contribuito a nominarla



ASL, CULTURA ETC. IL PUTINISMO IN ITALIA INIZIA PRIMA DI SALVINI

CANNAVÒ, GROSSI E MARRA A PAG. 2 - 3

Von d. Leyen

FIORETO D'AGOSTINO A PAG. 13

ENI-NIGERIA Amara rivela le manovre per sabotare il processo Il Patto alla Rinascente ha miracolato Descalzi

L'avvocato, indagato a Milano, accusa il supermanager Claudio Granata: "Ci incontrammo nel pressi del grande magazzino e mi chiese per conto dell'Ad di fermare l'accusatore Armanna"



CONFLITTI INTERESSI Nuova Alitalia: con Atlantia non ha futuro

BARBACETTO A PAG. 14

C. Descalzi

UGO ARRIGO A PAG. 15

Tutto tutto niente niente

MARCO TRAVAGLIO

Il discorso di Chiara Appendino, sindaco 5Stelle di Torino, in Consiglio comunale per licenziare il vicesindaco Guido Montanari e dare l'ultimatum agli ultranzisti della maggioranza è un reperto d'epoca. E non perché imprima una "svolta governista" al M5S, come scrivono stancamente i giornalisti prigionieri abituati a dipingere i "grillini" come dei cavernicoli con l'anello al naso, nemici del progresso, della corrente elettrica e forse anche della ruota. Ma perché impone al movimento una scelta non più rinviabile fra le sue due anime: quella di chi vuole governare cambiando le cose possibili secondo i principi fondanti dei 5Stelle e assumendosi la responsabilità di decidere per il bene di tutti; e quella di chi invoca il "ritorno alle origini" solo per scassare tutto, polemizzare su tutto, bloccare tutto in nome di una "purezza" che diventa sinonimo di irresponsabilità e settarismo. Da quando sono andati al governo di alcune grandi città e poi dell'Italia, i 5Stelle sono passati da movimento di protesta-opposizione a forza di proposta-governo. E hanno iniziato a misurarsi con la vera politica, che è l'arte del possibile: ciò che tentava di spiegare Federico Pizzarotti, primo sindaco M5S di un capoluogo (Parma, dal 2012), incompiuto fino alla rottura per aver accettato un ineccevitore che le leggi non consentivano più di bloccare. Ora tocca a Di Maio inghiottire scelte sgradevoli - si sa a opere inutili come il Tap il Terzo Valico, il contratto con Mittal per l'Irva, l'ingresso di Atlantia (Benetton) nella nuova Alitalia - perché prive di alternative realistiche.

Per chi vuole cambiare le cose e non fa parte del sistema, governare è infinitamente più difficile: fa sempre tutti contro, sia quando riesce a cambiare qualcosa, sia quando non ci riesce. Ne sanno qualcosa le sindache Raggi e Appendino, che in tre anni hanno retto l'urto del sistema politico-mediatistico-affaristico e talora anche giudiziario, che ha tentato in ogni modo di sabotare e spesso ci è riuscito. Anche perché il M5S non ha strutture territoriali che stiano accanto agli amministratori. Nemmeno la sindaca della Capitale, con tutti i suoi errori, ha avuto la necessaria vicinanza in partite decisive come le nomine di assessori e manager, i rifiuti, il taglia-debiti. E quando i vertici le hanno portato qualche assessore o consulente, raramente era gente all'altezza. Anche la Appendino ha sbagliato di suo, dal capo di gabinetto Giordana (poi beccato a far levare la multa a un amico) al portavoce Pasquarella (indagato per strane consulenze) al vicesindaco Montanari (appena sfiduciato per le battucce sul Salone dell'Auto).

SEGUE A PAGINA 24

FIGLI DI PUTIN Gli inquirenti trovano riscontri sul patto dell'hotel Metropol a Mosca

Rubli&Lega: "Accordo concreto" Ecco il terzo uomo: arriva dal Pd

Mannelli



Dopo Gianluca Meranda, che ha rivelato di essere uno degli italiani al tavolo con Savoini in Russia, un suo collaboratore, Francesco Vannucci - ex Mps, poi Margherita e dem - dice: "C'ero anch'io". Gli inquirenti non confermano Dubbi sul ruolo dei Servizi

FELTRI E MILOSA A PAG. 4 - 5

L'ULTIMA LEZIONE DI SALVINI (QUELLO DEI GATTINI SU FB)

ALESSANDRO ROBECCI A PAG. 13

HONDA&C. (E SINDACATI)

Precari: così le aziende aggirano il Dl Dignità

DE RUBERTIS A PAG. 16



PROCESSO DEPISTAGGIO

Cucchi, il gen. Casarsa tira in ballo Tomasone

PACELLI A PAG. 10

BORSELLINO Desecretazione in Antimafia

"Da ragazzo ho invidiato il nipote di un capomafia"



27 anni fa Paolo Borsellino fu ucciso il 19 luglio del 1992. Contrasto

AMURRI, LO BIANCO E RIZZA A PAG. 8 - 9

DOPO 17 ANNI Resa della casta alla legge Sirchia

Acceso dibattito e strepiti, poi la Camera spegne le sigarette

PAOLA ZANCA

Tre divanetti, disposti a ferro di cavallo, affacciano sull'ingresso delle commissioni Lavoro e Bilancio, nel lungo corridoio al quarto piano di Palazzo Montecitorio. Li circonda un parapetto alto nem-



meno un metro. Sul muro campeggia un segnale luminoso: "Vietato fumare". Ma basta premere un interruttore perché la magia si compia. La scritta da rossa si fa verde, due ventole lassù cominciano a girare.

A PAG. 6

SPORT E PRIVACY Ora tutti contro Zazzaroni

Ma sulla malattia di Mihajlovic io difendo chi ha fatto lo scoop

SELVAGGIA LUCARELLI

Conosco Ivan Zazzaroni, direttore del Corriere dello Sport, perché ci divertiamo a vestire i panni di giurati a Ballando con le stelle e saperlo in una polemica incentrata sulla parola "cinismo" mi fa impressione.



Perché Zazzaroni fatica a trattare con cinismo anche un tango fatto male e perché è tra le poche persone che risolve le cose alzando il telefono e senza mai cercare le scortie della nota vocale e del messaggio su Whatsapp.

SEGUE A PAGINA 11

La cattiveria

È morto l'inventore della password. San Pietro: "Dimostrami che non sei un robot"

WWW.FORUM.SPINOZAJT

LA MALEDIZIONE

Don Chisciotte, film impossibile di Orson Welles

PASETTI A PAG. 20





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 167 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

I LIMITI DELLA SICUREZZA

**CHI TIFA PER L'ORSO
(O PER GLI IMMIGRATI)
DALL'ATTICO IN CENTRO**
di **Alessandro Sallusti**

Praticamente tutta Italia sta tifando che nessuno riacchiuffi, vivo o morto, Orso M49, evaso dal carcere per animali dove era stato rinchiuso e ora in fuga nei boschi del Trentino. Soprattutto stanno tifando per la sua libertà senza se e senza ma quelli che non rischiano di trovarselo sul proprio cammino mentre passeggiano per una bella baita da quelle parti, magari isolata come tutte le baite di quelle parti.

Tifare per la libertà di Orso M49 stando in città o da lui lontani mille miglia è cosa più facile che nobile, perché gli orsi, presi a tu per tu, sanno essere cattivi e feroci come tutti gli animali che - illogica coincidenza che non ho mai capito - popolano le più tenere fantasie dei bambini sotto forma di peluche o pacifici eroi dei cartoni: l'orsetto, il leoncino, il lupetto, il pacioccone ippopotamo (dicono sia il più feroce di tutti) e persino il topolino, che non sarà feroce ma se per caso ti morde può mandarti all'altro mondo.

Tifare per Orso M49 è certamente romantico e istintivo, ma è come godere dello spettacolo del mare in tempesta stando non su una barca in balia delle onde, ma sulla terraferma. O, se vogliamo buttarla in politica, essere favorevoli all'immigrazione senza regole abitando in un super attico del quartiere più esclusivo, ben protetti, riveriti di tutto punto.

Purtroppo questa vicenda non è una favola, e dubito pure nella possibilità - comunque vada - di un lieto fine che accenti tutti. La questione non è essere o no animalisti tutti d'un pezzo, sensibili o insensibili, qui non serve aprire la discussione se siamo noi umani ad aver invaso migliaia di anni fa il territorio degli orsi o viceversa loro oggi il nostro, sarebbe come sentenziare se è nato prima l'uovo o la gallina. Così come tra gli umani è stabilito che la libertà ha il limite invalicabile della sicurezza, oggi dobbiamo solo prendere atto che uomini e orsi non possono generalmente convivere, se non con rischi inaccettabili. La gente di montagna - che rispetta l'orso e tutti gli animali ben più dell'animalista metropolitano - questo lo sa bene, conosce il confine tra l'amore, la compassione e la tutela della sua comunità. Lasciamo a loro decidere che fare con Orso M49. Non c'è giudice, corteo o politico che potrebbe decidere meglio. Siamo in buone mani, mani di una saggezza millenaria.

servizio a pagina 15

CASO RUSSIA

Salvini in ostaggio

*Sotto scacco di pm e M5s. E lui cancella l'audizione in Aula
Matteo: un missile per uccidermi. La Digos nega*

LA TEDESCA ELETTA PER SOLI 9 VOTI

Von der Leyen presidente La Lega fuori dall'Europa

Fabrizio de Feo, Gian Micalessin e Massimiliano Scafì

alle pagine 10-11



FIL DI LANA Con 383 sì Ursula von der Leyen è il nuovo presidente Ue

**Pronti, via: è subito retorica rosa
L'ennesima donna che ci ghettizza**

Braghieri a pagina 11

di **Augusto Minzolini**

Alle 8.30 del mattino nella sala lettura di Montecitorio, Michele Zolla, vecchia guardia dc, già sottosegretario ai servizi di sicurezza ai tempi di Fanfani e per anni consigliere

speciale del presidente Scalfaro al Quirinale, cioè dell'uomo che nel '94 imbastì l'operazione che fece fuori Silvio Berlusconi da Palazzo (...)

segue a pagina 2
servizi da pagina 2 a pagina 4

LAVORI MAI SALDATI

L'Anas non paga i debiti Pignorati 200 milioni

Marcello Zacché

■ Fare dell'«insoluto» la propria filosofia di comportamento e applicarla sistematicamente. Capita di avere a che fare con persone o società così ma fa un po' più impressione quando a diffondere il verbo dell'«insoluto» è lo Stato stesso. O più precisamente una sua società controllata: Anas Spa, gestore delle strade e autostrade pubbliche controllato dallo Stato e su cui vigila il ministero dei Trasporti.

a pagina 7

I GUAI DEL VICEPREMIER

«Atlantia decotta
mai in Alitalia»

E ora la Consob
indaga su Di Maio

Gian Maria De Francesco

a pagina 6

I DATI SULLA LOTTA ALLA CORRUZIONE

Raddoppiate le delazioni Siamo un Paese di spioni

Pier Francesco Borgia

■ L'autorità anti corruzione di Raffaele Cantone ha diffuso i dati sul «whistleblowing», ovvero la pratica della delazione incoraggiata per lottare contro la corruzione. Le denunce di dipendenti pubblici contro colleghi sono raddoppiate, da 364 nel 2017 a 783 nel 2018: due segnalazioni al giorno. Secondo i magistrati, però, soltanto venti sono finite in Procura. Le altre erano indimostrabili o infondate.

a pagina 8



APOLLO 11 SULLA LUNA

Quel viaggio
incredibile

servizi alle pagine 16-17

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

• Concorrenza Sleale
• Assenteismo
• Abusi legge 104
• Osservazioni dinamiche

Francesco Ponzi
ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzi@ponzi.com
ponziinvestigazioni.com

800-013458

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREVIZIA)

COME NEL MANGA «HOLLY E BENDI»

Nel videogame sul calcio la Juve diventa Piemonte

di **Benny Casadei Lucchi**

Pixel e silicio per certificare una verità che farà felici molti, farà male a tanti e riporterà in auge un famoso cartone animato. Questa: che la Juventus non è una parte di Torino ma è gran parte del Piemonte, per non dire altro, e che Yoichi Takahashi, il maestro del disegno creatore del manga (...)

segue a pagina 26

LA DECISIONE DELLA SPAGNA

E ora console e siti web debutteranno in biblioteca

di **Vittorio Macioce**

Ana Santos è la direttrice della Biblioteca Nacional de España, fondata da Filippo V nel 1712. È la sacerdotessa del tempio della letteratura spagnola, dove c'è la memoria di una civiltà, un labirinto di carte, libri, manoscritti. Tocca a lei aprire le porte alla narrazione, all'arte, del XXI secolo: i videogames. Non (...)

segue a pagina 13

**I portoni più belli
d'Italia**

Promo e Rivenditori su
bredaportoni.com

BREDA
SISTEMI INDUSTRIALI
PORTONI SEZIONALI EVOLUTI



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXVIII - NUMERO 168, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

PARLA IL LINGUISTA AMERICANO

Noam Chomsky: «Mai come oggi la Terra è a un passo dal disastro»

SEMPRINI / PAGINA 34



JOVANOTTI TRA I PROTAGONISTI

Il Festival della Mente a Sarzana cerca la strada per creare il futuro

OTTAVIANI / PAGINA 33



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 5
Economia-Matrimo	Pagina 12
Genova	Pagina 18
Cinema-Iv	Pagina 30/31
Xia	Pagina 32
Sport	Pagina 36
Mete	Pagina 43

VON DER LEYEN È STATA ELETTA CON UN MARGINE RISICATO E GRAZIE ALL'APPOGGIO DEI CINQUESTELLE E DEI CONSERVATORI POLACCHI

La Lega non vota la presidente Ue Conte s'infuria: «È un tradimento»

Il premier: la scelta del Carroccio contraria agli interessi nazionali, ne pagheranno le conseguenze Ma Salvini a Genova sbotta: «I grillini ormai fanno intese con il Pd. Non escludo le elezioni»

Ursula von der Leyen è stata eletta presidente della Commissione europea con uno scarto di soli 9 voti. E decisivi sono stati quelli del M5S, mentre la Lega è andata in direzione opposta. In una nota il Carroccio ha attaccato proprio i grillini, accrescendo ulteriormente le tensioni nel governo. «Io vorrei andare avanti ma, data la situazione, non escludo più niente», ha confidato ieri a Genova Matteo Salvini.

L'INVIATO BRESOLIN, DI MATTEO, LA MATTINA. MAGRI, PAOLUCCI E SCHIANCHI / PAGINE 2-5

ROLLI



IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

I CONTI SBAGLIATI CHE RIDUCONO IL GOVERNO A PEZZI

È una vittoria stentata ma importante quella di Ursula von der Leyen. L'Italia ne esce con le ossa rotte. Salvini stavolta ha sbagliato i conti.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

LA VISITA DEL VICEPREMIER

Mario De Fazio e Francesca Forleo

«I bassi tolti alla mafia, il capoluogo ligure un modello nazionale»

Il ministro dell'Interno Salvini ha presenziato ieri alla consegna al Comune di Genova di 44 bassi confiscati alla mafia.

L'ARTICOLO E COLLUCCIA / PAGINE 16 E 17

GLI AUDIO INEDITI

Borsellino: scortato di giorno, così possono uccidermi di sera

«Non vedo che senso ha perdere la libertà la mattina per essere libero di essere ucciso la sera». È un Paolo Borsellino stanco, preoccupato ma al tempo stesso forte e battagliero quello che viene ascoltato dalla Commissione parlamentare antimafia nel maggio 1984 e che racconta quanto sia difficile lavorare ad alcuni processi senza computer, con scarso personale negli uffici e scorte che proteggono di giorno ma poi sono insufficienti la sera, per cui lui stesso prende la propria auto il pomeriggio per tornare in tribunale e rientra a casa da solo e senza protezione ogni giorno verso le 22. Il video è tra il materiale che la Commissione parlamentare Antimafia ha desecretato.

ARENA / PAGINA 9



RAPALLO E ZOAGLI, 29 HOTEL SI RIBELLANO A BOOKING «TROPPE COMMISSIONI»

PEDEMONTE / PAGINA 11

BRACCIO DI FERRO SUI VERTICI

Agenzia farmaco, terapia anticancro bloccata da una nomina

La guerra nell'Agenzia del farmaco per la nomina del presidente blocca la terapia anticancro.

RUSSO / PAGINA 10

Alassio pronta a rialzarsi dopo la mareggiata bis



La spiaggia di Alassio (nella foto Franchi) divorata ancora una volta dalle onde

L'INVIATO MENDUNI / PAGINA 11

L'ANALISI

FRANCESCO LALICATA

QUELLE PAROLE CHE LO STATO PREFERÌ IGNORARE

Sono passati 27 anni da quel 19 luglio di via D'Amelio. Sono tanti ma sono niente se ancora oggi sentiamo accapponarsi la pelle ascoltando la voce, le parole gravi, il triste sarcasmo di Paolo Borsellino che illustra a diverse Commissioni antimafia (dal 1984 al 1992) come i magistrati, e l'apparato investigativo più in generale, fossero costretti a lavorare in condizioni proibitive. Da ieri queste "voci" sono disponibili per tutti i cittadini, grazie all'iniziativa dell'attuale presidente della Commissione antimafia che li rende pubblici sul sito dell'organismo parlamentare. Nulla che non fosse conosciuto, è vero, ma sentirlo dire dall'uomo che è andato coscientemente incontro alla morte per non venir meno al suo rigore istituzionale, fa una certa impressione.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

EUROPAM ENERGY STORE

- SERVIZI GAS E LUCE
- EFFICIENZA ENERGETICA
- CARTE CARBURANTE

VIA BRIGATE PARTIGIANE, 112/114, GENOVA.

BUONGIORNO

Che la sconfitta possa essere più gloriosa della vittoria lo sappiamo dai tempi di Ettore, e il pianto di Andromaca molto somiglia al dolore dei tifosi di Roger Federer, un coro greco digitale attorno ai due match point sfuggiti di mano: il piccolo incompiuto passo verso la soluzione del mistero. E invece resterà intatto, come un nuovo mistero della Santissima Trinità, e non sono parole blasfeme, persino l'Osservatore Romano ha commentato la finale di Wimbledon con l'inno mistico a Federer scritto da Carlo Magnani in "Filosofia del tennis": «Colui che porta finalmente la Reincarnazione e la Luce in un mondo ormai compromesso e sconosciuto». Non è una novità, Federer ovvero l'esperienza religiosa è ormai un classico di David Foster Wallace, e

La Santissima Trinità

MATTIA FELTRI

ogni commento di questi giorni conteneva accenni metafisici, sulla grandezza intatta e anzi dirompente davanti al destino ineluttabile. Quasi dimenticato il vincitore. Pure questo articolo, del resto, non ne ha ancora offerto il nome: Novak Djokovic. Per il semplice motivo che il vincitore non doveva essere lui. Doveva essere Federer. Doveva esserlo se questa fosse una storia senza mistero. E invece è così intrisa di imperscrutabile che ancora manca il terzo elemento: Rafael Nadal. La sua semifinale, perduta contro Federer, era già sembrata un'apparizione del sublime, finché la finale non ha spazzato via tutto, una volta di più, lasciandoci di nuovo sbigottiti.

SEGUE / PAGINA 41

Benucci Gruppo Immobiliare

Compravendite
Locazioni Perizie
Via Traverso, 96r
16129 Genova
Tel. 010/581952

Gruppo Agenzie Benucci dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i anni

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22204,08 +0,12% | FTSE 100 7577,20 +0,60% | €/€ 1,1223 -0,41% | SPREAD BUND 10Y 190,70 -2,70 | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

Fisco in ferie
Versamenti sospesi fino al 20 agosto senza pagare maggiorazioni

S. Morina e T. Morina — a pagina 23



Oggi in edicola
Decreto crescita, tutte le novità sulle agevolazioni per i lavori edili

— a 0,5 euro oltre al quotidiano

I CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO. PER MOLTI MA NON PER TUTTI.

Contatta lo specialista

Gruppo **FINSERVICE**
ITALIA DELTA ITALIA SERVIZIO

Commissione Ue, von der Leyen eletta Decisivi i voti M5S

EUROPARLAMENTO

Al nuovo presidente della Commissione europea 383 sì e 327 voti contrari

L'Italia diventa un caso: determinante il voto M5S mentre la Lega dice no

Nel programma maggiore inclusione sociale, ambiente e più attenzione al lavoro

All'Europarlamento un voto al di sotto delle attese. L'ex ministro tedesco alla Difesa, Ursula von der Leyen, designata dal Ventotto a succedere a Jean-Claude Juncker, è stata eletta ieri dal Parlamento europeo presidente della Commissione Ue ma con soli 383 voti a favore a fronte della maggioranza necessaria di 374 voti. Dunque con un margine di soli 9 voti. I contrari sono stati 327. L'annuncio è stato dato dal presidente del Parlamento europeo, italiano David Sassoli. Von der Leyen ha ricevuto meno

consensi rispetto ai suoi due predecessori, Juncker e Barroso. Ad un primo esame, sono stati determinanti i voti del Movimento 5 Stelle, mentre la Lega ha espresso voto contrario. «È gravissimo il voto europeo von der Leyen passa grazie all'asse Merkel, Macron, Renzi, Stelle. Avrebbe potuto essere una svolta storica: la Lega è stata coerente con le posizioni espresse finora, ha tenuto fede al patto con gli elettori e difende l'interesse nazionale», riporta una nota della Lega.

«In democrazia la maggioranza è la maggioranza. Mi sento molto onorata e sono sovrappiù, la fiducia che riponete in me la riponete nell'Europa, un'Europa forte e unita da Est a Ovest, da Nord a Sud, pronta a combattere per il futuro invece che contro sé stessa. Il compito che dovrò affrontare pesa su di me ed il mio lavoro comincia adesso», ha detto von der Leyen appena eletta. «Ringrazio tutti i membri del Parlamento europeo che hanno deciso di votare per me, ma il mio messaggio è lavoriamo insieme in modo costruttivo», ha aggiunto.

Inclusione sociale, ambiente e lavoro al centro del suo programma. Romano e Pelosi — a pagina 3

IL PROGRAMMA



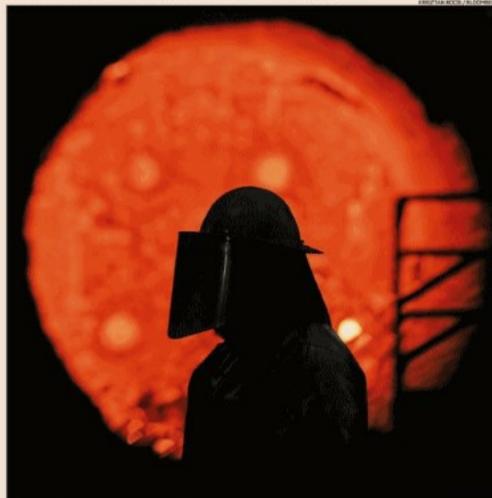
COMMISSIONE UE
Al nuovo presidente, Ursula von der Leyen, il 52,2% del consenso

LAVORO
Creare un meccanismo europeo di riassicurazione per i disoccupati che riduca i costi per gli Stati

CLIMA
L'Europa diventi il primo continente climaticamente neutrale entro il 2050, CO2 ridotta del 60% entro il 2030

DIRITTI SOCIALI
Garantire che ogni persona possa avere un salario minimo. L'ottimale è avere contrattazioni collettive

IN DIECI ANNI PERSE 6,5 MILIONI DI TONNELLATE DI ACCIAIO



Settore in affanno. Chiusure controllate e crisi aziendali hanno ridotto la produzione nazionale di acciaio

La crisi silenziosa della siderurgia italiana

Matteo Menghelli — a pag. 8

PANORAMA

EUROPA E RUSSIAGATE

Salvini: tra M5S e Pd troppe convergenze Torna l'opzione voto

Matteo Salvini crede ma solo parzialmente al pressing del 5 stelle e dell'opposizione sul Russiagate. Riferirà al Parlamento, ma solo nel question time settimanale. Per la Lega le convergenze M5S-Pd mettono in pericolo il governo. E per la prima volta Salvini apre all'ipotesi del voto: non subito, forse in primavera. — a pagina 7

VENDITE DI STATO

Dismissioni immobiliari, domani i primi bandi

Via domani ai primi bandi del Demanio per vendere 90 fra immobili residenziali, commerciali, palazzi storici, ex caserme e terreni. È il primo passo di un'operazione che nei prossimi mesi proporrà in asta 240 immobili. — a pagina 6

DIVORZI DALLA UE

L'hard Brexit spinge la sterlina ai minimi dal 2017 sul dollaro

Degli Innocenti — a pag. 20

E-COMMERCE

Poste, Mattarella inaugura il maxi polo di Bologna

Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha inaugurato ieri il nuovo mega hub di Poste Italiane all'interporto di Bologna. Un centro logistico di smistamento di posta, pacchi e di sviluppo dell'attività di e-commerce. — a pagina 9

RILANCI

Gruppo Condotte, arrivano manifestazioni d'interesse

Arrivano le manifestazioni di interesse (in totale sono 21) per il gruppo Condotte. Il plotonico dei potenziali acquirenti comprende tutti i maggiori player del settore delle costruzioni. Tra i gruppi in gara, anche Salini Impregilo. — a pagina 14

Siri: Flat tax al 15%, tre tetti di reddito

FISCO

Audizione di Tria al Senato: allo studio diverse ipotesi, decisione a fine settembre

Armando Siri svela il piano della Lega per la Flat tax. L'aliquota del 15% si applicherà per il single monoreddito fino a 30mila euro, per i nuclei familiari fino a 55mila euro, estendibili a 65mila per le famiglie con due o più redditi. Tria al Senato: allo studio diverse ipotesi. — Servizi a pagina 5

LA LETTERA

PRIORITÀ È IL TAGLIO DEL CUNEO

di Luigi Di Maio

Gentile direttore, Intervengo dalle pagine del suo giornale per affrontare un tema che mi sta molto a cuore e che nei prossimi giorni interesserà l'azione di governo la nuova legge di Bilancio. È molto importante che il mio avviso che tutto il governo, nella sua

espressione più alta che sono i ministri, avvi un percorso di dialogo ampio e costante che consenta di poter interpretare al meglio le esigenze dell'Italia, che nonostante tutte le difficoltà della congiuntura internazionale, sta dando prova del suo immenso valore. — Confidiamo a pag. 7

Scatto dell'export (+8%) a maggio

DATI ISTAT

Il surplus commerciale sale di quasi 2 miliardi Boom della farmaceutica

Il surplus commerciale dell'Italia aumenta di quasi due miliardi di euro a maggio. L'Istat stima un incremento di 1,981 miliardi, da +3,366 miliardi a maggio 2018 a +5,347 miliardi a maggio 2019, su base annua, a maggio l'export cresce dell'8 per cento. — Servizi a pagina 2

EUROPA SOTTO TIRO

COMMERIO GLOBALE
Nei dazi la strategia economica e politica di Trump

Gianmarco Ottaviano — pag. 17

L'INDAGINE

INTESA-EINAUDI
Record storico in Italia di reddito risparmiato: il 12,6%

Lucilla Incurvati — pag. 15

È facile, è FABO!

SPEDIZIONI SICURE
FABO Ship - Etichette anti-effrazione. Applica, sigilla, spedisce.

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

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

Scopri gli utilizzi su fabosolutions.com

MADE IN ITALY

FABO
IDEE E SOLUZIONI ADESSIVE

Deutsche Bank, in vendita asset per 74 miliardi (con lo sconto Bce)

CREDITO

Decisivo l'aiuto Eurotower per far decollare il piano di ristrutturazione

Nasce la "bad bank" con cui Deutsche Bank cercherà di vendere attività non strategiche per 74 miliardi di euro. Il suo nome di battesimo è "C.R.U." (capital rescue unit), ma il mercato l'ha già ribattezzata "bad bank". In realtà è una sorta di sala d'attesa dove verranno parcheggiate le attività che il gruppo ha deciso di cedere. L'obiettivo è di liberare 5 miliardi di capitale entro il 2022. Un piano ambizioso. Che non sarebbe stato possibile senza un'aiuto della Vigilanza della Bce: temporaneamente, consentirà infatti al gruppo tedesco di «navigare» con un livello di Ceti (capitale primario) scontato dello 0,5%.

Rufacchi e Graziani — a pag. 13

917 miliardi
Patrimonio investibile da parte di fondi pensione, casse e assicurazioni

Imprese Investitori istituzionali, obiettivo 10 miliardi alle Pmi

— a pagina 16

MONTE DEI PASCHI

IL PROCESSO
Banda del 5%, tutti assolti perché «il fatto non sussiste»

Ellis e Monaci — a pag. 12

EMISSIONI
Siena torna sul mercato dei bond ma paga il 10,5%

Maximilian Cellino — a pag. 11

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



#Lavoratorecerca, caccia aperta agli specialisti

Tra un lato skills digitali, laurea STEM, profonda conoscenza delle nuove tecnologie. Dall'altro abilità tecniche, diploma "professionalizzante", forte manualità. Sono queste le due arime che compongono dietro gli oltre 50mila annunci di lavoro nella bacheca virtuale di Monster Italia, società specializzata nel recruiting online.

Francesca Barbieri — a pag. 27



Mercoledì 17 Luglio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 167 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*Offerta associabile con Marketing Oggi (Italia) e 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



OIC
Principi contabili retroattivi. Ma con eccezioni (tra cui l'onerosità)
Pradeani a pag. 30

INDICI DI AFFIDABILITÀ
Per 20 Isa è già ora di cambiare. Interessati anche i professionisti
Bionzi a pag. 31

AGENZIA DELLE ENTRATE
Sismabonus ed ecobonus sono cedibili a soggetti collegati ai lavori
Provano a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Immobilitatali - Il decreto con l'elenco di terreni ed edifici in vendita
Whistleblowing - Il rapporto dell'Anac
Indici sintetici di affidabilità - L'audizione della Sose in Parlamento

Contro la riforma delle autonomie voluta da Lega e Pd si schierano Vaticano e sindacati
Carlo Valentini a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Collegi sindacali a stecchetto

I professionisti componenti degli organi di controllo delle società pubbliche subiranno un dimezzamento dei propri emolumenti. Coinvolto il 60% degli enti

I professionisti componenti degli organi di controllo delle società pubbliche subiranno un dimezzamento dei propri emolumenti, che si manifesterà in circa il 60% degli enti. I decrementi più importanti si avranno nelle società più grandi. Lo evidenzia una analisi dei commercialisti sugli effetti del regolamento del Mineconomia in dirittura, effettuata su un panel di 200 società rappresentative delle cinque fasce dimensionali previste.

Damiani a pag. 28

Piombino diventa il polo italiano di demolizione delle grandi navi



Piombino, con un investimento di 14 milioni di euro, diventa di fatto il primo e unico polo italiano per le demolizioni navali. Si comincia con gli ultimi 12 cassoni del relitto della nave da crociera Costa Concordia naufragata all'isola del Giglio nel 2012, che saranno in parte demoliti e in parte riutilizzati per la costruzione di una banchina galleggiante. Sarà la prima commessa che metterà Piombino al centro del sistema nazionale ed europeo delle demolizioni delle navi. A occuparsi del progetto è Piombino industrie marittime, una società fondata nel 2016 dalla genovese San Giorgio del Porto e dalla livornese Fratelli Neri. Per ottenere le autorizzazioni sono stati necessari tre anni.

Merli a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO
Un famoso giurista italiano disse che i capitali internazionali continueranno ad arrivare con difficoltà in Italia fino a che non si riuscirà a tradurre facilmente e chiaramente in inglese lo Statuto dei lavoratori. Anche il governo giallo-verde non è traducibile in inglese. Il primo ministro, Giuseppe Conte non è il leader di una maggioranza. In effetti, sotto di lui (apparentemente) ci sono due vice primi ministri che, oltre a tirare ognuno dalla sua parte, hanno più potere del premier stesso. Non solo, dalle due forze al governo (M5s e Lega), l'M5s è il partito che ha il maggior numero di voti in parlamento e quindi (sempre formalmente) ha la leadership nella coalizione. Ma siccome la Lega è il partito che è stato più votato alle elezioni europee, che si sono svolte successivamente, pur essendo in parlamento meno seggi di M5s, è diventato, di fatto il partito di maggioranza relativa (sia pure plurinazionale). Stipiano forse che l'Italia sia la patria di Pirandello? Così è (se vi pare).

MOLTI VERSO FDI/T
A Catania scompare il simbolo di Forza Italia
Costa a pag. 7

DECRETO
Lo stato mette in vendita immobili per 1,2 miliardi di euro
Ceriano a pag. 34

VIOLENZA GIOVANILE
La Germania si domanda se arrestare anche i dodicenni
Giardina a pag. 14

THE BEST IN LOMBARDY
Carlo Alberto Panont: servono tanti piccoli Vinitaly
Chiarello a pag. 22

PININFARINA
Arriva Battista, l'hypercar elettrica da due mln di euro
Ferroni a pag. 15

CANALI TV
Reteconomy e Bike Channel sono oscurati
Plazzotta a pag. 22

EDITORIA
Stampa Usa, persi 3 mila posti di lavoro nei primi 5 mesi
Capisani a pag. 17



**IL NOSTRO CAMPO:
LA CONSULENZA
SPECIALIZZATA PER
LE AZIENDE AGRICOLE**



AGRINOVERIM focalizza la propria attività di consulenza sul segmento agricolo e agroindustriale. Con un team di Professionisti accreditati nel settore, offre tutte le competenze necessarie per rispondere in modo efficace alle esigenze di tipo fiscale, legale, finanziario e organizzativo dell'azienda agricola.

in 02 49 75 85 71 | www.noverim.it | info@agrinoverim.it

Con guida «Cano» proprio presso scarsi nei nuovi investimenti a € 5,50 in più. Con guida «Modello 150» e reddito 2019 a € 6,00 in più. Con «Codice del Lavoro» e € 12,90 in più.



Oggi a € 1,50
 con
Album
 Mercoledì
 17 luglio 2019
 Anno 44 - N°168

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

OMBRE RUSSE

Moscopoli incendia il Parlamento

Il Pd in rivolta: Salvini venga a spiegare. D'Uva (M5S): "Non può sottrarsi" Il vicepremier si rifiuta. Fico scrive al governo. Savoini, indagine sui conti Metropol: il terzo uomo è un avvocato ex Margherita

di Bonini, Casadio, De Marchis e De Riccardis • alle pagine 4,6 e 7

L'editoriale

La sinistra e i fili tirati dal premier

di Eugenio Scalfari

Conte non è un titolo dell'aristocrazia nel caso che ci riguarda e riguarda l'intera Italia. Conte è un avvocato e un professore di vasta esperienza. È nato nell'agosto del '64 ed è un giurista laureato con lode alla Sapienza di Roma. Si è iscritto all'albo degli avvocati nel '92 ed è specializzato nelle cause in Cassazione. È stato anche professore associato di diritto privato e professore ordinario all'università di Roma, a quella di Sassari, a quella di Firenze e all'università Luiss Guido Carli di Roma. Il 27 febbraio 2018 è stato presentato da Luigi Di Maio come candidato alla posizione di ministro della Pubblica amministrazione.

• continua a pagina 27



▲ La protesta Il Pd in aula alla Camera mostra le foto di Salvini con Savoini

Il commento

La Costituzione calpestata

di Claudio Tito

«I membri del governo, anche se non fanno parte delle Camere, hanno diritto, e se richiesti obbligo, di assistere alle sedute». Questo è l'articolo 64 della Costituzione. • a pagina 26

Il retroscena

Matteo ha paura del ribaltone

di Tommaso Ciriaco

«Chissà come si dice in russo "triste, solitario y final". Chiuso nel suo ufficio al Viminale, Matteo Salvini rimuginava sul passato mentre naviga al buio nel presente. • a pagina 6

Decisivi i voti pentastellati



▲ L'elezione Ursula von der Leyen ringrazia i deputati Ue

Ursula d'Europa regina per un soffio

di Alberto D'Argenio

In aula esordisce ricordando Simone Weil, citazione appropriata per la prima donna presidente della Commissione europea. Istituzione che vuole tingere di rosa e di verde, assegnando la metà dei portafogli a personalità femminili e puntando sulla lotta al cambiamento climatico. Ma quello di Ursula von der Leyen sarà anche un team in continuità con la squadra uscente di Jean-Claude Juncker. E i due vicepresidenti saranno il socialista Frans Timmermans e la liberale Margrethe Vestager.

• a pagina 3 servizi di Mastrobuoni e Vitale • alle pagine 2 e 3

L'analisi

Il pasticcio di Strasburgo

di Andrea Bonanni

«E letta con una maggioranza risicata von der Leyen potrà contare su un sostegno politico forte solo se riuscirà a ricucire i molti strappi che hanno portato alla sua nomina. • a pagina 26

RIMASTI SENZA DIRITTI. A BARI OCCUPATA SAN NICOLA

La protesta dei 100 mila invisibili

Leggi e sgomberi della stagione salviniana stanno creando una massa di persone senza diritti. Immigrati, profughi, rom e sinti, ma anche italiani: almeno 100 mila invisibili, che nessuno riuscirà mai a censire. E a Bari i "nuovi schiavi" hanno chiesto gli stessi diritti dei braccianti: per protesta hanno occupato, simbolicamente, la basilica di San Nicola.

di Foschini e Ziniti • alle pagine 8 e 9



▲ Bari La protesta in San Nicola

Il bambino dei libri saluta gli amici "Continuo a studiare"

di Lorenzo D'Albergo

La prima notte nel centro di accoglienza è scivolata tra le lacrime. Un pianto silenzioso. Composto anche nel dolore Rayane, «il bambino coi libri». • a pagina 9

IL LIBRO DEL MOMENTO

LA VERITÀ SU SAVOINI, I RAPPORTI CON SALVINI E LA RUSSIA DI PUTIN

«Savoini è palesemente uno dei "demoni di Salvini", come documenta il libro inchiesta di Claudio Gatti.» MASSIMO GIANNINI, LA REPUBBLICA

chiarelettere

CLAUDIO GATTI I DEMONI DI SALVINI

3 EDIZIONI

I POSTNAZISTI E LA LEGA

LA PIÙ CLAMOROSA INCHIESTA CHE POLITICA DELLA STORIA ITALIANA

con CD Von Karajan €11,40

NZ

Seede: 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: public@amanzoni.it

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



Cinema La nuova 007 nera non è una vittoria delle donne

CATERINA SOFFICI - P. 23

La sfida Le tre nonnine promosse all'esame di quinta

NICCOLÒ ZANCAN - P. 15



Artissima Arriva un'edizione sul rapporto desiderio-censura

EMANUELA MINUCCI - P. 24



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.194 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV./N.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TD II www.lastampa.it GNN

VON DER LEYEN PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA. IL CARROCCIO VOTA CONTRO, DECISIVO IL SÌ DEL M5S

Ue, l'ira di Conte: traditi dalla Lega

Il premier: la scelta dei leghisti contraria agli interessi nazionali, ne pagheranno le conseguenze Salvini stanco dei grillini: ormai fanno intese col Pd, di questo passo l'esecutivo può anche cadere

IL GOVERNO NE ESCE FRANTUMATO

MARCELLO SORGI

È una vittoria stentata, risicata, ma importante, quella di Ursula Von der Leyen, la (ex) ministra tedesca eletta con soli 9 voti di maggioranza (383 su 374), una sessantina di franchi tiratori e l'appoggio determinante di 5 Stelle, Orban e Kaczynski a presidente della Commissione europea dall'Europarlamento di Strasburgo. Spinta da molti a rinviare un passaggio a rischio, in cui la maggioranza europeista di popolari, socialisti, liberali e verdi si era spaccata, con metà dei socialisti che non avevano accettato l'estromissione di Timmermans e i verdi schierati per il «no», Vdl, com'è stata già soprannominata, ha scelto di rischiare e ha vinto, battendo l'ala estrema del fronte sovranista, in prima fila Salvini e la Lega, Le Pen e AfD, il partito di estrema destra della Germania.

CONTINUA A PAGINA 23



La tedesca Ursula von der Leyen è la prima presidente donna della Commissione europea. Ha ottenuto 383 voti, solo 9 in più del necessario. Determinanti i sì del 5 Stelle. La Lega contraria. BRESOLIN, LA MATTINA, MAGRI E SCHIANCHI - PP 2-3-7

LA NUOVA LEADER

È IN SALITA L'EUROPA DI URSULA

STEFANO STEFANINI

Ancora una volta l'Europa si salva in angolo. Dopo il voto di ieri sera, nell'emiciclo di Strasburgo più che celebrare si respirava lo scampato pericolo. Certo, l'Ue festeggia la prima donna alla Presidenza della Commissione.

CONTINUA A PAGINA 5

LE REGISTRAZIONI INEDITE DEL MAGISTRATO UCCISO NEL '92

Borsellino: scortato di giorno così mi ammazzano la sera

La commissione parlamentare antimafia toglie il segreto sulle audizioni di Paolo Borsellino fra il 1984 e il 1991. «Io con la macchina blindata solo di mattina, libero di essere ucciso la sera», diceva il magistrato. Il fratello: «Tanti atti ancora da svelare negli archivi di Stato». ARSINA - P. 10

L'ANALISI

LO STATO NON VOLLE SENTIRE

FRANCESCO LA LICATA - P. 10

MALA BUCROAZIA

Le nomine all'Aifa bloccano il farmaco contro il tumore

PAOLO RUSSO

L'accordo è fatto: fra l'Aifa, l'Agenzia italiana del farmaco e la multinazionale Novartis c'è un'intesa chiara e precisa sul prezzo della super terapia anticancro a base di Car-T, i linfociti trasformati in laboratorio in armi per riconoscere e uccidere le cellule tumorali. - P. 13

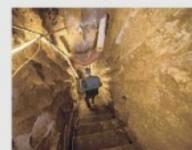
STAMPA PLUS ST+

REPORTAGE

LETIZIA TORTELLA

Ecco il tunnel segreto con cui Hezbollah voleva colpire Israele

P. 9



IL CASO

FRANCESCO GUERRERA

La Cina rallenta: è il risultato dei dazi Usa

P. 23



LE STORIE

MARCELLO GIORDANI

Soriso, il frutteto dove rinascono le mele antiche

P. 28

MATTEO PRIA

Vercelli, edicole sacre salvate dal gruppo riunito su Facebook

P. 28

BUONGIORNO

La Santissima Trinità

MATTIA FELTRI

Che la sconfitta possa essere più gloriosa della vittoria lo sappiamo dai tempi di Ettore, e il pianto di Andromaca molto somiglia al dolore dei tifosi di Roger Federer, un coro greco digitale attorno ai due match point sfuggitigli di mano: il piccolo incompiuto passo verso la soluzione del mistero. E invece resterà intatto, come un nuovo mistero della Santissima Trinità, e non sono parole blasfeme, persino l'Osservatore Romano ha commentato la finale di Wimbledon con l'inno mistico a Federer scritto da Carlo Magnani in "Filosofia del tennis": «Colui che porta finalmente la Reincarnazione e la Luce in un mondo ormai compromesso e sconosciuto». Non è una novità, Federer ovvero l'esperienza religiosa è ormai un classico di David Foster Wallace, e

ogni commento di questi giorni conteneva accenni metafisici, sulla grandezza intatta e anzi dirompente davanti al destino ineluttabile. Quasi dimenticato il vincitore. Pure questo articolo, del resto, non ne ha ancora offerto il nome: Novak Djokovic. Per il semplice motivo che il vincitore non doveva essere lui. Doveva essere Federer. Doveva esserlo se questa fosse una storia senza mistero. E invece è così intrisa di imperscrutabile che ancora manca il terzo elemento: Rafael Nadal. La sua semifinale, perduta contro Federer, era già sembrata un'apparizione del sublime, finché la finale non ha spazzato via tutto, una volta di più, lasciandoci di nuovo sbigottiti.

CONTINUA A PAGINA 35

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA



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

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

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



IN EDICOLA

Class

IMMAGINE A VIVERE LA REALTÀ VIRTUALE

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Burberry, i conti sorprendono e il titolo vola
 Il brand registra ricavi in crescita del 4% grazie alla collezione di Tisci
Ferraro in MF Fashion



MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Jp Morgan e Goldman battono le attese
 Positivi i conti del secondo trimestre delle banche Usa
Corvi a pagina 9

Anno XXIII n. 140
 Mercoledì 17 Luglio 2019
 €2,00 *Classeditori*

IN EDICOLA

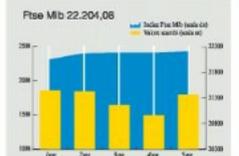
Gentleman

COGITO ERGO CEO

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Con MF1 Magazine for Fashion n. 88 a €1,30 €1,30 + €1,00 - Con MF1 Magazine for Living n. 46 a €1,00 €1,00 + €1,00

Spettatore n.a.p. art. 1 a.l. 1. - 4094, DCC Milano - tel. 2.140 - CA P. 428 Francia €1,00



BORSA +0,12% 1€ = \$1,1223

Dow Jones	27.263	Euro-Vin	121,10
Nasdaq	8.225	Euro-Pris	1.1075
Tsuy	21.233	Btp 10 Y	1.3214
Francoforte	12.431	Bund 10 Y	-0,4026
Zurigo	8.851	FUTURE	
Londra	7.877	Euro-Btp	130,85
Parigi	5.814	Euro-Bund	165,89
		US T-Bond	153,29
VALUTE-RENDIMENTI		Flite Mib	22,125
Euro-Dollaro	1,1223	S&P500 Cme	3.009,5
Euro-Sterlina	0,8429	Nasdaq100 Mib	7,966

FOCUS OGGI
Scaroni in roadshow per il nuovo stadio
 Il presidente del Milan è alla ricerca di partner per finanziare l'impianto di San Siro. Il nodo del business center
Montanari a pagina 2

IL ROMPIESPREAD
 Salvini oggi visiterà il gattile del Veneto. Vecchia regola dei social: se devi recuperare follower, posta gattini

VALUTE DIGITALI DOPO TRUMP E LA FED ANCHE IL SENATO USA SI SCHIERA CONTRO LA MONETA DI FACEBOOK

Gli Stati Uniti bocciano Libra

Nel mirino la gestione dei dati degli utenti e l'impatto sulla stabilità monetaria globale. Intanto Powell parla di crescenti incertezze economiche e avvicina ancor di più il taglio dei tassi Usa
(Berengario, Bertolino e De Mattia alle pagine 8 e 9)

LA CANDIDATA DELL'ASSE FRANCO-TEDESCO ELETTA PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE CON APPENA 9 VOTI PIÙ DEL QUORUM

I 5 Stelle portano Von der Leyen al timone Ue

Decisivi i 14 sì dei grillini. Contrari sovranisti e verdi. Nel programma salario minimo e pmi
(Pira a pagina 7)

BOND/1
Giù all'1,6% il tasso del Btp A 7 anni Atene paga l'1,9%
(Zangrandi a pagina 4)

BOND/2
Mps emette un decennale da 300 milioni al 10,5%
(Dal Maso a pagina 5)

POLO COSTRUZIONI
Prende il via Progetto Italia, Astaldi salva a fine luglio
(Follis a pagina 2)

INTESA-EINAUDI
Gli italiani risparmiano ma investono solo nella casa
(Cervini a pagina 11)

Internazionalizzazione
 Negoziazione
 Public Affairs
 Consulenza Strategica

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



affariesteri.it

Daniele Rossi al meeting di Assarmatori

Giulia Sarti

ROMA Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, ha partecipato al meeting di Assarmatori. Perché? E quale è il ruolo dell'associazione che rappresenta nello scenario europeo? A queste domande ha risposto ai nostri microfoni a margine dell'evento.

The screenshot shows the website interface for the article 'Daniele Rossi al meeting di Assarmatori'. At the top, there is a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a search icon. Below the navigation, the article title is prominently displayed. A sub-headline reads 'Qual è il ruolo di Assoport in Europa?'. The author's name, 'Giulia Sarti', is visible. A large video player is present, but it displays an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right of the video player is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registra' button. Below the video player, there are social media sharing icons and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' which includes 'Hamburg Sud, dall'Oriente scalerà Genova'. At the bottom, there is a 'POTREBBE INTERESSARLE' section with three article thumbnails: 'Messina sul futuro degli armatori', 'Bono: "Il lavoro c'è, manca la...', and '"Politica marittima e Mediterraneo, la...'. On the far right, there is a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles.

La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Ormeggiatori ed Escola Europea insieme per "Formati al porto"

CIVITAVECCHIA - Con l'obiettivo di offrire la disponibilità ad effettuare visite marittime guidate all'interno dell'area portuale di Civitavecchia, il direttore degli Ormeggiatori e Barcaiooli della città laziale, Angelo Bonomo, ha firmato un accordo di collaborazione triennale insieme al direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodès. Il nuovo progetto "Formati al Porto" ha l'ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l'attività marittima e il trasporto intermodale. L'iniziativa mira a far entrare i giovani in contatto con la comunità e le attività portuali e apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Avranno un'esperienza diretta di infrastrutture, strutture e operazioni. Inoltre, il progetto migliorerà l'allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo. Il gruppo Ormeggiatori opera da sempre alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell'ambiente e delle vite umane, assicurando altresì il regolare svolgimento dei traffici. Grazie all'accordo di collaborazione appena siglato, si impegna attivamente a garantire il regolare svolgimento delle visite marittime guidate all'interno dell'area portuale di Civitavecchia. Da parte sua, la Escola Europea ha già acquisito una certa esperienza con questo tipo di programmi. Il progetto Forma' t Al port è stato lanciato nel 2014 a Barcellona. L'iniziativa è stata un successo e dopo il primo triennio gli accordi con sponsor e partner sono stati rinnovati all'inizio del 2018 per altri tre anni con centri più educativi disposti a partecipare. La formazione è impartita da esperti e professionisti del settore italiano e spagnolo, assicurando ai partecipanti un contenuto educativo di alta qualità. Il team docenti, ancora da confermare, sarà composto da rappresentanti delle compagnie e delle istituzioni direttamente coinvolte nella gestione del trasporto marittimo a corto raggio in Italia. Il corso, oltre a poter contare sull'appoggio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha il sostegno di importanti associazioni del settore, tra cui: **Assoport**, Confitarma, Assarmatori. Il corso pilota FormatI Al Porto è previsto per l'autunno 2019. (16 Lug 2019 - Ore 14:45)



Il Piccolo

Trieste

IL CONVEGNO

Assarmatori: serve una strategia Ue per i porti italiani sulla Via della Seta

ROMA. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta di G2 con Cina e Stati Uniti contrapposti, motivo per il quale si rende necessario fare **sistema** - con un forte richiamo all' Europa - perché «nessuno di noi basta da solo». C'è chi invece, come l'economista Giulio Sapelli, la definisce «una tigre di carta» e deplora il fatto che l'Italia e l' Europa «si arrendano a mani alzate». E di Cina ha parlato a lungo anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chiedendo all' Europa la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla Via della Seta. Ciò significa anche che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. Assarmatori si è candidata quindi a promuovere subito «un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture». E chiede con forza all' Unione Europea, una nuova politica marittima e una nuova politica per il Mediterraneo auspicando la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti. «Ma la direzione concorrenza della Commissione Europea andrebbe abolita», ha aggiunto l' ad di Fincantieri Giuseppe Bono in polemica con Bruxelles che ha ancora sotto esame il dossier Stx: «Noi abbiamo acquisito in Francia Stx, ma siamo fermi perchè la Dg Competition deve fare le sue istruttorie». Secondo Bono «le interpretazioni tecnico-giuridiche delle commissioni sono molto lontane dalla necessità reali del **sistema** economico e in particolare dell' industria». Per il numero uno di Fincantieri «l' Europa deve competere come Europa, e non bloccare le aggregazioni tra aziende, l' unico **sistema** per creare gruppi in grado di competere a livello internazionale». Per Fabrizio Palenzona, presidente di Confrtrasporto, il settore sconta il fallimento di una politica e di una programmazione del trasporto, quando trasporto e logistica significano per il nostro Paese occupazione e competitività. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, nelle conclusioni, ha annunciato i lavori di un tavolo tecnico per snellire le norme sui dragaggi nei porti e lo sblocco della cabina di regia delle **Autorità di Sistema Portuale** al fine di rendere competitivo, anche con misure che riguardano i collegamenti ferroviari da e per gli scali marittimi, l' intero **sistema** trasportistico italiano. --a.g. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper clipping with two main articles. The top article is titled 'ECONOMIA Trieste Airport, rebus Alitalia <<A rischio il volo per Milano>>' and discusses the financial and operational challenges of the Trieste airport, mentioning Alitalia's role and the risk to flights to Milan. The bottom article is titled 'Assarmatori: serve una strategia Ue per i porti italiani sulla Via della Seta' and discusses the Italian shipping industry's (Assarmatori) call for a European Union strategy to support Italian ports along the Silk Road. The clipping includes a small photo of a man in a suit, likely a representative of the industry, and various sub-headers and text columns typical of a newspaper layout.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

operazione azienda speciale

Porto, Nicoli: «La Regione si arrende allo Stato»

Il capogruppo di Fi chiede di conoscere tutti i dettagli della procedura e se siano state fatte perizie sul valore dei terreni

Tiziana Carpinelli Passa, sotto la lente di Giuseppe Nicoli, l'operazione Azienda speciale. Quando in ballo ci sono cifre a sei zero e, soprattutto, interessi economici oltre che posti di lavoro, è prerogativa di un consigliere regionale, quantunque di maggioranza, fare le pulci alla sua stessa parte politica. Questo l'ex vicesindaco di Monfalcone, capogruppo di Forza Italia sugli scranni di piazza Oberdan, lo sa bene. Ecco perché dopo l'articolo apparso sabato su queste colonne in merito alla delibera dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico orientale sull'acquisizione da 15 milioni di euro dell'Azienda speciale, fino a prima gestore dello scalo di Portorosega, ha drizzato le antenne. Per diventare operativo l'atto, comunque, dovrà attendere il parere della Corte dei conti. Essenzialmente tre le questioni di cui Nicoli chiede conto con un'interrogazione indirizzata alla giunta Fedriga, per conoscere «quale procedura pubblica sia stata compiuta nell'individuazione del soggetto acquirente nella trattativa tra **Autorità portuale** di Trieste e Camera di commercio», se vi sia «una perizia asseverata sui terreni oggetto di vendita», posto che quelle aree «sono state acquisite dall'Aspm anche grazie a contributi pubblici come il Fondo Gorizia, per il quale vi era interesse non solo regionale a che tali beni rimanessero in gestione a un ente di controllo locale» e, infine, di apprendere l'entità degli «investimenti sul territorio» di Cciaa a seguito dell'operazione. Per l'azzurro, che è pure consigliere comunale con delega a Urbanistica e Lavori pubblici, la Regione «non può abdicare al suo ruolo di programmazione e pianificazione dello sviluppo degli scali marittimi di Trieste e Monfalcone, relegandosi a una posizione di totale subalternità nei confronti dello Stato». È in gioco, dice, «la specialità della Regione». Eppure sulle ultime azioni piazza Oberdan «non è stata coinvolta, nonostante le decisioni abbiano un impatto su territorio e popolazione», sempre Nicoli. «I nostri porti - osserva - sono interessati da strategie sulle quali la Regione deve avere voce in capitolo. Ci sono ancora forti perplessità e incognite, per esempio, sull'inserimento dello scalo giuliano nell'orbita cinese». «Anche a Monfalcone - prosegue il capogruppo regionale di Fi - non mancano le incognite e vogliamo che la Regione si faccia parte attiva nel comprendere particolari e vantaggi per il territorio dell'operazione in corso e dia il suo apporto in termini di strategie». «Pure sul fronte della Camera di commercio - continua - ci sono aspetti che dovrebbero essere chiariti. Come il valore di mercato delle aree di proprietà della Cciaa vendute all'**Autorità di sistema** e se esiste una perizia asseverata che ne confermi il valore. Inoltre mi chiedo se quelle aree vendute all'**Autorità di sistema** avrebbero potuto risultare appetibili anche ad altri soggetti pubblici, come il Comune di Monfalcone o il Consorzio per lo sviluppo economico». Insomma, i «porti di Trieste e Monfalcone stanno vivendo la loro più florida fase espansiva: la Regione deve essere parte attiva nel sostenere il loro appeal». - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Ecco la svolta storica sul Porto di Monfalcone

TRIESTE Giornata di svolta per il porto di Monfalcone. Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha deliberato l'acquisizione, da parte della stessa Autorità, dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone. Alla riunione del Comitato ha partecipato, quale invitata permanente, il sindaco del Comune di Monfalcone, Annamaria Cisint, che si è espressa positivamente sull'iniziativa. L'Azienda, emanazione della Camera di Commercio della Venezia Giulia, ha avuto, fino ad oggi, il compito di promuovere lo sviluppo del porto svolgendo una serie di attività di servizio, gestendo aree di proprietà per finalità di traffico portuale e iniziative di carattere promozionale. La decisione, che aveva già scontato il parere positivo del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, è conseguente all'inclusione del porto isontino nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Tale processo di inclusione, che ha visto il decisivo e indispensabile coinvolgimento della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, sarà completato nelle prossime settimane con la firma di un'intesa istituzionale fra gli enti interessati, che completerà formalmente il passaggio di competenze per la gestione dello scalo di Monfalcone. A seguito dell'operazione, i beni e le aree saranno acquisiti dal Demanio statale gestito dall'Authority. Si tratta dunque di un'importante valorizzazione del patrimonio pubblico. Questa operazione consentirà di unificare il regime giuridico di gestione delle aree attraverso l'istituto della concessione demaniale. In tale modo saranno favoriti gli investimenti privati con un beneficio diretto sullo sviluppo dei traffici portuali. Gli otto dipendenti dell'Azienda Speciale saranno inseriti nell'organico dell'Authority non appena il Ministero provvederà ad approvare una nuova pianta organica. L'esecutività della delibera è subordinata al parere positivo della Corte dei Conti, che aveva peraltro sollecitato in passato il superamento dell'attuale situazione di gestione amministrativa. Per il porto di Monfalcone si tratta di una svolta epocale che consentirà, attraverso la gestione unitaria delle aree, la ricomposizione delle competenze amministrative ed una generale sinergia con Trieste, di utilizzare pienamente tutte le potenzialità e le energie che da tempo hanno fatto di Monfalcone un porto di primaria importanza a livello nazionale per particolari tipologie di merce quali la cellulosa, le auto in polizza e i prodotti siderurgici. Il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino ha commentato: Voglio ringraziare in particolare il management ed i dipendenti dell'Azienda Speciale, la Regione, la Camera di Commercio, il Comune di Monfalcone e la Capitaneria di Porto per il lavoro svolto fin qui e per la grande collaborazione istituzionale. Solo grazie a questo clima positivo riusciremo a creare attorno ai nostri porti quella fiducia indispensabile per attrarre traffici ed investimenti e quindi creare posti di lavoro.



L'Avvisatore Marittimo

Trieste

Trieste, l'Adsp acquisisce Monfalcone

TRIESTE. L'Azienda speciale per il porto di Monfalcone (Aspo), società per lo sviluppo del porto di Monfalcone istituita nel 1975 dalla Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Gorizia, sarà acquisita dall'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, l'ente subentrato all'Autorità portuale di Trieste a seguito della modifica delle norme in materia portuale di metà 2016. Il passaggio di proprietà è stato deliberato dal Comitato di gestione dell'Adsp nel corso della riunione della scorsa settimana alla quale ha partecipato, quale invitata permanente, Annamaria Cisint, sindaco del Comune di Monfalcone, che si è espressa positivamente sull'iniziativa. La decisione, che aveva già scontato il parere positivo del ministero dei Trasporti, è conseguente all'inclusione del porto isontino nell'Adsp di Trieste, processo di inclusione che ha visto il coinvolgimento della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e che sarà completato nelle prossime settimane con la firma di un'intesa istituzionale fra gli enti interessati, che completerà formalmente il passaggio di competenze per la gestione dello scalo di Monfalcone. L'esecutività della delibera è subordinata al parere positivo della Corte dei Conti, che aveva peraltro sollecitato in passato il superamento dell'attuale situazione di gestione amministrativa.



Trieste Prima

Trieste

L' Autorità portuale acquista il Porto di Monfalcone per 15 milioni

A seguito dell' operazione, i beni e le aree saranno acquisiti dal Demanio statale gestito dall' Authority. Questa operazione consentirà di unificare il regime giuridico di gestione delle aree attraverso l' istituto della concessione demaniale. Favoriti gli investimenti privati con un beneficio diretto sullo sviluppo dei traffici portuali.

Il Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha deliberato l' acquisizione, da parte della stessa **Autorità**, dell' Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone. Alla riunione del Comitato ha partecipato, quale invitata permanente, il sindaco del Comune di Monfalcone, Annamaria Cisint, che si è espressa positivamente sull' iniziativa. L' Azienda, emanazione della Camera di Commercio della Venezia Giulia, ha avuto, fino ad oggi, il compito di promuovere lo sviluppo del porto svolgendo una serie di attività di servizio, gestendo aree di proprietà per finalità di traffico **portuale** e iniziative di carattere promozionale. Cosa succederà a seguito dell' operazione? A seguito dell' operazione, i beni e le aree saranno acquisiti dal Demanio statale gestito dall' Authority. Si tratta dunque di un' importante valorizzazione del patrimonio pubblico. Questa operazione consentirà di unificare il regime giuridico di gestione delle aree attraverso l' istituto della concessione demaniale. In tale modo saranno favoriti gli investimenti privati con un beneficio diretto sullo sviluppo dei traffici portuali. Gli otto dipendenti dell' Azienda Speciale saranno inseriti nell' organico dell' Authority non appena il Ministero provvederà ad approvare una nuova pianta organica. L' esecutività della delibera è subordinata al parere positivo della Corte dei Conti, che aveva peraltro sollecitato in passato il superamento dell' attuale situazione di gestione amministrativa. Per il porto di Monfalcone si tratta di una svolta epocale che consentirà, attraverso la gestione unitaria delle aree, la

ricomposizione delle competenze amministrative ed una generale sinergia con Trieste, di utilizzare pienamente tutte le potenzialità e le energie che da tempo hanno fatto di Monfalcone un porto di primaria importanza a livello nazionale per particolari tipologie di merce quali la cellulosa, le auto in polizza e i prodotti siderurgici. L' interrogazione di Nicoli (FI) La decisione, che aveva già scontato il parere positivo del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, è conseguente all' inclusione del porto isontino nell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e, secondo il presidente del Gruppo consiliare regionale di Forza Italia, Giuseppe Nicoli, il costo dell' operazione sarebbe di 15 milioni. Tale processo di inclusione, che ha visto il decisivo e indispensabile coinvolgimento della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, sarà completato nelle prossime settimane con la firma di un' intesa istituzionale fra gli enti interessati, che completerà formalmente il passaggio di competenze per la gestione dello scalo di Monfalcone. A questo proposito Nicoli ha firmato di un' interrogazione alla Giunta Fedriga con cui pone una serie di quesiti: "La Regione non può abdicare al suo ruolo di programmazione e pianificazione dello sviluppo dell' area **portuale** e retroportuale di Trieste e Monfalcone, relegandosi a una posizione di totale subalternità nei confronti dello Stato. Sono in gioco la sua specialità e autonomia. Rispetto alle ultime azioni intraprese, il Consiglio regionale non è stato coinvolto, nonostante le decisioni siano impattanti su territorio e popolazione". L' esponente di FI si chiede, ad esempio, che strategie di crescita abbia l' **Autorità di sistema** rispetto alle infrastrutture portuali monfalconesi e soprattutto a quelle retroportuali, a fronte del suo investimento; quali siano le azioni di sviluppo del territorio; che vantaggi ci siano in termini di ricadute occupazionali dirette e dell' indotto derivanti dall' operazione che si sta portando avanti. "Anche sul fronte della Camera di commercio - continua il consigliere regionale - ci sono aspetti

Trieste Prima

Trieste

che dovrebbero essere chiariti. Come il valore di mercato delle aree di proprietà della Cciaa vendute all' **Autorità di sistema** e se esiste una perizia asseverata che ne conferma il valore. Inoltre mi chiedo se quelle aree vendute all' **Autorità di sistema** potevano essere appetibili anche per altri soggetti pubblici, come Comune di Monfalcone o Csem. Anche la partita sui dipendenti dell' Azienda speciale della Cciaa meriterebbe un chiarimento rispetto ad assunzioni da parte dell' Azienda di **sistema**, che potrebbero essere rivolte anche verso l' esterno".I commenti di Zeno D' Agostino e Debora Serrachiani"Voglio ringraziare in particolare il management ed i dipendenti dell' Azienda Speciale, la Regione, la Camera di Commercio, il Comune di Monfalcone e la Capitaneria di Porto per il lavoro svolto fin qui e per la grande collaborazione istituzionale - ha dichiarato il presidente dell' **Autorità di Sistema**, Zeno D' Agostino -. Solo grazie a questo clima positivo riusciremo a creare attorno ai nostri porti quella fiducia indispensabile per attrarre traffici ed investimenti e quindi creare posti di lavoro".Positivo anche il commento della deputata Debora Serracchiani (Pd): "Davvero una buona notizia che segna un decisivo e molto concreto passo avanti verso la realizzazione dell' **Autorità di sistema portuale** del Marea **Adriatico orientale**, come era stata immaginata quando con l' allora ministro Delrio abbiamo disegnato la riforma dei porti italiani. L' inclusione di Monfalcone nell' **Autorità di sistema portuale**, decisa lo scorso anno dal Governo Gentiloni, è una razionalizzazione e una sinergia a lungo attesa: auspico concluda l' iter formale in tempi brevi".

Toninelli vuole Fusina Il Porto studia i terminal per gli arrivi temporanei

Incontro a Roma con il ministro. L'ipotesi di Msc è Tiv

Monica Zicchiero

VENEZIA Le grandi navi a Fusina in attesa di una destinazione definitiva. E c'è sul tavolo anche la richiesta di Msc di valutare l'ipotesi di far attraccare le crociere alla banchina Tiv a Porto Marghera. In un incontro a porte chiuse al ministero delle Infrastrutture a Roma, ieri il ministro a Danilo Toninelli avrebbe chiesto al presidente dell'Autorità Portuale **Pino Musolino** di presentare uno studio di fattibilità per accogliere le navi a Fusina. Il terminal di Mantovani è già attrezzato con due banchine pensate per i vettori Roll on-Roll off (i cosiddetti traghetti per camion, tir e auto), può accogliere navi fino a 280 metri di lunghezza e ha già fatto da approdo per le crociere in occasione della chiusura del canale della Giudecca per la festa del Redentore. Altre due banchine sono in corso di realizzazione e potrebbe essere una soluzione temporanea in un approccio di attracchi diffusi delle grandi navi, su cui pare voglia puntare Toninelli, in vari luoghi, a patto di organizzare il retro-porto, i servizi e i trasporti dei passeggeri. La parola definitiva sull'agibilità la dirà il software simulatore più sofisticato al momento, in uso in Olanda e che dice e predice la fattibilità degli accosti. La soluzione Tiv chiesta da Msc è nella zona di Marghera che il ministro reputa più a rischio, ma uno studio di fattibilità non è escluso nell'ambito del ventaglio di soluzioni temporanee che il Mit valuta per sgravare subito il canale della Giudecca dopo l'incidente di giugno e il quasi incidente di dieci giorni fa. Oltre ai nuovi approdi, nel disegno di decongestione rientrano pure le nuove norme più stringenti sul transito: tre rimorchiatori, assoluta certezza che le condizioni meteo siano favorevoli, precedenza alle grandi navi, sono le ultime prescrizioni adottate dopo lo scontro in banchina a San Basilio della Msc e lo scarrocciamento della Costa Deliziosa in Riva degli Schiavoni. Boccato ancora una volta il canale Vittorio Emanuele su cui continuano a puntare il sindaco Brugnaro, il presidente Zaia, gli industriali e gli operatori. La soluzione su cui il Comitato del novembre 2017 aveva già dato l'ok: navi a Marghera e via libera al progetto di caratterizzazione del canale, poi rimasto congelato con l'arrivo del nuovo governo. La riunione di ieri si è svolta nel più stretto riserbo e sulla «caccia» alle banchine temporanee trapelano solo voci. Chi ha il quadro è il presidente dell'Autorità Portuale **Pino Musolino** che oggi sarà ascoltato in audizione alla commissione Trasporti della Camera. «Ho richiesto le audizioni alla luce degli incidenti 2 giugno e di quello scampato il 7 luglio: sono urgenti - dice la deputata della Lega Ketty Fogliani - Auspicio che si riesca così a sbloccare lo stallo deciso dal ministero delle Infrastrutture e che sia arrivi, finalmente, ad una soluzione ragionevole per la città e per il tessuto economico locale». E' chiaro però che le soluzioni sul tavolo (sia la banchina Tiv che Fusina) avranno impatti sul piano operativo sul porto commerciale. E il rischio è che gradualmente Venezia perda la sua funzione di home-port dell'Adriatico, trasformandosi in semplice porto di passaggio.



Il piano di Toninelli: un porto provvisorio per le grandi navi

Il ministro ha chiesto di studiare uno scalo a Fusina vicino a Marghera. Secondo il progetto i passeggeri sarebbero portati in centro via terra

MICHELE FULLIN

GRANDI NAVI VENEZIA Improvvisamente Cenerentola è diventata principessa. Il terminal traghetti di Fusina pare sia in pole position per diventare la prima banchina provvisoria per sgravare il bacino di San Marco e il canale della Giudecca dal passaggio delle grandi navi. La commissione riunita dal ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, per individuare alternative provvisorie e immediatamente utilizzabili ha dato le prime risposte. LA CONVOCAZIONE Risposte prese osservando tutti i siti posizionati nella laguna di Venezia, perché al di fuori non ce n'è neppure uno, e scartabellando fra le ipotesi progettuali e anche le semplici idee arrivate al Mit sul posizionamento delle navi da crociera che non fossero l'attuale stazione Marittima. Ieri il ministro ha convocato a Roma il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Roberto Linetti, il comandante della Capitaneria di porto Piero Pellizzari e il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**. A questi, dopo aver chiesto aggiornamenti sulla situazione veneziana dopo l'incidente sfiorato domenica 7 dalla Costa Deliziosa, investita da una burrasca mentre passava davanti a piazza San Marco, Toninelli chiesto a stretto giro di posta uno studio di fattibilità per capire quante grandi navi si possono togliere da Venezia facendole approdare provvisoriamente a Fusina. Questa potrebbe essere la prima tappa di una serie di valutazioni anche per altre località, in modo da realizzare una specie di porto diffuso (due navi qua, due là) per ridurre al minimo i passaggi per Venezia in vista della soluzione definitiva. STUDIO DI FATTIBILITÀ Il riferimento a Cenerentola è dovuto al fatto che la soluzione Fusina, presentata al ministro dal direttore del tour operator Albatravel Andrea Gersich e sostenuta da due consiglieri comunali di opposizione (Renzo Scarpa e Ottavio Serena) in Consiglio comunale di Venezia, è stata osteggiata sia dal Porto che dal Comune. A fine ottobre, l'Autorità portuale aveva definito l'ipotesi inattuabile per tutta una serie di ragioni, la prima delle quali è non soffocare il traffico dei traghetti che, dopo aver lasciato le banchine della Marittima (fino a metà 2014 passavano per San Marco anche 400 traghetti l'anno), sta vivendo una crescita impetuosa. Per il Porto, le banchine sarebbero piccole per le navi di oggi, visto che sono lunghe rispettivamente 228 e 285 metri. Sufficienti comunque ad ospitare due navi di medie dimensioni. La seconda darsena, con altre due banchine, è in fase avanzata di scavo e col tempo potrebbe essere utilizzata anche quella, affermano i proponenti. Per il Porto anche questo sarebbe impossibile, poiché allungare quelle banchine comporterebbe la demolizione di opere già realizzate. Infine, allargare il bacino di evoluzione a navi più grandi comporterebbe lo spostamento dell'oleodotto Eni con chissà quali costi. I PRO E I CONTRO A Toninelli e ai suoi consiglieri, invece la semplicità della proposta Gersich deve essere piaciuta, in quanto - pur ragionando sulla testa di altri soggetti - offre spunti di riflessione. Tra questi: esistono due banchine di media lunghezza attrezzate per l'ormeggio di navi. Poi, c'è un collegamento via terra con Venezia che sbuca sulla trafficata Romea e che, magari in orari non di punta potrebbe essere attraversata da autobus diretti in Marittima, dove verrebbero svolte tutte le pratiche di imbarco di persone e bagagli. E, in prospettiva, Gersich e Scarpa, ipotizzano la possibilità di utilizzare un collegamento ferroviario parzialmente esistente il cui adeguamento, secondo il Porto,



Il Gazzettino

Venezia

costerebbe però tra gli 8 e i 20 milioni. E i traghetti, dove finirebbero, se le loro banchine fossero occupate temporaneamente dalle crociere? «Al porto di Chioggia- suggerisce Gersich - dove hanno pescaggio sufficiente ed è poco distante da Fusina». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Msc, spuntano altri dati sull'incidente

La Procura ha posto sotto sequestro un apparecchio tecnico collegato alla scatola nera della nave per l'incidente di giugno La Guardia di Finanza depositerà entro fine settimana la relazione sull'episodio che riguarda la Costa Deliziosa

GIANLUCA AMADORI

LE INCHIESTE VENEZIA Un altro componente tecnico della Msc Opera è stato posto sotto sequestro dalla Procura per consentire lo svolgimento degli accertamenti, delegati ad un pool di consulenti, per cercare di ricostruire la dinamica dell'incidente verificatosi lo scorso 2 giugno, quando la grande nave passeggeri finì contro una banchina di San Basilio. Si tratta di un' apparecchiatura che era collegata alla scatola nera, la cui esistenza è stata rilevata nel corso delle operazioni di riversamento dei dati. Il sequestro è stato operato al rientro della Msc Opera in Marittima a Venezia, un settimana dopo l'avvio delle operazioni peritali e il dissequestro della nave. Da allora il lavoro dei periti sta procedendo per analizzare tutti i dati disponibili e cercare di capire cosa ha provocato il guasto a seguito del quale la grande nave è diventata ingovernabile: un black-out imprevedibile, un errore di manovra, un problema di manutenzione? Il termine di 90 giorni stabilito dai pm Giorgio Gava e Andrea Petroni per concludere gli accertamenti scadrà all'inizio di settembre, ma non è escluso che gli esperti possano chiedere una proroga.

COSTA DELIZIOSA Nel frattempo proseguono le indagini anche sul secondo incidente, fortunatamente senza conseguenze, che ha coinvolto la Costa Deliziosa, la quale ha rischiato di finire contro la Riva dei Sette martiri, domenica 7 luglio, a causa del forte vento scatenatosi durante un temporale mentre la nave stava lasciando il **Porto**. Gli accertamenti sono stati delegati dal pm Petroni alla Guardia di Finanza in quanto tra gli aspetti oggetto di approfondimento vi è anche il comportamento della Capitaneria di **Porto**, che ha dato il via libera alla partenza della grande nave nonostante il maltempo previsto. Dunque la Procura ha preferito affidare le indagini alle Fiamme Gialle, che dovrebbero consegnare la loro relazione entro la fine della settimana, quando la Costa Deliziosa farà rientro a Venezia. Con molte probabilità vi sarà necessità per gli inquirenti di analizzare la scatola nera.

COMANDANTE INTERROGATO Nel frattempo il comandante della Deliziosa è stato ascoltato, domenica, dagli uomini della Capitaneria di **Porto** nell'ambito dell'inchiesta amministrativa avviata su sollecitazione del ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, il quale è intervenuto per ottenere la modifica dell'iniziale classificazione assegnata all'evento, definito incidente marittimo di scarsa rilevanza. In sede penale, invece, il comandante non è stato ancora interrogato: per il momento nell'inchiesta non figura alcun indagato e il fascicolo è iscritto a carico di ignoti. L'**ORDINANZA** Venerdì scorso, 5 giorni dopo l'incidente della Deliziosa, la Capitaneria ha emanato, a firma del Comandante Piero Pellizzari, una nuova ordinanza (la 79 del 2019) che modifica quella emessa appena un mese fa, dopo l'episodio della Msc Opera, per definire in modo più preciso i comportamenti da tenere in caso di maltempo, gli obblighi del capitano delle navi, ma anche per precisare che la Capitaneria può ad insindacabile giudizio modificare l'orario di entrata e di uscita delle navi dal **Porto** per motivi di sicurezza. Cosa che in precedenza non era esplicitata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Piano regolatore del Porto, appello a Musolino

Il commercialista Carlo Albertini lo richiede in funzione anti-Gpl

CHIOGGIA «Caro **Musolino**, fai partire al più presto l' iter per il piano regolatore del porto». Il presidente dell' Autorità portuale, **Pino Musolino**, e il commercialista Carlo Albertini, si erano conosciuti lo scorso maggio a Chioggia, entrambi come relatori di un convegno sul futuro del porto e sulla problematica del gpl. Da allora, probabilmente, non si sono più sentiti, ma oggi è il commercialista chioggiotto a sollecitare il presidente **Musolino** sul tema di quella sera. Albertini ricorda che, lo scorso 19 marzo, il Mise aveva preso posizione, con un comunicato in cui diceva che «il decreto interministeriale (del 2015 che autorizzava i lavori del deposito gpl, ndr) non prevede alcuna autorizzazione all' avvio delle attività per il traffico di navi gasiere all' interno della laguna di Venezia. L' eventuale transito di tali navi necessita, infatti, di una modifica del piano regolatore portuale che attualmente non consente tale attività. La procedura per apportare varianti al piano regolare è di competenza dell' Autorità portuale». Una valutazione che aveva fatto cantare vittoria al Comitato No-gpl e al Comune ma che, finora, sembra essere rimasta lettera morta. Nel frattempo sono seguiti, da parte della Costa bioenergie, la dichiarazione di fine lavori ma anche la richiesta di concessione delle banchine e di altri spazi demaniali, nonché di una ulteriore proroga per lavori impiantistici, sulla banchina, prima impossibili per cause di forza maggiore. Da parte governativa l' annuncio della prossima costituzione delle due commissioni ministeriali che dovranno valutare la correttezza dei lavori del deposito. Come può rientrare il piano regolatore portuale in questo contesto? Facile prevedere la solita battaglia legale, tanto più che un comunicato stampa non ha valore giuridico, ma solo politico. Ma Albertini insiste: quanto espresso dal ministero sul piano portuale, coincide con le posizioni ufficiali della Capitaneria di porto, della Città metropolitana e del Comune di Chioggia e l' iniziativa, aggiunge Albertini, «è di competenza di **Musolino**». (d.deg)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la via della seta Al convegno di assarmatori

Cina, grande sfida per i porti «Ma servono regole precise»

ROMA. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta «di G2 con Cina e Stati Uniti contrapposti», motivo per il quale si rende necessario fare sistema - con un forte richiamo all' Europa - perché «nessuno di noi basta da solo». C'è chi invece, come l'economista Giulio Sapelli, la definisce "una tigre di carta" e deplora il fatto che l'Italia e l'Europa «si arrendano a mani alzate». E di Cina ha parlato a lungo anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chiedendo all' Europa la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla "Via della Seta". Ciò significa anche che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. «La Cina è un' opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell' economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese». Assarmatori si è candidata quindi a promuovere subito «un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture». «C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il presidente Messina - tracci un' efficiente e armonizzata "Via Italiana" alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare». Assarmatori, l'associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia - con più di 450 navi, la più grande concentrazione mondiale di navi traghetto per il trasporto di passeggeri e merci - ha chiesto con forza all' Unione Europea, una nuova politica marittima e una nuova politica per il Mediterraneo. Assarmatori auspica la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti. Si è parlato anche di ambiente e di navi che utilizzeranno sempre più il gas naturale liquido come propulsore: il problema nel Mediterraneo è però quello dell' approvvigionamento. «In alcuni porti - dichiara Messina - sono in essere studi per la realizzazione di depositi costieri di Gnl, come Venice Lng a Porto Marghera, e ci sono progetti a Livorno, Augusta, Cagliari ma in nessuna di queste realtà il bunkeraggio gnl è però attualmente operativo». Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, nelle conclusioni, ha annunciato i lavori di un tavolo tecnico per snellire le norme sui dragaggi nei porti e lo sblocco della cabina di regia delle Autorità di Sistema Portuale al fine di rendere competitivo, anche con misure che riguardano i collegamenti ferroviari da e per gli scali marittimi, l'intero sistema trasportistico italiano. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

VENETO ECONOMIA 15

Maschio Gaspardo è salva c'è la convenzione con le banche

L'azienda è stata restata, 300 milioni per quattro anni. Un miliardo scarsi. Per il resto del finanziere regionali a breve termine è via all'aumento di capitale di 200 milioni



Adriano Capital Management Type 1 a 1000000

Il 43% delle aziende rispetta i pagamenti Treviso è la più veloce, bene Vicenza

Il 43% delle aziende rispetta i pagamenti. Treviso è la più veloce, bene Vicenza



LA SVEGLIA PER LA CONFERMA DEI CONTI

Cina, grande sfida per i porti «Ma servono regole precise»

Cina, grande sfida per i porti «Ma servono regole precise»



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

richiesta di fogliani (lega)

Grandi navi, audizioni alla Camera dei deputati

Audizioni in commissione Trasporti, alla Camera, sulla «sicurezza della navigazione in laguna». Si parla ancora di grandi navi in Parlemanteo. Stavolta su richiesta della deputata veneziana della Lega Ketty Fogliani. Scenari aperti, in attesa delle scelte che dovranno essere annunciate a breve dal ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli. Emergenza tornata di attualità dopo i due incidenti alle grandi navi da crociera. L' impatto con la banchina della Msc Opera, il 2 giugno. La mancata collisione in Riva Sette Martiri e lo scarroccio della Costa deliziosa, il giorno della burrasca. Scelte non più rinviabili. «Sono soddisfatta che la mia richiesta in Commissione Trasporti sia stata recepita positivamente», commenta la deputata veneziana, «e da domani inizieranno le audizioni sul tema grandi navi. L' inizio delle audizioni è urgente. La presenza dei rappresentanti dell' Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale darà modo di approfondire le tematiche del sistema portuale e, soprattutto, la spinosa questione del passaggio delle grandi navi nella laguna. Ricordo che il piano alternativo per tutelare la laguna, il turismo e soprattutto le persone dai rischi di incidenti nel **porto** veneziano causati dal passaggio di queste imbarcazioni è pronto da tempo. Auspico che da domani si riesca a sbloccare lo stallo deciso dal Mit e che sia arrivi, finalmente, ad una soluzione ragionevole per la città e per il tessuto economico locale».

--

Mercì, taxi e trasporto pubblico
Il Vincolo impone una stretta

Pattugliamenti rinviati prima i delitti da saldare

Grandi navi, audizioni alla Camera dei deputati

Scenari tra tifosi del Venezia Quattro indagati e 10 Daspo



Il Nautilus

Venezia

IMO2020 comporterà un aumento del 50% dei costi del carburante sulla rotta commerciale Far East-Europa

Lancio gratuito della web-application BAF Calculator per aumentare la trasparenza dei costi del carburante per gli spedizionieri e le compagnie marittime. I costi del carburante per TEU aumenteranno di oltre il 50% da gennaio 2020 a seguito delle norme IMO2020 che impongono alle compagnie marittime di passare a carburanti a basso contenuto di zolfo e più costosi. Le stime di MDS Transmodal, utilizzando il BAF Calculator, suggeriscono che un passaggio da IFO380 a MGO su un servizio di riferimento sulla rotta Far East-Europe utilizzando navi con capienza 18.500 TEU risulterebbe in un aumento del carburante pari a \$62/TEU per la direzione principale e \$39/TEU per la direzione di ritorno. Questo livello di aumento porterà di per sé a trattative accese poiché gli spedizionieri cercheranno di evitare il costo aggiuntivo e le linee di navigazione cercheranno di proteggere i loro profitti. Tuttavia, i risultati del BAF Calculator per la tratta commerciale Far East-Europe mostrano che vi possono essere variazioni significative intorno a questi risultati di benchmark a seconda del servizio utilizzato; l'aumento potrebbe arrivare fino a \$81/TEU per la direzione principale e \$51/TEU per la direzione di ritorno. Alcune linee di navigazione stanno decidendo di installare sistemi di lavaggio in modo da poter continuare ad utilizzare carburanti ad alto contenuto di zolfo e più economici. Queste società, tuttavia, dovranno recuperare il costo del loro investimento e potrebbero utilizzare il BAF Calculator per stimare il costo aggiuntivo derivante dall'uso di MGO sostenuto dai loro concorrenti e definire così le loro decisioni sui prezzi.

Una maggiore trasparenza nel calcolo del BAF aiuterebbe quindi queste società a prendere le decisioni più appropriate alla vigilia della scadenza IMO2020. MDS Transmodal ha lanciato oggi il suo BAF Calculator, un nuovo servizio online della società di consulenza marittima e di trasporto merci con sede nel Regno Unito. Il BAF Calculator consente agli spedizionieri ed alle compagnie di navigazione globali di calcolare il costo del carburante per TEU per ciascuno dei 154 servizi di container su acque profonde che operano su sette principali rotte commerciali. "Nell'autunno 2018 abbiamo elaborato la metodologia per il meccanismo Hapag Lloyd' Marine Fuel Recovery (MFR)", ha affermato Chris Rowland, Managing Director di MDS Transmodal. "Ma volevamo che l'intero mercato avesse accesso ad una fonte di dati indipendente e trasparente sui costi del carburante per container alla luce dell'avvicinarsi della scadenza dell'IMO2020. Caratteristiche e vantaggi del BAF Calculator includono: accesso gratuito al costo del carburante per TEU per i servizi marittimi su sette principali rotte commerciali globali; accesso tramite abbonamento Premium al costo del carburante per TEU per tutti i servizi marittimi sulle sette corsie commerciali; separazione del costo del carburante per TEU per entrambe le direzioni di viaggio; la possibilità di cambiare i prezzi del carburante per tener conto dei diversi tipi di carburanti usati; la distanza in SECA viene presa automaticamente in considerazione; utilizzo della metodologia sviluppata da MDS Transmodal per il Marine Fuel Recovery (MFR) per Hapag Lloyd. Il BAF Calculator è ora disponibile on-line all'indirizzo <http://www.bafcalculator.com> o contatta Antonella Teodoro al numero + 44- (0) 1244 348301 o antonella.teodoro@mdst.co.uk.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Marco rettighieri Il nuovo commissario per il completamento delle opere ferroviarie «Con lo Sbloccacantieri le due infrastrutture sono state messe sotto un'unica cabina di regia»

«Terzo valico e nodo di Genova in gioco c'è il futuro del Paese»

Sono le 13.10 di ieri. Il telefono di Marco Rettighieri squilla due volte, alla terza risponde. Il nome dell'ingegnere romano, già commissario per il Terzo valico e attualmente presidente del consorzio Cociv, da pochi minuti è stato proposto alla presidenza del Consiglio per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di **Genova** e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il **porto** storico del capoluogo ligure. «Davvero? Mi creda, non so nulla. Nessuno mi ha avvisato», dice Rettighieri la cui nomina è stata proposta dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la Regione Liguria. La nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca cantieri per accelerare la realizzazione dell'opera, dovrà ora essere adottata con un Dpcm, un decreto del presidente del Consiglio dei ministri. Rettighieri, nella sua carriera, ha maturato una lunga esperienza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell'attuazione del Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**. **Sicuro? Non ne sapeva proprio nulla?** «Sono sincero. E ora che ci penso una situazione di questo tipo mi è già capitata qualche anno fa: ero appena stato indicato come nuovo direttore generale di Expo ma nessuno mi aveva avvertito. Ricevetti una telefonata di mia moglie che mi diceva che ero su tutti i telegiornali». **Ma lei è pronto per questo nuovo incarico?** «Assolutamente sì. Non vedo l'ora di iniziare questa nuova esperienza. Mi metterò subito al lavoro». **Terzo valico e nodo ferroviario sono infrastrutture che lei conosce bene. Quando verranno ultimate?** «Il prima possibile. Parliamo di opere fondamentali per lo sviluppo produttivo e industriale del nostro Paese, non solo della Liguria». **Eppure, fino a questo momento, ci sono stati evidenti ritardi, non crede?** «Su questo non ci sono dubbi. Ma con il decreto Sbloccacantieri le due infrastrutture sono state messe sotto un'unica cabina di regia: questo per accelerare soprattutto la realizzazione del nodo ferroviario di **Genova**, opera che ha subito pesanti ritardi per le difficoltà delle aziende che si sono aggiudicate i bandi di gara». Lei è l'uomo che ha aperto il cantiere della Torino Lione a Chiomonte quando era direttore generale di Ltf. Il ministro Toninelli si fida di lei per il completamento del Terzo valico, un'opera di cui si parla ormai da decenni. «La fine dei lavori, secondo i piani del consorzio Cociv, è programmata per il 2023. L'obiettivo è quello di rispettare i tempi visto che parliamo di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità per il trasporto merci e passeggeri che dovrà sostenere soprattutto il traffico movimentato dal **porto** di **Genova**, il principale scalo italiano».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Qui c'è in gioco il futuro di Genova, lo sa? «Non sono d' accordo. La partita in questo caso è molto più grossa: ci stiamo giocando il futuro del nostro Paese visto che il capoluogo ligure rappresenta la porta d' ingresso in Europa da Sud. Purtroppo, quello che spesso in questo Paese è più volte mancato, è una visione futura». -

I trasporti

Terzo Valico e Nodo di Genova, Rettighieri commissario

Ministero e Regione convergono sul nome Finanziato il sesto lotto dell' Alta Velocità

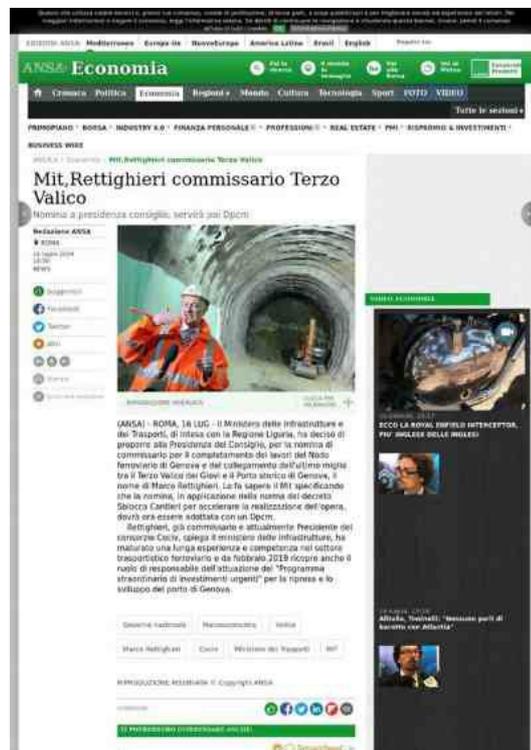
Un commissario unico, che metta insieme le esigenze e le priorità del Terzo Valico dei Giovi, del Nodo Ferroviario di **Genova** e del **porto** del capoluogo ligure. La decisione è stata presa negli scorsi giorni: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Regione Liguria, convergono sul nome di Marco Rettighieri da proporre alla Presidenza del Consiglio per la nomina di commissario unico. Si intravede una via di sbocco, dopo mesi di stallo in seguito alle dimissioni di Jolanda Romano (commissario del Terzo Valico nominata dal centrosinistra) che ha lasciato lo scorso dicembre. Da allora silenzio e ora l' indicazione del nome di Rettighieri coincide con il finanziamento del sesto lotto del Terzo Valico, svincolato il 27 giugno scorso ed assegnato da Reti Ferroviarie Italiane al Cociv, contractor dell' opera, consorzio formato da Salini, Impregilo e Condotte Spa. La nomina di Rettighieri e il commissariamento arrivano in applicazione del " Decreto Sblocca Cantieri" per accelerare la realizzazione dell' opera. C' è di più: lo stesso decreto prevede che il Nodo Ferroviario (collegamento Voltri- Brignole e potenziamento del Campasso), fermo da tempo, e l' ultimo miglio per completare i collegamenti con il **porto** siano compresi nel pacchetto Alta Velocità **Genova**- Milano. Quest' ultima, infatti, è tra le 4 opere italiane più costose fra quelle commissariate e che avranno una corsia preferenziale, con una spesa complessiva di circa 7 miliardi di euro. Rettighieri è già stato commissario di Cociv, nominato nel 2016 quando il consorzio fu decapitato dalla mega inchiesta della magistratura genovese. Attualmente è presidente del Cociv e lo stesso ministro Toninelli spiega che "si punta su un nome con lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico- ferroviario". Tant' è che da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell' attuazione del " Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**. "Siamo lieti che il Mit abbia raccolto il nostro suggerimento nel proporre Rettighieri - dice il presidente della Regione Giovanni Toti - siamo certi che saprà fare un ottimo lavoro, vista la sua esperienza e aspettiamo che la nomina venga formalizzata al più presto". In casa Cociv, però, vi sono alcuni nodi da sciogliere. Lo spettro del fallimento di Condotte Spa rischia di travolgere il consorzio. Il dissesto finanziario della società e le difficoltà ad adempiere agli obblighi consortili, mettono in dubbio le clausole di contratto degli appalti. Tanto che lo stesso Rettighieri (da presidente del Cociv) negli scorsi mesi ha scritto che "... il pesante inadempimento rischia di rendere gravoso l' andamento generale dei lavori". Si fa riferimento alle " garanzie" che i tre soci avrebbero dovuto versare alle Ferrovie come copertura finanziaria per la realizzazione del Quinto Lotto: un importo di 317milioni e 372mila euro, a titolo di fideiussione. E però il commissario di Condotte Spa (la società dal luglio 2018 si trova in amministrazione controllata) "ha reso nota l' impossibilità della stessa ad assolvere tempestivamente agli obblighi consortili e ha richiesto a Salini-Impregilo di accollarsi temporaneamente anche la quota di controgaranzia di competenza di Condotte Spa". - g.filetto © RIPRODUZIONE RISERVATA



Mit, Rettighieri commissario Terzo Valico

Nomina a presidenza consiglio, servirà poi Dpcm

(ANSA) - ROMA, 16 LUG - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Regione Liguria, ha deciso di proporre alla Presidenza del Consiglio, per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di **Genova** e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** storico di **Genova**, il nome di Marco Rettighieri. Lo fa sapere il Mit specificando che la nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell'opera, dovrà ora essere adottata con un Dpcm. Rettighieri, già commissario e attualmente Presidente del consorzio Cociv, spiega il ministero delle Infrastrutture, ha maturato una lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell'attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**.



MIT: il ministero propone Rettighieri per la nomina di commissario per nodo ferroviario di Genova e Terzo valico

(FERPRESS) - Roma, 16 LUG - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Regione Liguria, ha deciso di proporre alla Presidenza del Consiglio, per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di **Genova** e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** storico di **Genova**, il nome di Marco Rettighieri. La nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell'opera, dovrà ora essere adottata con un Dpcm. Rettighieri, già commissario e attualmente Presidente del consorzio Cociv, ha maturato una lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell'attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**.



Informare

Genova, Voltri

Rettighieri (Consorzio Cociv) sarà il commissario per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova

Nomina concordata da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Liguria Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d' intesa con la Regione Liguria, ha deciso di proporre alla Presidenza del Consiglio, per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di **Genova** e del collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **porto** storico di **Genova**, il nome di Marco Rettighieri, già commissario e attualmente presidente del Consorzio Cociv, il consorzio guidato da Salini Impregilo che è il general contractor che si occupa della progettazione e realizzazione del Terzo Valico. Specificando che la nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell' opera, dovrà ora essere adottata con un decreto del presidente del Consiglio dei ministri, il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottolineato che Rettighieri ha maturato una lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell' attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**.

The screenshot shows the website 'inforMARE' with the following content:

inforMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

16 luglio 2019

Rettighieri (Consorzio Cociv) sarà il commissario per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova

Nomina concordata da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Liguria

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Regione Liguria, ha deciso di proporre alla Presidenza del Consiglio, per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il porto storico di Genova, il nome di Marco Rettighieri, già commissario e attualmente presidente del Consorzio Cociv, il consorzio guidato da Salini Impregilo che è il general contractor che si occupa della progettazione e realizzazione del Terzo Valico.

Specificando che la nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell'opera, dovrà ora essere adottata con un decreto del presidente del Consiglio dei ministri, il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottolineato che Rettighieri ha maturato una lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell'attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova.

Loggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
O Altre destinazioni	[16] [jul] [2019]	[17] [jul] [2019]	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 10123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462122 fax 010.2514700 email

Terzo Valico, Regione e Mit propongono Rettighieri come commissario

A poche ore dall' invito di Matteo Salvini a «nominarlo velocemente», dal dicastero di Danilo Toninelli arriva il nome

Nella giornata in cui Matteo Salvini, in visita a **Genova**, ha auspicato che «venga nominato al più presto un commissario straordinario per il Terzo Valico», dal ministero dei Trasporti arriva la notizia: d' intesa con la Regione, è stato deciso di proporre alla presidenza del consiglio, per il ruolo, il nome di Marco Rettighieri. A renderlo noto è proprio il ministero che fa capo al senatore Danilo Toninelli, che ha spiegato la nomina del "commissario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di **Genova** e del collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** storico di **Genova**", in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell' opera, dovrà ora essere adottata con un Dpcm. Rettighieri, già commissario e attualmente presidente del consorzio Cociv, ha maturato esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell' attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**. «Siamo lieti che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti abbia raccolto il suggerimento di Regione Liguria di proporre Marco Rettighieri come commissario per il completamento dei lavori del Nodo Ferroviario di **Genova** e del collegamento tra il Terzo Valico dei Giovi e il **porto** storico - è stato il commento del governatore Giovanni Toti - Siamo certi che saprà fare un ottimo lavoro, vista la sua esperienza e aspettiamo che la nomina venga formalizzata al più presto". In mattinata, in prefettura, Toti - affiancato da Salvini - aveva invitato il ministero ad accelerare i termini per la nomina: «Se possiamo dare un suggerimento per il tramite del ministro Salvini al ministro Toninelli siamo a disposizione - ha detto ironicamente - Se possiamo aiutare in qualche modo, magari una telefonata come accade da Gerry Scotti tipo "aiuto dal pubblico", noi ci siamo».

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Genova, Voltri

Terzo Valico, proposto Marco Rettighieri come Commissario

La nomina dovrà essere adottata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 luglio - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Regione Liguria, ha deciso di proporre alla Presidenza del Consiglio, per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di **Genova** e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** storico di **Genova**, il nome di Marco Rettighieri. La nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell'opera, dovrà ora essere adottata con un Dpcm. Rettighieri, già commissario e attualmente Presidente del consorzio Cociv, ha maturato una lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell'attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova**.

The screenshot shows the official website of the Italian Ministry of Infrastructure and Transport. The page features a blue header with the ministry's name and navigation links. The main content area displays a news article titled "Terzo Valico, proposto Marco Rettighieri come Commissario". The article text, partially visible, discusses the proposal to appoint Marco Rettighieri as the Commissioner for the completion of the Terzo Valico railway node and the connection to the historic port of Genoa. It mentions the involvement of the Liguria Region and the Council of Ministers, and refers to the 'Sblocca Cantieri' decree and the 'Urgent Investment Program'.

Onorato: 'Abbiamo creduto in Genova e numeri ci stanno dando ragione'

"Abbiamo deciso di credere nella città, in Toti, in Bucci, anche scegliendo di basare sul porto di Genova la Maria Grazia Onorato, la più grande ro-ro per il traffico merci di tutto il Mediterraneo, e anche in questo caso i numeri ci stanno dando ragione nella scelta di continuare ad investire su Genova". Lo ha detto Vincenzo Onorato partecipando, nell'ambito di "Liguria d'autore", a un incontro dal titolo "Ponte e a capo", insieme al sindaco di Genova e commissario straordinario per la ricostruzione Marco Bucci, intervistati da Andrea Scuderi (direttore Primocanale), Matteo Indice (La Stampa) e Tommaso Fregatti (Il Secolo XIX). "Vi racconto un retroscena - ha svelato Onorato - Verso fine dello scorso anno ho incontrato il sindaco Bucci e il governatore Toti e ho confidato loro le mie preoccupazioni per il traffico passeggeri sul Porto di Genova. I dati erano drammatici, con un calo delle prenotazioni del 35-40 per cento, dovuto principalmente alla percezione all'estero, in Germania, in Svizzera, nei Paesi del Nord Europa che serviamo, ma anche in alcune parti nel Nord Italia, che Genova fosse irraggiungibile a causa del crollo del Morandi. Anche i miei manager di fronte a questi numeri mi consigliavano di cambiare gli operativi, spostando navi su altri porti". "Ma io e la mia famiglia siamo legatissimi a Genova - una città da cui muoviamo un milione di passeggeri l'anno verso la Sardegna e la Corsica - abbiamo testardamente deciso di credere nella città e nella sua capacità di andare avanti, anche grazie alla capacità e alla bravura di amministratori come Giovanni Toti e Marco Bucci, che hanno gestito benissimo la situazione e sono un esempio di buon governo a tutti i livelli e hanno creato", ha aggiunto il patron di Moby-Tirrenia. Quindi, ha raccontato Onorato, "anche intervenendo con iniziative mirate, come quella sugli agenti di viaggio internazionali, abbiamo invertito il trend e oggi siamo solo il tre per cento sotto rispetto all'anno scorso. E contiamo, fra poco, di avere addirittura un sostanziale pareggio sul numero di viaggiatori in partenza da Genova". L'armatore poi è tornato su un suo cavallo di battaglia, l'eticità del lavoro: "Quello dei marittimi, italiani, ma non solo, pagati però tutti con contratto di diritto italiano, per combattere quella che altrimenti è solo globalizzazione della miseria, ma anche quello dei portuali. Non è possibile che una categoria come quella degli armatori, che ha grandi vantaggi fiscali, sfrutti i lavoratori". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like 'Fatti', 'Lavoro', 'Salute', 'Sport', 'Cultura', 'Intrattenimento', 'Magazine', 'Società', 'Immagine', 'Multimedia'. The main headline is 'Onorato: 'Abbiamo creduto in Genova e numeri ci stanno dando ragione'' under the 'ECONOMIA' section. A sub-headline reads 'Pubblicato il: 16/07/2019 18:48'. Below the headline is a photo of Vincenzo Onorato. The article text is partially visible, starting with 'Abbiamo deciso di credere nella città, in Toti, in Bucci, anche scegliendo di basare sul porto di Genova la Maria Grazia Onorato...'. On the right side, there's a sidebar with 'adnkronosTV' and a list of 'Notizie Più Cliccate' including 'Esempio accoglia profughi Libia', 'Bucco di chiamato per il regio centro', 'Adinolfi e la sbavata a Stato-Papa', 'Esempio accoglia profughi Libia', 'Un'isola figlia di 18 anni', 'Cinquantenni, scuderie area', 'Capitolaro dopo aver visto la serie'. There are also video thumbnails for 'Pubblipedia al Servizio Telematico Festival con "In la Mente"', 'B&B, con intervista e affari locali - vendita tutto', and 'Da piazza Totti a Gerolamo Gilbert, dalla Internazionale a Roccia Festival'.

Ponte Morandi, Onorato: «Abbiamo creduto in Genova e ci stanno dando ragione»

Genova - «Abbiamo deciso di credere nella città, in Toti, in Bucci, anche scegliendo di basare sul porto di **Genova** la Maria Grazia Onorato, la più grande ro-ro per il traffico merci di tutto il Mediterraneo, e anche in questo caso i numeri ci stanno dando ragione nella scelta di continuare ad investire su **Genova**» afferma Vincenzo Onorato a margine dell'incontro "Ponte e a capo", volti oggi nell'ambito di "Liguria d'autore". Le dichiarazioni - «Verso fine dello scorso anno» continua Onorato «ho incontrato il sindaco Bucci e il governatore Toti, ai quali ho confidato le mie preoccupazioni per il traffico passeggeri sul **Porto** di **Genova**. I dati erano drammatici, con un calo delle prenotazioni del 35-40%, dovuto principalmente alla percezione ai Paesi esteri che noi serviamo (come Germania, Svizzera e i Paesi del Nord), ai quali sembrava che **Genova** fosse irraggiungibile a causa del crollo del Morandi. Anche i miei manager di fronte a questi numeri mi consigliavano di cambiare gli operativi, spostando navi su altri porti, ma io e la mia famiglia siamo legatissimi a **Genova** e abbiamo testardamente deciso di credere nella città e nella sua capacità di andare avanti, anche grazie alla capacità e alla bravura di amministratori come Giovanni Toti e Marco Bucci, che hanno gestito benissimo la situazione e sono un esempio di buon governo a tutti i livelli e hanno creato». Anche intervenendo con iniziative mirate - prima fra tutte quella sugli agenti di viaggio internazionali - Onorato ha ricordato come la sua azienda abbia invertito il trend tanto da ritrovarsi oggi con «solo il tre per cento sotto rispetto all'anno scorso. E contiamo, fra poco, di avere addirittura un sostanziale pareggio sul numero di viaggiatori in partenza da **Genova**». «E non è possibile che una categoria come quella degli armatori, che ha grandi vantaggi fiscali» conclude poi Onorato «sfrutti i lavoratori».

The screenshot shows the top section of the Genova Post website. At the top, there are banners for 'SHOPINN', 'Summer Nights', and 'EX-OTAGO'. Below these, the website's navigation bar includes 'LA RIVISTICA PERIODICA', 'LA RIVISTICA PERIODICA', 'LA RIVISTICA PERIODICA', and 'LA RIVISTICA PERIODICA'. The main headline reads 'Ponte Morandi, Onorato: «Abbiamo creduto in Genova e ci stanno dando ragione»'. Below the headline, there is a sub-headline 'Genova - «Abbiamo deciso di credere nella città, in Toti, in Bucci, anche scegliendo di basare sul porto di Genova la Maria Grazia Onorato, la più grande ro-ro per il traffico merci di tutto il Mediterraneo, e anche in questo caso i numeri ci stanno dando ragione nella scelta di continuare ad investire su Genova»'. The article text is partially visible, starting with 'Le dichiarazioni - «Verso fine dello scorso anno» continua Onorato «ho incontrato il sindaco Bucci e il governatore Toti, ai quali ho confidato le mie preoccupazioni per il traffico passeggeri sul Porto di Genova. I dati erano drammatici, con un calo delle prenotazioni del 35-40%, dovuto principalmente alla percezione ai Paesi esteri che noi serviamo (come Germania, Svizzera e i Paesi del Nord), ai quali sembrava che Genova fosse irraggiungibile a causa del crollo del Morandi. Anche i miei manager di fronte a questi numeri mi consigliavano di cambiare gli operativi, spostando navi su altri porti, ma io e la mia famiglia siamo legatissimi a Genova e abbiamo testardamente deciso di credere nella città e nella sua capacità di andare avanti, anche grazie alla capacità e alla bravura di amministratori come Giovanni Toti e Marco Bucci, che hanno gestito benissimo la situazione e sono un esempio di buon governo a tutti i livelli e hanno creato».

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Aponte all'assemblea di categoria: «Pechino non prenderà mai il sopravvento, ma l'Europa andrebbe federata» Messina: «Da Bruxelles troppe disparità di trattamento tra Nord e Sud, all'Italia il commissario per i Trasporti»

Via della Seta, altolà di AssArmatori: «È la Cina ad avere bisogno di noi»

Simone Gallotti - La Cina sarà anche un pericolo imminente. L'Europa sarà pure matrigna, soprattutto con il settore marittimo (e per questo Assarmatori prepara l'assalto al futuro commissario ai Trasporti). Ma ai tanti genovesi presenti alla prima assemblea annuale dell'associazione di armatori alternativa alla Confitarma, scende un brivido lungo la schiena quando Fabrizio Palenzona, nella veste di presidente di Confrtrasporto, irrompe in collegamento video: «Possiamo anche realizzare il Terzo valico, ma non credo che i porti di Genova e Trieste al momento siano pronti a supportare questa infrastruttura» perché servono investimenti e traffico sulle banchine per riempire il corridoio ferroviario, e c'è un patto tra Germania e Svizzera che mira a escludere la logistica italiana. Colpa anche «dell'ostilità e dell'egoismo che hanno animato gli operatori genovesi, che hanno prodotto pochi investimenti e sono stati incapaci di attrarre volumi». Gianluigi Aponte condivide la conclusione dell'analisi. Il numero uno di Msc, padre nobile di Assarmatori, ha dato la benedizione al primo meeting associativo. «Genova e Trieste sono ancora indietro sul ruolo di hub del Nord Europa», dice Aponte, aggiungendo però che continuerà a investire sul **porto** ligure «tutto ciò che per noi sarà necessario e strategico». Il patron di Msc ha quindi ribadito che «il problema del Ponte Morandi è stato risolto molto bene» e che «problemi logistici, per me, non ce ne sono». Parlando poi dei lavori di completamento del terminal container di Calata Bettolo, che sarà gestito da Msc, Aponte ha ammesso che «potrebbe esserci qualche ritardo, ma è una cosa normale. Difficile dirlo con precisione, ma i primi container potrebbero arrivare in sei o sette mesi». Parlando del rapporto con la Cina, Aponte sottolinea che «non si è ancora capito che è la Cina ad aver bisogno di noi, non noi di loro. Siamo i loro clienti: se la Cina non esportasse verso di noi, ne avrebbe un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina, loro esportano molti prodotti finiti. Noi siamo per loro un cliente molto importante». Paura di una colonizzazione cinese? «Siamo sovrani della nostra nazione e dell'Europa - risponde l'armatore numero due al mondo -. La Cina non prenderà nessun sopravvento, non possono farlo». Chiarito questo, però, Aponte non ha dubbi sulla scelta di campo da fare: «Tra Usa e Cina noi dobbiamo schierarci assolutamente con i primi. Fare blocco con Donald Trump, non con la Cina». In questo contesto, «il problema dell'Europa è che noi dobbiamo diventare una federazione. Fino a quando non lo saremo, non conteremo nel gioco mondiale». Infatti è a Bruxelles, dice Stefano Messina, presidente di AssArmatori, che gli armatori si devono rivolgere per correggere anche alcune distorsioni: «La Commissione riconosce alle compagnie che operano nel Nord Europa e nel Baltico, finanziamenti per i collegamenti tra due porti comunitari. Questo non avviene nel Mediterraneo». Il settore, ricorda Messina, crea un indotto «da 130 miliardi di euro, con 880 mila posti di lavoro, generando il 3% del Pil italiano». Logico pretendere un commissario europeo ai Trasporti di nazionalità italiana. Ma Giuseppe Bono smonta le speranze: per l'ad di Fincantieri infatti, ottenere la casella dell'Antitrust a Bruxelles sarebbe vitale per il Paese, ma preferirebbe che «si abolisse del tutto quel ruolo. Da mesi



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

siamo fermi sull'operazione con Stx in attesa che si pronunci l'Europa» dice netto. E attacca la politica comunitaria, definendola sovietica, con un'ingessatura della politica economica molto dannosa, accusandola anche di aver incentivato l'eliminazione del know how dei lavoratori in Ue e di aver creato barriere interne che condannano l'industria europea a un ruolo marginale nel mondo». Il ministro Danilo Toninelli arriva con una promessa: «Metteremo altri 242 milioni per il trasporto ferroviario nei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno». Nell'elenco non c'è Genova.

MSC, firmato Agreement a Genova contro l'inquinamento da fumi

GENOVA MSC Crociere, compagnia crocieristica leader in Italia, Mediterraneo ed Europa, ha aderito al Genoa Blue Agreement proposto dalla Capitaneria di **Porto di Genova** con l'obiettivo di migliorare l'impatto ambientale nello scalo ligure. L'accordo prevede, tra le altre misure, l'utilizzo di carburante (gasolio) con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% anche nelle fasi di entrata e di uscita dal **porto**, oltre che durante la sosta in banchina. «MSC Crociere è da sempre all'avanguardia sul fronte ambientale e dispone di una delle flotte più giovani e innovative al mondo, anche dal punto di vista della tecnologia green disponibile a bordo», ha dichiarato Leonardo Massa, Country Manager Italia della società, sottolineando che «siamo particolarmente lieti che questo importante accordo venga implementato nel **porto di Genova** che, per la nostra compagnia, rappresenta il principale scalo al mondo nel quale quest'anno movimenteremo oltre 1,1 milioni di passeggeri». Per tutta la stagione estiva faranno scalo a **Genova** ben quattro navi MSC Crociere, tra cui le due ammiraglie MSC Grandiosa e MSC Seaview, le più recenti e innovative dell'intera flotta. In Liguria, complessivamente, la compagnia movimenterà quest'anno oltre 1,25 milioni di crocieristi, circa un terzo dei 3,6 milioni di passeggeri movimentati in Italia, confermando così il legame privilegiato con una regione in cui l'intero Gruppo MSC impiega oltre 2.500 dipendenti generando una ricaduta economica pari a circa 1,5 miliardi di euro.



Hamburg Sud, dall'Oriente scalerà Genova

Aggiornato il servizio SERA 4 che scalava solo il porto di Trieste.

GENOVA Hamburg Sud ha compiuto una modifica al servizio SERA 4 , che mette in relazione porti orientali in particolare cinesi e coreani e mediterranei. La compagnia Hamburg Sud, 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.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Trasporto marittimo, l'Italia reclama il commissario Ue

Richiesta all'assemblea nazionale di Assarmatori: «Finora l'Europa ha privilegiato i Paesi del Nord, ma nei nostri porti transita più dell'80% degli scambi commerciali»

Alessandro Guarducciroma. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta «di G2 con Cina e Stati Uniti contrapposti», motivo per il quale si rende necessario fare sistema - con un forte richiamo all'Europa - perché «nessuno di noi basta da solo». C'è chi invece, come l'economista Giulio Sapelli, la definisce «una tigre di carta» e deplora il fatto che l'Italia e l'Europa «si arrendano a mani alzate». E di Cina ha parlato a lungo anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chiedendo all'Europa la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla "Via della Seta". Ciò significa anche che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. «La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche». Assarmatori si è candidata quindi a promuovere da subito «un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture». «C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il presidente Messina - tracci un'efficiente e armonizzata "Via Italiana" alla via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare». Ma Assarmatori, l'associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, ha chiesto con forza all'Unione Europea, una nuova politica marittima e una nuova politica per il Mediterraneo. Secondo Stefano Messina, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale. Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Messina ha fatto un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione. Per Assarmatori il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Si è parlato anche di ambiente, con navi che utilizzino sempre più il gas naturale liquido come propulsore: il problema nel Mediterraneo è quello dell' approvvigionamento e qui Livorno potrebbe giocare un ruolo fondamentale con il rigassificatore Olt Offshore. Stesso discorso riguarda l' efficienza degli interporti e le connessioni ferroviarie: con il così detto "scavalco" il porto di Livorno e l' interporto di Guasticce possono estendere in modo significativo le loro capacità operative. E il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha chiuso l' assemblea, ha confermato che nel contratto di programma con Reti Ferroviarie Italiane è presente il collegamento nel porto di Livorno. Sulla realizzazione delle opere infrastrutturali, oltre che sul rinnovo delle flotte navali, ha insistito molto il vicepresidente di Assarmatori Achille Onorato. «A Piombino vogliamo creare il primo polo logistico automotive d' Europa - afferma il ceo di Moby spa - Sto parlando di una operazione da 200/300mila auto che altrimenti continueranno ad andare nei porti del Nord Europa». --

La Nazione (ed. Grosseto)

Livorno

LIVORNO INTERESSE PER LA PIATTAFORMA EUROPA E I PROGETTI DI SVILUPPO

Il console americano all' Authority

BENJAMIN Wohlauer, console generale degli Stati Uniti a Firenze, è stato ieri in visita all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale. ACCOMPAGNATO da una delegazione dell' esercito americano in Italia, guidata dal nuovo comandante Daniel Vogel, il console è stato ricevuto dal segretario generale facente funzione Simone Gagliani, dal dirigente promozione e comunicazione dell' Ente, Gabriele Gargiulo, e dall' alto funzionario Francesco Ghio. A Wohlauer sono state illustrate le specificità e i punti di forza dello scalo labronico, che rimane ancora oggi uno dei partner privilegiati del Nord America. IL DIPLOMATICO americano ha manifestato un forte interesse per la Piattaforma Europa e per i progetti di sviluppo del porto di Livorno, con il quale gli Usa hanno rapporti commerciali sin dai tempi di Thomas Jefferson, terzo presidente degli Stati Uniti e uomo appassionato di vini, nei cui registri appaiono ordini per diverse bottiglie di vino toscano importate proprio da Livorno. Particolare attenzione è stata quindi rivolta al traffico delle crociere e ai rapporti in essere con la struttura militare di Camp Darby. Al termine dell' incontro, tradizionale scambio dei crest, i gagliardetti simbolo delle rispettive organizzazioni governative e private.

Livorno & Provincia



«Bioraffineria, vogliamo più chiarezza»

Livorno, per la consigliera Monica Pecori il progetto deve essere sottoposto a verifica

LIVORNO Foco di Bagri Labi con un super fucilatore. Un'operazione di polizia ha portato alla cattura di un fucilatore che si era rifugiato in un appartamento di Livorno. Il fucilatore è stato catturato dopo una lunga perquisizione. Il fucilatore è stato catturato dopo una lunga perquisizione.

Appello Avis «Dopo la pioggia» L'Appello Avis ha lanciato un appello per la raccolta di sangue. L'Appello Avis ha lanciato un appello per la raccolta di sangue.

Visite record all'Acquario L'Acquario di Livorno ha registrato un record di visite. L'Acquario di Livorno ha registrato un record di visite.

LIVORNO INTERVENTO DI CARABINIERI, INSEGUIMENTO E CATTURA IN VIA FIORENTINO NEVO
Scippa un anziano, arrestato borseggiatore

OTTEFFONDI In località Otteffondi, un anziano è stato arrestato per borseggiamento. L'anziano è stato arrestato per borseggiamento.

IL TRAFFICO DI FURTO In Livorno, un traffico di furto è stato smascherato. Un traffico di furto è stato smascherato.



Gli Agricantus fanno scoprire la Sicilia con 'Akoustikòs'

LIVORNO Dopo aver aperto i battenti con la sarda Elena Ledda, che si è esibita in Fortezza Vecchia il 5 luglio scorso, è stata la band siciliana degli Agricantus a concludere idealmente a Livorno la rassegna dedicata alla musica delle città di mare e del Mediterraneo, patrocinata dall'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale e dal Comune di Livorno e organizzata dall'associazione Musicastrada. Grazie alla sponsorizzazione di Uniport, Interporto Amerigo Vespucci e Banca di credito cooperativo Castagneto Carducci, anche quest'anno il concerto, che si è svolto sabato scorso di sera in Fortezza Vecchia è stato ad ingresso gratuito. La band siciliana Agricantus è certamente uno dei gruppi italiani più famosi della scena internazionale della world music prodotta in Italia. Akoustikòs è il nuovo progetto musicale nel quale timbri e strumenti elettronici, elementi che da sempre hanno fatto parte della cifra stilistica e della ricerca musicale del gruppo, lasciano spazio al suono naturale, fatto di legni, corde, canne, pelli, tavole armoniche, voci, nella loro dimensione più pura. La formazione di Akoustikòs vede tra le sue fila Anita Vitale alla voce e piano, Mario Cripsì ai fiati arcaici e voce, Mario Rivera al basso e voce e Giovanni Lo Cascio alla batteria e percussioni.



Primi incontri sul DEASP dell' Adsp-Mts

LIVORNO La recente riforma sulla portualità ha introdotto nuovi adempimenti da ottemperare da parte delle Autorità di Sistema **Portuali**; uno fra tutti la redazione del documento di programmazione energetica del territorio **portuale** chiamato DEASP. Come indicato nelle Linee Guida specifiche emanate dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio, il DEASP definisce indirizzi strategici per l'implementazione di misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso di energie rinnovabili in ambito **portuale**. Dato che l'ambito diretto di riferimento del DEASP è la produzione ed utilizzo dell'energia connessa con il funzionamento del sistema **portuale** sottolinea Palazzo Rosciano il coinvolgimento e la condivisione degli obiettivi di miglioramento energetico-ambientale con la comunità **portuale** è fondamentale ed imprescindibile. A tal proposito la Direzione Pianificazione dell'Adsp-Mts guidata da Claudio Vanni e i suoi collaboratori hanno fissato due giornate di informazione ad hoc nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. La mattina del 10 luglio è stata dedicata agli incontri con le Istituzioni e con gli operatori del porto di Piombino invece il pomeriggio a quelli con le Istituzioni e gli operatori dei porti di Portoferraio/Rio Marina-Cavo. I partecipanti fa presente Vanni hanno manifestato interesse verso l'iniziativa promossa dall'Adsp-Mts che è stata vista soprattutto come un'occasione di confronto. Nonostante che il porto di Piombino rispetto ai porti elbani abbia peculiarità diverse, al termine è emersa una stessa preoccupazione: la fonte d'inquinamento maggiore è derivata dai traghetti e dalle auto in fila nei momenti di traffico intenso. Inoltre continua Vanni sono state fatte delle proposte operative e progettuali come ad esempio l'elettificazione delle banchine o dei mezzi d'opera, l'impiego dei pannelli fotovoltaici ed altro. Alcuni dei soggetti intervenuti, condividendo in pieno l'iniziativa presentata, hanno però chiesto che questo nuovo documento di programmazione non contenga vincoli che possano limitare la concorrenza fra le realtà **portuali** e che le azioni proposte tengano di conto dei riflessi sulla vita quotidiana. Proprio per la diversità delle 2 realtà **portuali**, lo stesso Sindaco del Comune di Portoferraio Angelo Zini, presente all'incontro, plaudendo all'iniziativa promossa dall'Adsp-Mts ha fatto presente della necessità di fare sistema non solo dei porti ma di tutta la comunità in quanto Portoferraio è porto strettamente legato alla città e soprattutto prestare attenzione anche al contesto storico e paesaggistico nelle scelte che si metteranno in atto. Nella mattina del 11 luglio l'incontro con le istituzioni e gli operatori **portuali** si è svolto, anche a Livorno, nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia. Anche in questa occasione i soggetti intervenuti sia istituzionali che imprenditoriali, hanno accolto con favore l'iniziativa ed hanno assicurato la loro collaborazione per il raggiungimento degli obiettivi proposti. Nella presentazione Vanni ha comunicato inoltre che nel prossimo mese di settembre verranno presentati i risultati dell'attività che ha portato alla predisposizione dei modelli diffusionali per valutare la qualità dell'aria e del rumore nell'ambito **portuale**. L'assessore Cepparello del Comune di Livorno, oltre a confermare l'apprezzamento per l'iniziativa e per la realizzazione del sistema modellistico per la valutazione della qualità dell'aria e del rumore **portuale**, ha assicurato la collaborazione del comune per la redazione del piano energetico e ambientale del porto.



Italia Oggi

Piombino, Isola d' Elba

Investimento di 14 milioni di euro per rispettare le norme europee su ambiente e sicurezza

Piombino polo italiano delle demolizioni navali

A cominciare dallo smaltimento degli ultimi 12 cassoni della Costa Concordia

FILIPPO MERLI

Piombino torna a bordo della Costa Concordia. Con un investimento di 14 milioni di euro per la realizzazione del primo e unico polo italiano per le demolizioni navali nel **porto** della città toscana. A cominciare dagli ultimi 12 cassoni del relitto della nave da crociera naufragata all' isola del Giglio nel 2012, che saranno in parte demoliti e in parte riutilizzati per la costruzione di una banchina galleggiante. A occuparsi del progetto è Pim, **Piombino** industrie marittime, una società fondata nel 2016 dalla genovese San Giorgio del **Porto** e dalla livornese Fratelli Neri. L' azienda punta a conquistare il mercato europeo dello ship recycling, la demolizione e lo smaltimento delle grandi imbarcazioni. E lo fa partendo dall' esperienza della Concordia, che tre anni fa, proprio con la regia di San Giorgio e Saipem, lasciò il Giglio per essere demolita a Genova. Il **porto** di **Piombino**, all' epoca, non aveva i requisiti necessari per poter accogliere il relitto della Concordia. Per ottenere le autorizzazioni sono stati necessari tre anni, ma ora, grazie all' investimento di Pim, i cantieri verranno completati da un centinaio di operai che entro settembre dovranno terminare i lavori per smantellare i 12 cassoni. Sarà la prima commessa che metterà **Piombino** al centro del sistema nazionale ed europeo delle demolizioni delle navi. «Abbiamo già nuove commesse», ha spiegato l' amministratore delegato di San Giorgio del **Porto**, Ferdinando Garré. «Non solo per le demolizioni, ma anche per le costruzioni navali, perché a **Piombino** saremo in grado di fare anche questo: realizzeremo per un cliente straniero un manufatto in acciaio per l' uso marittimo da 1.500 tonnellate». Il **porto** di **Piombino** sarà il primo in Italia a rispondere ai parametri imposti dalla normativa comunitaria per la tutela dell' ambiente e della sicurezza dei lavoratori. «Dal primo gennaio è pienamente efficace il regolamento europeo 1257 del 2013, in base al quale tutte le navi battenti bandiera europea vanno demolite e recuperate nei 30 cantieri autorizzati dalla Commissione», ha sottolineato l' ad di Pim, Valerio Mulas. «L' autorizzazione viene data soltanto a chi rispetta requisiti molto stringenti in materia di sicurezza e tutela ambientale e in base a questi criteri verrà realizzato il sito di **Piombino**. Purtroppo, però, la lista iniziale è stata allargata dalla Commissione europea anche a due cantieri turchi. Ufficialmente i siti turchi sono stati inseriti e autorizzati perché si è ritenuto che quelli europei non avessero capacità produttiva sufficiente. La verità è che le istituzioni hanno ceduto alle fortissime pressioni degli armatori che non vogliono spendere per demolire le loro navi». «La demolizione della Concordia è stata il primo vero esempio di economia circolare in Italia», ha detto ancora Mulas al Corriere fiorentino. «Nonostante fosse in pessime condizioni è stato riciclato l' 85% del materiale recuperato. Su imbarcazioni in buone condizioni si arriva a recuperare anche il 95%. A **Piombino** lavoreremo usando la straordinaria esperienza che abbiamo maturato con la Concordia e con la stessa spinta emotiva che quella vicenda ci ha dato». © Riproduzione riservata.

10 | 10 agosto 2019 | PRIMO PIANO | ItaliaOggi

Se non è flat, non è flat tax

Non si riesce a giudicare perché cambia continuamente

Miniscalchi di 23 mln per la famiglia Fossati

Luisa Garavoglia rafforza il holding lussemburghese

La società spagnola apprende via

Il porto di Piombino, polo italiano delle demolizioni navali

A cominciare dallo smaltimento degli ultimi 12 cassoni della Costa Concordia

Piombino polo italiano delle demolizioni navali

A cominciare dallo smaltimento degli ultimi 12 cassoni della Costa Concordia



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Nuova bretella Capezzolo-porto Entro il mese aggiudicati i lavori

Sollecito della Regione sulla strada 398 per il primo lotto L' assessore Ceccarelli scrive ad Anas e al ministro Toninelli

Manolo Morandini PIOMBINO. Decine di calendari. Una pila. Più di vent'anni, in cui ripercorrere le vicende per eliminare il problema dell' unica viabilità di accesso alla città di Piombino e al suo porto. Li scorri e l' unica certezza sono le scadenze, ogni volta, smentite dalla realtà. Superate da complicazioni e fatti nuovi. Anche per un' opera minore come la bretella dalle banchine al Capezzolo, l' obiettivo è rimandato. Doveva essere percorribile da quest' estate, secondo un cronoprogramma presentato a ottobre 2017. Ma la gara è stata bandita in ritardo. E l' orizzonte possibile è diventato primavera 2020. Ora, salvo nuovi inciampi, si slitta a marzo 2021. Ma con qualche certezza in più, dato che la gara è prossima all' assegnazione. Mentre per la 398, il primo lotto dalla Geodetica al Gagno, non siamo ancora al progetto esecutivo, che è atteso per settembre, ed è necessario per indire la gara. L' obiettivo è di appaltare i lavori entro l' anno, ma per veder marciare i veicoli lungo quei tre chilometri dovremo attendere altri quattro anni. Al punto che dalla Regione Toscana si sollecitano Anas e Ministero delle Infrastrutture a mettere in campo soluzioni per ridurre i tempi di costruzione. la bretella È ancora in corso la gara per l' assegnazione dei lavori per la realizzazione della bretella di un chilometro e mezzo dal porto al Capezzolo. Stando alle indicazioni dell' **Autorità portuale** tra la fine del mese e l' inizio di agosto dovrebbe essere fatta l' aggiudicazione provvisoria - sono 47 le società che hanno presentato un' offerta - e a ottobre a quella definitiva. A seguire la consegna dei lavori. A quel punto la previsione è che nell' arco di 15 mesi l' opera possa essere terminata. La nuova indicazione è che da marzo 2021 i camion vi possano transitare. La strada dallo svincolo Gagno - Terre Rosse, infatti, permetterà l' ingresso alla nuova zona nord del porto di Piombino. Un collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino, così da evitare l' attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. Non servirà a snellire il carico di auto dirette agli imbarchi passeggeri ma a eliminare l' attraversamento dei mezzi pesanti in città. Il progetto e l' opera per un investimento di 18 milioni di euro sono finanziati dall' **Autorità portuale**. Tra l' altro la bretella si attesterà alla rotonda del Gagno prevista nel 1° lotto della 398. Primo lotto Dalla Regione Toscana è l' assessore regionale alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli a sollecitare una stretta sui tempi. In una lettera del 5 luglio ai vertici Anas e al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli, inviata per conoscenza anche all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale e al sindaco di Piombino Francesco Ferrari, si fa riferimento alle ipotesi di cronoprogramma che prevedono l' inizio dei lavori nel 2021 e una durata di 4 anni. Si auspicano azioni per ridurre i tempi dell' intervento sottolineando che l' opera rappresenta una condizione per lo sviluppo sociale ed economico dell' area. Il lotto costerà all' incirca 58 milioni di euro e prevede la realizzazione di due viadotti sul percorso di tre chilometri e mezzo. Saranno realizzati anche un cavalcavia nell' intersezione con la Geodetica e due rotonde per collegare la strada con la viabilità esistente, tra cui quella al Gagno a cui si attesterà la bretella che dal Capezzolo arriverà sul porto.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--

«Una banchina ecologica per il terminal crociere»

Investimento da 22 milioni per consentire anche l'attracco di navi lunghe fino a 350 metri L'associazione Vistamare: «Servono elettrificazione e parcheggi per ridurre l'inquinamento»

IL PORTO ANCONA «Ben venga il nuovo terminal crociere, ma ad alcune condizioni». L'associazione Vistamare riconosce «le opportunità economiche e di sviluppo» connesse al banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, ma è «preoccupata per le criticità ambientali, logistiche e urbanistiche» che il progetto comporterà. Lo scalo marittimo anconetano non dispone, al momento, di banchine di adeguata lunghezza in grado di garantire l'approdo di grandi navi da crociera di moderna generazione. Il progetto L' Autorità di Sistema Portuale intende dunque realizzare un nuovo terminal con il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino, per far attraccare le grandi navi, lunghe fino a 350 metri. Il costo complessivo dell' opera è stimato in 22,2 milioni e l' orizzonte temporale considerato è di 52 anni: 2 anni per la realizzazione dell' opera e 50 di operatività del progetto. «Innanzitutto - spiega Antonio Roversi, presidente di Vistamare, prima dell' approvazione definitiva del progetto, è necessario avere un programma cadenzato di soluzioni sulle altre problematiche aperte del porto, come la liberazione del porto storico, la riorganizzazione del porto peschereccio e la liberazione del Mandracchio, la realizzazione del terminal passeggeri all' ex Fiera, il completamento della banchina lineare merci, nuovi spazi per i cantieri minori per il refitting». Il traffico Inoltre con il nuovo terminal crociere non dovrà essere sottovalutato «l' aumento del traffico e dell' inquinamento» e l' associazione chiede «l' elettrificazione della nuova banchina, come hanno già fatto Marsiglia, Amburgo e altri porti proprio sui moli dedicati alla crocieristica, richiedendo alle società armatrici analogo impegno di trasformazione sulle nuove navi che vi attraccheranno». «In caso di ritrovamenti archeologici continua Roversi chiediamo la realizzazione di una struttura museale nell' ex ospedale militare, recuperando la struttura antica. E, per rendere effettivi i vantaggi economici alla città, lo svolgimento di una gara per la concessione della banchina sulla base di alcuni criteri, tra cui la realizzazione dei parcheggi necessari all' home-port disponibili anche ai cittadini; l' impegno a reperire almeno il 70% delle forniture a km 0; la gestione tramite mezzi di trasporto non inquinanti dei collegamenti da e per stazione, aeroporto, parcheggi; la vendita e la gestione dei pacchetti turistici relativi alla città, in misura almeno pari a quelli relativi alla regione». L' impatto «Per ridurre l' inquinamento sottolinea l' architetto Paolo Pasquini crediamo sia importante che i moli del porto storico vengano liberati dai traghetti. La soluzione sarebbe lo spostamento dei traghetti nell' area che sarà liberata dai silos». Alla fine di settembre Vistamare organizzerà un' assemblea aperta, con la partecipazione di tecnici esterni, con la volontà di informare i cittadini, a cui saranno invitati anche il presidente dell' Adsp Rodolfo Giampieri e l' assessore al Porto Ida Simonella che, interpellata dal Corriere Adriatico, ha detto di voler valutare le proposte dell' associazione di concerto con l' Autorità di sistema portuale. Proprio dal Comitato di gestione dell' Adsp è atteso il via libera definitivo del progetto. Infatti, il consiglio comunale, ad aprile, ha già dato il nullaosta alla variante Nella relazione dell' Adsp si legge che «il progetto d' investimento rappresenta uno straordinario fattore di sviluppo economico per l' intera area di riferimento generando un flusso di cassa economico-sociale complessivo di 77 milioni». L' analisi L' analisi finanziaria stima a regime (dal settimo anno in poi) 130 approdi con un flusso di quasi 400mila crocieristi (tra imbarco/sbarco e in transito) e quasi 70mila membri di equipaggio.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«La spesa generata dal traffico crocieristico (in tutte le sue componenti) e il relativo valore aggiunto generato si legge si traducono inoltre in incremento dell' occupazione, generando circa 1.468 unità lavorative». Il progetto del nuovo terminal (2.400 mq) prevede anche una nuova viabilità. Sono previste «due aree di parcheggio alle estremità del molo» e una nuova strada «da realizzare lungo le mura storiche all' interno dell' area Fincantieri» così da collegare il terminal crociere alla viabilità esistente. Prevista anche «la realizzazione di un parcheggio multipiano, nell' area attualmente in uso a parcheggio per gli addetti di Fincantieri, destinato ai crocieristi che sceglieranno di raggiungere l' home port di **Ancona** con il proprio veicolo». Micol Sara Misiti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La blue economy fa innovazione: premi a 6 progetti

L' iniziativa coordinata da Svim Obiettivi: sostenibilità e crescita

IL RICONOSCIMENTO ANCONA Ci sono sei imprese marchigiane tra le vincitrici del progetto 4helix+ coordinato da Svim Società Sviluppo Marche. Si tratta di un progetto finanziato dal Programma Med dell'Unione europea per la crescita e l'innovazione del settore blu attraverso la contaminazione delle imprese culturali e creative, che ha messo in palio un plafond di 480mila euro per voucher all'innovazione creativa. Il progetto era rivolto a micro-piccole e medie imprese e start-up, delle regioni partner di progetto, appartenenti ai diversi settori della Blue Economy: biotecnologie, turismo costiero, pesca, acquacoltura, cantieristica, trasporti **marittimi**, energie rinnovabili, risorse minerali, strutture off-shore. Lunedì sera la premiazione alla presenza dell' assessora regionale alle Attività Produttive Manuela Bora e dell' amministratore unico di Svim Gianluca Carrabs. I sei progetti regionali selezionati hanno interpretato la proposta di nuovi approcci all'innovazione nel settore dell'economia del mare nei settori di pesca e acquacoltura, cantieristica e turismo costiero. Tra i sei, ci sono un progetto di utilizzo di materiali eco-sostenibili per il confezionamento dei prodotti ittici attraverso l' utilizzo di imballaggi biodegradabili e compostabili in sostituzione del comune packaging in plastica attualmente utilizzato nel settore che è grande fattore di inquinamento. Ci sono anche Sealand per innovare attraverso il patrimonio turistico e-Bike Telling, progetto per lo sviluppo di un nuovo servizio turistico che consenta tour esperienziali in bicicletta. Tra i vincitori del voucher - ciascuno di 10mila euro - anche il progetto per un nuovo sistema di monitoraggio volto al risparmio energetico; Beachtime, che permette la diffusione di servizi informativi, integrata da un sistema social, rivolto alla comunità della Riviera del Tronto e, infine, il progetto Gente di Mare per la promozione degli sport acquatici in maniera accessibile per tutti nonché il turismo blu durante tutto l' anno. «I sei progetti a cui sono stati assegnati i voucher ha dichiarato la Bora - sono riusciti a coniugare al meglio le esigenze delle imprese blu marchigiane con soluzioni innovative disegnate su misura da imprese culturali e creative». «Un risultato vincente che ha radici profonde ha sottolineato Carrabs frutto di partnership create e consolidate attraverso un costante lavoro in team. Da un lato le aziende marchigiane blu e, dall' altro lato, agenti innovativi, centri di ricerca, imprese culturali e creative fornitori di servizi, i knowledge providers, disposti a studiare soluzioni ad hoc per rispondere - ha concluso - in maniera puntuale alle istanze degli operatori economici, contaminandoli con idee e proposte di prodotti, servizi e modelli innovativi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Traffici commerciali nell' area degli ex silos

Confronto promosso dalla Cgia, resta lo snodo della viabilità

L' INCONTRO **ANCONA** Bene perché i progetti di manutenzione sono tutti in campo e si va verso la destinazione delle aree recuperate alle attività mercantili, male per via del fatto che alcuni grandi temi come il collegamento del **porto** alla grande viabilità e il raddoppio della Statale 16 restano ancora insoluti. È stato un incontro in chiaroscuro, secondo il segretario interprovinciale di Confartigianato Trasporti Logistica e Infrastrutture Gilberto Gasparoni, quello tenutosi ieri con i rappresentanti istituzionali sulle prospettive di sviluppo del **porto** di **Ancona**. La riqualificazione Innanzitutto le note positive. Per via Mattei c' è un progetto di riqualificazione complessivo che però dovrà essere portato avanti per stralci. Si comincerà con il lancio, entro l' estate, della gara d' appalto per il rifacimento della rotatoria di via Einaudi e poi, entro settembre, di quello per la bonifica e riasfaltatura del manto stradale dell' intera via. Si conta così di far partire i lavori per la prossima primavera. Entro questa settimana si attende invece una risposta da parte dell' Anas sull' ipotesi di realizzare delle aree di parcheggio sotto il viadotto della Palombella. Dei 6 mila mq individuati, 4 mila sono infatti di proprietà dell' Anas, che eventualmente li darebbe in concessione al Comune, in quanto non è possibile un trasferimento di proprietà. Acquisizione di spazi Buone notizie arrivano anche da una serie di aree in via di recupero. Quella della cosiddetta incompiuta è in corso di riacquisizione da parte dell' Autorità Portuale e entro fine mese sarà messa a disposizione degli operatori dei container. La banchina 22 ha dovuto essere rifatta quasi completamente poiché i materiali con cui era stata edificata 60 anni fa non erano più adatti a sopportare i carichi attuali, ma ormai i lavori sono in dirittura di arrivo e tornerà utilizzabile tra ottobre e novembre. All' ex Bunge la proprietà sta portando avanti la bonifica, con la rimozione delle terre contaminate e la loro sostituzione con del materiale inerte. Entro settembre dovrebbe arrivare la dichiarazione da parte dell' Arpa di avvenuta bonifica. A quel punto l' autorità Portuale procederà all' acquisizione. Il Presidente Rodolfo Giampieri ha ribadito l' intenzione di destinare quest' area, come pure quella dove si trovavano i silos ad area mercantile. E questo non può che fare felici gli operatori. Come pure il fatto che siano partiti i lavori di asfaltatura della Flaminia. Tuttavia la questione dei collegamenti rimane il nodo più difficile da sciogliere. La variante Per quanto riguarda la variante tra Torrette e Falconara, l' assessore comunale ai Lavori pubblici Paolo Manarini ha annunciato che l' approvazione del progetto esecutivo arriverà entro il 2019 e che presumibilmente la gara d' appalto verrà indetta nel primo semestre 2020, con i lavori che dureranno tre anni. Per quanto invece riguarda il collegamento della variante col bypass del **porto**, il progetto dell' Anas, che sembrava aver messo d' accordo tutti, è stato rimesso in discussione da una proposta del senatore Coltorti, ora in fase di studio. Questo non farà che allungare ulteriormente i tempi e ciò non rende per niente felici operatori e rappresentanti di categoria. «Bisogna accelerare sostiene Gasparoni -. Non si può mettere nel cassetto un progetto già definito». Anche perché, come osserva il segretario generale Confartigianato An-Pu Marco Pierpaoli «l' uscita



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dal porto e il raddoppio della statale sono temi che, come dimostrano le documentazioni, venivano già trattati in analoghe riunioni dell' inizio degli anni '80». Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ANTONIO GRANDI NAVI IN PORTO VISTA MARE: «NON SIAMO CONTRARI A PRIORI»

Banchina elettrificata, parcheggi e costi «Sul terminal crociere ci dicano tutto»

ELETTRIFICAZIONE della banchina, presentazione del progetto generale prima di andare avanti, costi dell' opera, parcheggi e pacchetti turistici ad hoc. Sul delicato nodo del terminal crociere di fronte a Fincantieri, l' associazione anconetana Vistamare si pone in maniera limpida nei confronti di Comune e Autorità portuale. A differenza di altri gruppi, Vistamare non dice 'no' a priori all' opera, ma chiede di avviare un dialogo costruttivo: «L' opera ha un costo elevato e presenta un impatto importante - spiega Antonio Roversi, presidente dell' associazione composta da cittadini e tecnici al tempo stesso -, sarà importante chiarire anzitempo la questione dei ricavi e la conferma che Ancona venga trasformato in Home Port dalle grandi compagnie crocieristiche. NOI non siamo contrari a priori, comprendiamo a fondo quanto il progetto possa essere remunerativo per l' economia cittadina, ma ci sono alcuni punti da discutere. Prima di tutto, la banchina nuova, in grado di ospitare navi lunghe fino a 300 metri, sia elettrificata. Le esperienze in tal senso non mancano. E poi, il Comune ci faccia capire come intende risolvere la questione dei parcheggi, non vorremmo che un flusso incontrollato di veicoli produrrebbe una doppia fonte di inquinamento. In linea generale, ripeto, noi non diciamo no a tutto, ci mancherebbe, anzi, ma se dall' altra parte, Comune e Ap non ascoltano neppure una sola nostra parola e fanno di testa loro, allora sì che ci impuntiamo». Il nodo centrale della vicenda è legato all' elettrificazione della banchina. Le istituzioni si sono sempre dette scettiche per quanto riguarda quelle dei traghetti, allo stato attuale. Nei giorni scorsi il presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato, lo jesino Mauro Coltorti, ha invece aperto al progetto: «Si può fare, quanto meno per la nuova banchina delle crociere - aggiunge l' ex assessore comunale all' urbanistica, l' architetto Paolo Pasquini -. Gli esempi non mancano, da Marsiglia a Rotterdam, senza dimenticare l' esperienza di Livorno dove si sono sbagliati con le dimensioni. Eppure l' esempio più concreto Ancona ce l' ha in casa, proprio sulla banchina di allestimento delle navi da crociera di Fincantieri. Incassata all' interno di un container c' è la centrale elettrica che consente lo svolgimento dei lavori senza alcun problema. Se è stato possibile realizzarla lì si potrebbe fare anche nell' ottica dell' arrivo di grandi navi da crociera. In fondo elettrificare una banchina dovrebbe costare attorno ai 3 milioni di euro, tanto ha speso Livorno. Parlando sempre di costi, è bene fare attenzione ai calcoli. L' opera costa più o meno 22 milioni di euro e a chiederla sono le grandi compagnie turistiche, altrimenti non interessate per mancanza di infrastrutture adeguate. Questo investimento poi, tuttavia, va ammortizzato, quindi dietro al progetto ci deve essere una discussione funzionale a 360°. Ad esempio sui pacchetti turistici, i croceristi dovrebbero restare più ad Ancona o in zone limitrofe e non partire subito per le Grotte di Frasassi, Urbino o gli spacci aziendali del sud della regione». Dall' incontro di ieri coi rappresentanti di Vistamare sono emersi altri stimoli, come ad esempio il futuro dei traghetti: «E' necessario liberare il porto storico _ affermano i membri dell' associazione _ e trasferire tutti i traghetti lungo le banchine dove c' erano i silos. Le merci potrebbero sfruttare la fine dei lavori della Banchina Marche. Certo, l' idea della 'penisola' (proposta per la prima volta dall' ex presidente dell' Ap Montanari, ndr.) è stata accantonata troppo in fretta». Pierfrancesco Curzi.

The image shows a newspaper page with the headline "Acqua e aria, i dati arrivano in una app" and a sub-headline "L'Arpa: «Aggiornamenti in tempo reale, Balneazione sempre sotto controllo»". The page includes a photo of a woman, a "NUMERI" section with the number 17, and a "3" in a box. The main article text is partially visible, starting with "ANTONIO ROVERSI".



Gli operatori dello scalo «Restiamo con Ancona»

ORTONA. «Il porto di Ortona non può essere ostaggio di manovre politiche a livello regionale e nazionale che nei dubbi dell'incertezza provocano solo danni allo sviluppo dello scalo commerciale d'Abruzzo, il quale diventerebbe così l'agnello sacrificale per strategie più grandi di noi a discapito dei veri interessi dello scalo ortonese». Con queste parole il sindaco Leo Castiglione ha introdotto ieri mattina la conferenza stampa alla presenza del presidente del comitato porto, Davide Tucci, e di diversi operatori portuali «per ribadire la posizione ufficiale di Ortona e del suo porto all'interno dell'Autorità di sistema portuale del Medio Adriatico». È la risposta alle discussioni sull'opportunità che lo scalo ortonese sia inserito nell'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia anziché rimanere in quella di Ancona come stabilito dal decreto legislativo del 4 agosto 2016 n.169. «Una soluzione che ora viene contestata ma non si comprende su quali basi e dati concreti», ha continuato il sindaco. «Il nostro obiettivo deve essere, insieme al presidente dell'Adsp di Ancona, Rodolfo Giampieri, «di rendere operativi al più presto gli investimenti previsti da Ancona su Ortona e avviare il dragaggio che aumenterà il pescaggio dello scalo per l'ingresso di navi più grandi e non come qualcuno ha affermato intervenire su uno scalo insabbiato». Le ragioni alla base dell'appartenenza alla Adsp di Ancona sono state illustrate dal presidente del comitato porto, Davide Tucci, e si riassumono nell'incertezza dei tempi di una complessa pratica ministeriale di trasferimento, di cui come hanno anche rivelato gli operatori non c'è traccia ufficiale e che potrebbe comportare il blocco degli investimenti programmati oltre che la pianificazione della manutenzione ordinaria da effettuare sulle infrastrutture. Tucci ha anche sottolineato che il passaggio nell'Autorità di sistema di Civitavecchia complicherrebbe l'istituzione della Zona economica speciale (Zes). Il presidente del comitato porto ha inoltre elencato dati da cui emerge che «nel confronto dal 2015 al 2018 tutti gli indici sono in crescita, a partire dalla presenza delle navi che da 581 passano a 628». Infine un accenno al corridoio transnazionale che da Barcellona dovrebbe legare Civitavecchia, Ortona e Ploce. «Se l'obiettivo del passaggio a Civitavecchia è di istituire questo corridoio di traffico», ha chiuso il presidente Tucci, «allora basta intensificare gli accordi commerciali tra le due autorità portuali che già disegnano questi canali di transito delle merci tra nave e gomma senza alimentare ulteriori dibattiti e studi». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

EDIZIONE DIGITALE

ilCentro

16 luglio 2019

ilcentro.it

HOME CHIETI L'AGUILA PESCARA TERAMO ABRUZZO RITUALITÀ SPORT SPETTACOLI IMMAGINI VIDEO

BLOG PRIMA SIRADA

ilcentro.it CHIETI - GLI OPERATORI DELLO SCALO «RESTIAMO...»

Gli operatori dello scalo «Restiamo con Ancona»

di Alberto Sisti 16 luglio 2019

ORTONA. «Il porto di Ortona non può essere ostaggio di manovre politiche a livello regionale e nazionale che nei dubbi dell'incertezza provocano solo danni allo sviluppo dello scalo commerciale d'Abruzzo, il quale diventerebbe così l'agnello sacrificale per strategie più grandi di noi a discapito dei veri interessi dello scalo ortonese». Con queste parole il sindaco Leo Castiglione ha introdotto ieri mattina la conferenza stampa alla presenza del presidente del comitato porto, Davide Tucci, e di diversi operatori portuali «per ribadire la posizione ufficiale di Ortona e del suo porto all'interno dell'Autorità di sistema portuale del Medio Adriatico». È la risposta alle discussioni sull'opportunità che lo scalo ortonese sia inserito nell'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia anziché rimanere in quella di Ancona come stabilito dal decreto legislativo del 4 agosto 2016 n.169.

«Una soluzione che ora viene contestata ma non si comprende su quali basi e dati concreti», ha continuato il sindaco. «Il nostro obiettivo deve essere, insieme al presidente dell'Adsp di Ancona, Rodolfo Giampieri, «di rendere operativi al più presto gli investimenti previsti da Ancona su Ortona e avviare il dragaggio che aumenterà il pescaggio dello scalo per l'ingresso di navi più grandi e non come qualcuno ha affermato intervenire su uno scalo insabbiato». Le ragioni alla base dell'appartenenza alla Adsp di Ancona sono state illustrate dal presidente del comitato porto, Davide Tucci, e si riassumono nell'incertezza dei tempi di una complessa pratica ministeriale di trasferimento, di cui come hanno anche rivelato gli operatori non c'è traccia ufficiale e che potrebbe comportare il blocco degli investimenti programmati oltre che la pianificazione della manutenzione ordinaria da effettuare sulle

nel 2019
MERAVIGLIE
a portata di mano
www.bancomi.it - 0882 12001

«Porto ed Enel fermi, città senza lavoro»

Borgioni, segretario della Filt Cgil, lancia l' Sos occupazione «Niente traffici e stop al carbone a Tvn: le aziende in crisi» «La Spa non può dire vado via. Chiederemo che partecipi a realizzare bacino di carenaggio e darsena grandi masse» TRA LE PROPOSTE PURE QUELLA DI CREARE UN POLO TECNOLOGICO PER L' IDROGENO OGGI GRIDO D' ALLARME DEL CETO PRODUTTIVO

ECONOMIA Enel e **porto**, due grandi poli di Civitavecchia e due grandi vertenze aperte per difendere l' occupazione locale. Proprio la crisi dei traffici dello scalo e la partita con la Spa elettrica sul futuro di Torre Nord, con le conseguenze insite per i lavoratori, saranno al centro stamani di una conferenza congiunta. A Molo Vespucci si ritroveranno per fare il punto sulla drammatica situazione Cpc, imprese, cluster marittimo, ma anche sindacati trasporti e metalmeccanici e rappresentanti delle imprese metalmeccaniche che hanno iniziato a licenziare il personale per il blocco delle manutenzioni nell' impianto di Tvn. L' ANALISI «Era inevitabile che le due vertenze spiega il responsabile territoriale della Filt Cgil Alessandro Borgioni si legassero. Anche perché il fermo dell' impianto Enel non manda in crisi solo le aziende dell' indotto o Minosse che si occupa dello scarico del carbone. A caduta gli effetti si sentono anche sul **porto**, a cominciare dalla stessa Authority, che a causa dei mancati introiti della centrale ha difficoltà a chiudere il bilancio. Non solo, il mancato arrivo delle carboniere crea problemi pure ai servizi tecnico-nautici, come rimorchiatori, ormeggiatori e Cosepo, la società antincendio dello scalo». Per il sindacalista l' uscita dal carbone andava programmata e si sarebbe dovuto per tempo pensare a un' alternativa. «Enel per 70 anni ha fatto business a Civitavecchia, oggi non può dire esco, arvederci. E anche l' idea del gas non risolverebbe i problemi occupazionali. Per questo inoltreremo a Spa e Governo tre richieste: realizzazione del bacino di carenaggio; realizzazione della darsena grandi masse visto che Enel faceva parte della società Compagnia **porto** di Roma insieme al gruppo Gavio che avrebbe dovuto fare l' opera; apertura di un Polo tecnologico che investa non sul fotovoltaico, ma su innovazione e ricerca in campi come idrogeno e termodinamica e che preveda nel retroporto attività e start up per creare occupazione di qualità». AUTHORITY ASSENTE Ragioni che Filt e Fiom rivendicheranno anche il 24 luglio aderendo allo sciopero nazionale del comparto trasporti e dando vita a una manifestazione congiunta sotto Molo Vespucci. «Se ai problemi legati a Enel si aggiungono quelli dello scalo aggiunge Borgioni si capisce la drammaticità della situazione. Il **porto** è fermo e tutte le vertenze aperte sono irrisolte. Il problema è che ai vertici dell' Adsp non si prendono decisioni, ma si rimanda di settimana in settimana. Su Port Mobility stiamo aspettando un piano pluriennale che doveva essere pronto da mesi. L' adeguamento tecnico funzionale (dovrebbe risolvere la querelle tra Cfft e Rtc per lo scarico dei container dell' ortofrutta, ndc) non è ancora stata licenziata dal Comitato di gestione. Stessa situazione per Privilege, dove la nuova società non può iniziare a lavorare perché manca la documentazione dell' Authority attesa da mesi. Se a questo aggiungiamo che anche sui container non si vede luce, ne esce la fotografia di un **porto** fermo, dove le merci non arrivano e dal quale armatori e imprese si tengono lontani per mancanza di risposte e certezze». Eco perché per i sindacati la partita sul dopo carbone è considerata la madre di tutte le vertenze: «Bisogna uscire da questa impasse, potrebbe essere davvero l' ultima chance per Civitavecchia». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Il Pincio sostenga l' unione con gli scali dell' Abruzzo»

SVILUPPO Un invito alla cosiddetta continuità amministrativa su un progetto che porterà sviluppo alla città e al porto come l' unione dei porti abruzzesi con l' **Adsp** locale. E' così che si può leggere la mail inviata dai consiglieri del Movimento 5 Stelle al sindaco Ernesto Tedesco, al suo vice Massimiliano Grasso e alle categorie interessate, con le istruzioni per partecipare alla consultazione dell' Unione Europea a supporto della revisione della Trans European Transport Network (la rete Ten-T), con l' obiettivo di realizzare, in accordo con l' Abruzzo, il riconoscimento di un corridoio trasversale Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce. «Il regolamento dell' Unione europea scrivono dal M5S - prevede che entro il 31 dicembre 2023 la Commissione effettui un riesame dell' attuazione della rete Ten-T. La Commissione ha avviato un processo di revisione globale, anticipando la revisione del Regolamento sulle linee guida Ten-T al 2021. La prima fase riguarda una consultazione pubblica alla quale tutte le organizzazioni e i soggetti interessati sono chiamati a partecipare tramite un questionario la cui scadenza è il 17 luglio». I consiglieri pentastellati ricordano anche come le difficoltà occupazionali del territorio impongano di non perdere questa occasione per realizzare un corridoio di scambi merci che rivitalizzi le infrastrutture commerciali portuali oggi sottoutilizzate e porti lavoro e sviluppo al nostro territorio. «Oggi il porto di Civitavecchia è erroneamente escluso dalla rete Ten-T concludono - ed è necessario che il sindaco porti avanti le procedure già avviate con l' amministrazione Cozzolino perché si concluda questo importante percorso e contemporaneamente si avvii un processo di creazione di un nuovo corridoio della rete Core che colleghi la penisola iberica a quella balcanica, passando per il porto di Civitavecchia e per lo scalo abruzzese di Ortona». Un corridoio che permetterebbe l' attrazione di importanti investimenti europei per la promozione infrastrutturale di Civitavecchia e per il rilancio finalmente della parte commerciale del porto. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Formati al Porto

GAM EDITORI

16 luglio 2019 - Il direttore degli Ormeggiatori e Barcaioi di **Civitavecchia**, Angelo Bonomo, insieme al direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodès, hanno firmato un accordo di collaborazione triennale, il quale garantisce la disponibilità ad effettuare visite marittime guidate all' interno dell' area portuale di **Civitavecchia**. Il nuovo progetto "Formati al **Porto**", fortemente sostenuto dall' adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale e dall' escola Europea - Intermodal Transport, ha l' ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l' attività marittima e il trasporto intermodale. Ci troviamo in un contesto in cui il posizionamento logistico del **porto** di **Civitavecchia**, sia per quel che riguarda gli aspetti territoriali che socio-economici, deve prendere misure infrastrutturali, offrire servizi competitivi e, soprattutto, investire sul fattore umano: una comunità logistica ben preparata, capace di affrontare le sfide future e di collocare strategicamente **Civitavecchia** in prima linea dell' attività logistica del Mediterraneo. L' obiettivo principale dell' iniziativa è quello di far entrare in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Avranno un' esperienza diretta di infrastrutture, strutture e operazioni. Inoltre, il progetto migliorerà l' allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo. Il Gruppo Ormeggiatori opera da sempre alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell' ambiente e delle vite umane, assicurando altresì il regolare svolgimento dei traffici. Grazie all' accordo di collaborazione appena siglato, si impegna attivamente a garantire il regolare svolgimento delle visite marittime guidate all' interno dell' area portuale di **Civitavecchia**. La Escola Europea ha già acquisito una certa esperienza con questo tipo di programmi. Il progetto Forma' t Al port è stato lanciato nel 2014 a Barcellona. L' iniziativa è stata un successo e dopo il primo triennio gli accordi con sponsor e partner sono stati rinnovati all' inizio del 2018 per altri tre anni con centri più educativi disposti a partecipare.



Il Mattino

Napoli

Il Comune avverte la Sovrintendenza «Navigare si farà»

Rese note le motivazioni del no, Palazzo San Giacomo si prepara al braccio di ferro. Ma gli organizzatori sono già pronti al trasloco

LO SCONTRO Gennaro Di Biase Salone Navigare, continua il braccio di ferro tra le istituzioni. Dopo il no della Sovrintendenza alla kermesse nautica che avrebbe dovuto occupare le acque di Rotonda Diaz a ottobre per nove giorni, da Palazzo San Giacomo arriva la chiara intenzione di andare avanti col progetto: «Ieri mattina abbiamo tenuto una riunione con de Magistris spiega Daniela Villani, delegata alla Risorsa Mare del Comune Il sindaco ha letto la relazione del divieto e non ci sta: insieme porteremo avanti una trattativa con il sovrintendente Garella per ospitare in mare il Salone Navigare. È un'occasione troppo importante e non può andare sprecata in questo modo. Per noi è fondamentale che le barche possano essere ormeggiate in acqua. Lotteremo con ogni mezzo per far sì che il Golfo abbia il Salone Nautico che merita». I tempi per l'organizzazione dell'evento a ottobre, in ogni caso, sembrano ormai troppo stretti. Se il Navigare si farà nel mare che bagna Napoli, sarà forse rimandato. La relazione che spiega il no di Garella è arrivata anche all'Associazione Nautica Regionale Campana - organizzatrice della kermesse - che incassa con favore la posizione del sindaco ma non rinuncia alla riunione di domani a Bologna: gli scafi campani potrebbero trovare spazio nelle acque dell'Emilia Romagna. LA RELAZIONE «Questa Sovrintendenza non ritiene di poter autorizzare l'occupazione del suolo pubblico sul Lungomare Caracciolo per lo svolgimento della manifestazione nel mese di ottobre 2019, a meno che la stessa non venga effettuata senza l'installazione dei pontili galleggianti». Così si conclude il documento dell'Ente di tutela del Paesaggio datato 5 luglio. Il veto, dunque, riguarda nel dettaglio «i pontili», cioè l'attracco in acqua delle imbarcazioni. Sono 5 i provvedimenti di tutela del mare citati nella relazione, datati 1933, 1966, 2003, 2005 e 2009 (quest'ultimo cita prescrizioni anche a Borgo Marinaro e Santa Lucia). «Va specificato - si legge ancora - che con un più recente provvedimento dell'11/11/2014, le prescrizioni del 2005 sono state parzialmente modificate in considerazione della possibilità di consentire manifestazioni temporanee con particolari limitazioni e prescrizioni. Tuttavia, per quanto concerne la previsione di installare pontili galleggianti, ancorché per breve periodo, a ridosso delle scogliere esistenti nello specchio d'acqua nell'area antistante il Lungomare Caracciolo e Rotonda Diaz, si ritiene tale installazione, copiosa ed intensiva, inopportuna in contrasto con la tutela del sito». Insomma, salone nautico sì ma sull'asfalto, secondo il parere della Sovrintendenza: «La manifestazione prevede, oltre che gli stand sul lungomare anche la realizzazione dei pontili a mare consistenti in 4 rami, per un'estensione totale di 480 ml, per consentire le prove a mare delle imbarcazioni, nonché la visita in acqua delle stesse da parte del pubblico, previsione che comporterebbe il totale stravolgimento dell'assetto formale, paesaggistico e funzionale dell'area tutelata nel periodo dell'evento». NAPOLI O L'EMILIA Come anticipato, dopo il no - nei mesi scorsi avallato anche dall'**Autorità Portuale** - la partita Navigare si gioca su più tavoli: «Apprendiamo con favore che il Comune voglia salvare l'esposizione - dichiara Gennaro Amato, presidente Anrc - nonostante il giudizio negativo della Sovrintendenza. Il sindaco de Magistris si è sempre detto favorevole e quindi ci auguriamo, come imprenditori, che difenda al meglio il segmento dal divieto di Garella. Se da cittadini possiamo attendere lo sviluppo degli eventi, da imprenditori siamo costretti a considerare il tempo come una mannaia. Perciò il progetto madre resta in piedi, con la sede storica al circolo Posillipo che ospiterà l'evento, e cercheremo altrove spazio per aumentare l'esposizione. Intanto non possiamo rifiutare l'invito di Bologna: in



Il Mattino

Napoli

settimana saremo nel capoluogo emiliano per incontrare i vertici istituzionali, e capire se la nautica campana può avere opportunità di sviluppo oppure no, ma certamente la vicenda lungomare può essere sbloccata solo dal sindaco. Attendiamo fiduciosi per Napoli e per l'intero indotto che la nautica produce». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Roma

Napoli

CASTELLAMMARE DI STABIA Al varo della "Trieste", Di Maio aveva annunciato 70 milioni, ora parla di "prima tranche"

Porto, il Governo stanZIA 35 milioni Fincantieri: faremo la nostra parte

CASTELLAMMARE DI STABIA. Il porto di Castellammare di Stabia ottiene dal Governo uno stanziamento di 35 milioni di euro per migliorare le infrastrutture anche in funzione dei vari che saranno programmati dallo stabilimento della Fincantieri. E l'Ad della società di Trieste, Giuseppe Bono, plaude all'impegno dell'esecutivo Conte, confermando i propri obiettivi di rafforzamento dello storico stabilimento navale, per incrementare il lavoro e l'occupazione. Appresa la notizia dello stanziamento dei 35 milioni destinati alla messa in sicurezza dell'area portuale del sito di Castellammare di Stabia, infatti, Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha dichiarato: «Siamo estremamente soddisfatti dello sforzo messo in atto dal Governo per la messa in sicurezza dell'area portuale dove insiste anche il nostro cantiere campano. Fincantieri in questo senso ha già avviato da tempo una serie di iniziative finalizzate alla realizzazione delle condizioni di mantenimento dei livelli occupazionali e di incremento del carico di lavoro dello stabilimento stabiese. E proprio con riferimento alla decisione presa nell'ambito della cabina di regia sul Fondo Sviluppo e Coesione, presieduta dal Ministro Barbara Lezzi, Fincantieri - dopo la messa in sicurezza - 8 pronta a fare la sua parte con gli investimenti che saranno necessari per la realizzazione di una serie di interventi di potenziamento infrastrutturale del sito di Stabia che porteranno allo sviluppo economico, produttivo, sociale e occupazionale dell'area». Lo stanziamento era stato annunciato dal vicepremier Luigi Di Maio a margine del varo della nave Trieste, lo scorso 25 maggio, in Fincantieri a Castellammare di Stabia. La cerimonia avvenne alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella che intervenne con la figlia Laura, madrina della gigantesca unità della Marina Militare. Erano presenti anche i ministri Luigi Di Maio ed Elisabetta Trenta. Proprio il ministro del Lavoro e dello Sviluppo Economico fu accolto con cori da stadio da un gruppo di operai dello stabilimento navale, carichi di speranze di poter ricevere dallo Stato una maggiore attenzione per il futuro della cantieristica stabiese. Alla vigilia delle elezioni per il rinnovo del Parlamento europeo, tra un sel fie e un autografo sull'elmetto di sicurezza degli operai, Di Maio rispose alla richiesta di attenzione delle maestranze, annunciando un finanziamento per le infrastrutture del cantiere, pari a 70 milioni di euro. Ebbene. La promessa a metà mantenuta, per ora a metà. Ieri il ministro grillino ha confermato l'invio di un finanziamento per la messa in sicurezza e il rilancio per il sito portuale di Castellammare di Stabia. Ma questo sarà di 35 milioni di euro. «A Castellammare di Stabia iniziamo a finanziare con 35 milioni di euro l'autorità portuale per la messa in sicurezza del porto. La prima tranche di finanziamento - ha spiegato - si sommerà agli ulteriori investimenti di Fincantieri nella città stabiese. Sono azioni sinergiche che delineano un percorso che vogliamo portare avanti e che consentirà, rispettando le norme in materia di sicurezza, allo stabilimento di Fincantieri e al suo indotto di avere commesse e continuità lavorativa». Nel pomeriggio di ieri, già il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, aveva spreatannunciato il finanziamento da 35 milioni di euro.



Informazioni Marittime

Napoli

Campania, 35 milioni per il porto di Castellammare

Governo stanZIA fondi per la messa in sicurezza dello stabilimento Fincantieri

35 milioni di euro per la messa in sicurezza dell' area **portuale** di Castellammare di Stabia, ovvero principalmente per lo storico stabilimento di Fincantieri. Li stanZIA il governo all' interno del Fondo Sviluppo e Coesione. Un pacchetto di progetti per lo scalo campano e il centro storico di Napoli (90 milioni in 22 interventi in tre municipalit ), finanziati in un contratto istituzionale firmato oggi in prefettura dal ministro dei Beni culturali, Alberto Bonisoli , dal ministro per il Sud, Barbara Lezzi , dal vicepresidente della Regione Campania, Fulvio BonavitaCola , e dal sindaco di Napoli, Luigi De Magistris . Le risorse saranno sbloccate entro luglio, ottenuta la delibera dal Cipe. «È un investimento sul lavoro. Ci sono 35 milioni per il porto che generano altri 70 milioni di investimenti da parte di Fincantieri», ha precisato Lezzi. «La prima tranche di finanziamento - spiega il ministro del Lavoro, Luigi Di Maio - si sommer  agli ulteriori investimenti di Fincantieri nella citt  stabiese. Sono azioni sinergiche che delineano un percorso che vogliamo portare avanti e che consentir , rispettando le norme in materia di sicurezza, allo stabilimento di Fincantieri e al suo indotto di avere commesse e continuit  lavorativa». Messa in sicurezza l' area dello stabilimento navalmeccanico, Fincantieri «  pronta a fare la sua parte con gli investimenti che saranno necessari per la realizzazione di una serie di interventi di potenziamento infrastrutturale del sito di Stabia che porteranno allo sviluppo economico, produttivo, sociale e occupazionale dell' area», ha detto l' amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono . «Siamo estremamente soddisfatti - conclude l' ad - Fincantieri ha gi  avviato da tempo una serie di iniziative finalizzate alla realizzazione delle condizioni di mantenimento dei livelli occupazionali e di incremento del carico di lavoro dello stabilimento stabiese.



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

L'annuncio

Cantiere di Castellammare entro luglio 35 milioni per la messa in sicurezza

Trentacinque milioni per la messa in sicurezza del sistema di varo del cantiere navale di Castellammare di Stabia favorita dall' inclusione dello scalo stabiense nella Zes da parte della Regione. Ne ha discusso, nel pomeriggio di ieri a Palazzo Chigi, nella cabina di regia del Fondo sviluppo e coesione, dopo la firma del Contratto per i fondi per lo sviluppo in prefettura a Napoli, la ministra per il Sud Lezzi. Entro la fine del mese il finanziamento per la realtà produttiva cantieristica stabiense sarà deliberato nel prossimo Cipe per diventare esecutivo. Commenti positivi dal ministro del Lavoro Luigi Di Maio che annunciò proprio a Castellammare nell' occasione dell' ultimo varo 100 milioni per rilanciare il cantiere e che ieri ha giudicato «importante il progetto di sviluppo per il centro storico di Napoli e per la messa in sicurezza e il rilancio per il sito portuale di Castellammare di Stabia. Qui - ha specificato - iniziamo a finanziare con 35 milioni di euro l' autorità portuale per la messa in sicurezza del porto. La prima tranche di finanziamento si sommerà agli ulteriori investimenti di Fincantieri, 70 milioni». Interviene l' ad di Fincantieri Giuseppe Bono: « Siamo estremamente soddisfatti dello sforzo messo in atto dal governo per la messa in sicurezza dell' area portuale dove insiste anche il nostro cantiere campano. Fincantieri in questo senso ha già avviato da tempo una serie di iniziative finalizzate alla realizzazione delle condizioni di mantenimento dei livelli occupazionali e di incremento del carico di lavoro dello stabilimento stabiense. E proprio con riferimento alla decisione presa nell' ambito della cabina di regia odierna sul Fondo di sviluppo e coesione, presieduta dalla ministra Lezzi, Fincantieri, dopo la messa in sicurezza, è pronta a fare la sua parte con gli investimenti necessari per la realizzazione di una serie di interventi di potenziamento infrastrutturale del sito». -



Cantiere di Castellammare entro luglio 35 milioni per la messa in sicurezza



Napoli Today

Napoli

Di Maio: "Pioggia di milioni su Napoli e Castellammare"

Maxi-finanziamento di 90 milioni per il centro storico di Napoli e 35 per l' autorità portuale stabiese

Massimo impegno del Governo per la Campania. Lo sottolinea in una nota il ministro del Lavoro e dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, sui progetti presentati in Campania dai ministri Lezzi e Bonisoli. Di Maio ricorda siano stati presentati in Campania due importanti progetti di sviluppo. Uno che riguarda la messa in sicurezza e il rilancio per il sito **portuale** di Castellammare di Stabia, l' altro di recupero e valorizzazione del centro storico di Napoli. I finanziamenti "A Castellammare di Stabia iniziamo a finanziare con 35 milioni di euro l' **autorità portuale** per la messa in sicurezza del porto. La prima tranche di finanziamento - spiega - si sommerà agli ulteriori investimenti di Fincantieri nella città stabiese. Sono azioni sinergiche che delineano un percorso che vogliamo portare avanti e che consentirà, rispettando le norme in materia di sicurezza, allo stabilimento di Fincantieri e al suo indotto di avere commesse e continuità lavorativa". "A Napoli con il Contratto istituzionale di sviluppo arrivano 90 milioni di finanziamento per il centro storico della città, patrimonio mondiale dell' Unesco. Nascerà così ad esempio nel Complesso Santissima Trinità delle Monache (ex ospedale militare) un Community hub un incubatore di cittadinanza attiva e di imprese basato sull' economia circolare con spazi di co-working e una rete di botteghe artigiane".

NAPOLITODAY Politica

Di Maio: "Pioggia di milioni su Napoli e Castellammare"

Maxi-finanziamento di 90 milioni per il centro storico di Napoli e 35 per l'autorità portuale stabiese

I più letti di oggi

- Centro storico di Napoli, martedì la festa del Contratto istituzionale di sviluppo
- Ministeriali da Magenta: "Stato verde. Per noi i rapporti nella 'normalità'"
- Da Madrid il vicese Raiola: "Prevedibilità del mercato. Primo segnale"
- Campania, subentrano al Partito: "Campania è per noi agli apogei"

I finanziamenti

Coesione territoriale sos di Strianese ai sindaci

Nello Ferrigno

NOCERA INFERIORE Parte da Nocera Inferiore il riscatto di un territorio. E si estende tra l' Agro nocerino sarnese fino a Salerno, coinvolgendo l' intera provincia. È il progetto di coesione territoriale che sta diventando non solo argomento di convegni ma possibile realtà. «Ci si può arrivare perché la maggior parte dei progetti sono già pronti, così come sono pronte le professionalità da attingere dai territori», ha scritto il presidente della Provincia di Salerno, Michele Strianese, in una lettera inviata al direttore generale dell' Agenzia per la coesione territoriale, Antonio Caponetto, ai parlamentari della circoscrizione e ai sindaci della provincia. Tutto è nato da una visione di Ciro Palumbo, ex funzionario della Regione. I COLLEGAMENTI Ha messo a punto un progetto capace di collegare tra loro tutta la filiera pubblica e privata in un combinato disposto unico e irripetibile «non lasciando nulla al caso» scrive Strianese. «L' amara considerazione è che la provincia di Salerno è tra le aree più vaste e importanti dell' intera nazione per storia, cultura e bellezza, tuttavia non si riesce a farla decollare e a collocarla nella dimensione che merita. Ma se vogliamo la crescita e la coesione, bisogna organizzarsi in modo unitario, altrimenti tutto è destinato al fallimento» ha commentato il presidente nell' invitare Caponetto a Salerno. Si parte dall' Agro nocerino sarnese. Ogni Comune dovrà dotarsi di un brand per rilanciare storia, prodotti, vocazione. Come Pagani che potrebbe costituire un esempio di welfare. A seguire Sarno quale luogo per l' installazione di apparecchiature mediche e tecnologiche avanzate in connessione con l' ospedale. Angri, sede dell' unica azienda quotata in borsa, la Doria, quale sede per un distretto industriale di particolare interesse. Scafati, a ridosso di Pompei, come hub turistico in collaborazione con Nocera Superiore, città ricca di siti archeologici. Poi Sant' Egidio del Monte Albino, Corbara e Tramonti con la loro filiera di prodotti di eccellenza. Nocera Inferiore dovrà essere, con il suo edificio monumentale della caserma Tofano, sede di una fondazione internazionale per lo studio e la ricerca della dieta mediterranea. Ma come collegare quest' area con le attività di Salerno? «Abbiamo pensato ha risposto Strianese ad una piattaforma logistica a Castel San Giorgio, in una triangolazione con l' **autorità portuale** di Salerno e l' aeroporto di Pontecagnano». Il progetto guarda anche più a sud.



CONTROVERSIA CON IL COMUNE questa la motivazione addotta dai giudici

Il Tar boccia il ricorso per i varchi doganali proposto dall' Authority

RISVOLTI PENALI Sul caso c'è pure un'inchiesta penale con indagati Patroni Griffi e Di Leverano

I Boccia dal Tar il ricorso dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sulla conformità urbanistica dei varchi doganali. Per i giudici «non risulta affatto dimostrata». In pratica, il tribunale ha dato ragione alla tesi del Provveditorato alle Opere Pubbliche e, prima ancora, a quella del Comune di Brindisi e della Regione Puglia. Le motivazioni della decisione sono state depositate lunedì ad opera del collegio presieduto da Antonio Pasca (consigliere Ettore Manca, estensore Patrizia Moro). L' Authority aveva impugnato tutti i provvedimenti con cui si è disposto il rigetto della domanda di accertamento di conformità urbanistica del progetto di "Completamento delle infrastrutture di security", vale a dire i varchi doganali, oggetto anche di una inchiesta penale che ha portato al sequestro delle opere il 21 novembre scorso, con iscrizione sul registro degli indagati del presidente **Ugo Patroni Griffi** e del dirigente dell' ufficio tecnico, Francesco Di Leverano. Per entrambi, il Tribunale del Riesame ha disposto la misura interdittiva della sospensione di otto mesi dal servizio, al momento congelata essendo stata impugnata in Cassazione dai difensori. Il presidente dell' Ente è indagato per falso in atto pubblico per induzione, ipotesi di reato contestata per aver "indotto il Comune di Brindisi a revocare l' ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via del Mare", oggetto di contenzioso con l' AdspMam. L' ing. Di Leverano, in qualità di dirigente responsabile dell' ufficio tecnico, risulta invece indagato per concorso in frode nelle pubbliche forniture, in relazione a un altro troncone dell' inchiesta, quello sulla esecuzione dei lavori sulla strada che rientra nella sfera di competenza del consorzio Asi. «Il ricorso è infondato e deve essere rigettato», è scritto nella sentenza che dà ragione all' Amministrazione comunale, assistita dagli avvocati Emanuela Guarino e Monica Canepa. Più di qualche dubbio sul ricorso dell' Ente portuale era stato evidenziato dal consigliere comunale di opposizione Massimo Ciullo, in una delle ultime sedute di assise civica. Lo stesso Ciullo ha pubblicamente chiesto le dimissioni di **Patroni Griffi**. «Secondo l' assunto della ricorrente - scrivono i giudici - , le opere realizzate risulterebbero conformi alle destinazioni urbanistiche del Prg, poiché il Piano regolatore portuale non avrebbe natura urbanistica e le sue previsioni (difforni da quanto realizzato) dovrebbero così non avere alcun rilievo nel procedimento. Da tanto discenderebbe la illegittimità del modulo procedimentale prescelto - proseguono i giudici-, dato che lo scrutinio di accertamento di conformità delle opere realizzate, sarebbe dovuto avvenire in relazione al solo Prg, la cui destinazione urbanistica produttiva e industriale D3 (eccettuate le zone F, per le quali comunque si predica la conformità delle opere già realizzate) ne sancirebbe la piena rispondenza alla zonizzazione di piano, senza che le Nta, nella specie l' articolo 47, imponga indici e parametri da rispettare». «L' assunto non convince - hanno scritto i giudici - e sono infondate anche le censure con le quali l' Autorità portuale ha sostenuto la contraddittorietà delle note inviate dall' Amministrazione comunale al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche in riferimento al progetto dell' Asp di "Completamento delle infrastrutture di security", rispetto a precedenti riconoscimenti di conformità urbanistica delle opere di che trattasi, che sarebbero stati effettuati dal Comune». «Quanto alla incompetenza del Comune, stante la mancanza di una deliberazione degli organi rappresentativi a partecipare alla conferenza di servizi - secondo i giudici - deve riconoscersi la irrilevanza della



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Bari

questione atteso che, da un lato non viene dimostrato che l' assenza del Comune dalla conferenza di servizi avrebbe prodotto un risultato diverso e, dall' altro, i rilievi espressi dal Comune nelle note impugnate non sono dissimili da quelli espressi dalla Regione nella nota posta a fondamento del provvedimento conclusivo». L' Authority, inoltre, sosteneva «la illegittimità del diniego opposto dal Provveditorato non essendo valutata la possibilità di intervenire in variante agli strumenti urbanistici, né fornite indicazioni sulle iniziative da compiere per autorizzare le opere di security». Ma tale assunto «non è pertinente», è scritto nella sentenza. Ora l' Authority potrà comunque impugnare la sentenza al Consiglio di Stato.

Il sindacato è fortemente preoccupato per il futuro dei 25 dipendenti del cantiere che rischiano il posto di lavoro LA VERTENZA

Dalla Cgil critiche all' Autorità portuale «Ha disertato il tavolo sulla Damarin»

CARMEN VESCO

«L' **autorità portuale** del Basso Adriatico ha disertato il Tavolo della Task Force Regione Puglia per la vertenza Damarin». Così fa sapere la Fiom Cgil Brindisi, che si dichiara «fortemente preoccupata della sorte dei 25 dipendenti dei cantieri Cbs-Damarin». La riunione si sarebbe dovuta tenere in Regione, ieri pomeriggio, per ratificare l' accordo sottoscritto in Prefettura alla fine di giugno scorso in cui è stato ribadita l' intenzione di presentare un piano industriale per il cantiere che possa richiamare nuove forze imprenditoriali e risorse finanziarie in grado di garantire la continuità delle attività navali. La Cna, in quella occasione, ha rinnovato la sua disponibilità a garantire la continuità delle attività navali, ribadendo che il piano industriale è pronto e già scritto, da presentare all' **autorità portuale**, nel frattempo però si continua a lavorare perché le commesse in atto non devono fermarsi, e assicurare agli importanti clienti il prosieguo delle attività produttive. «L' **autorità portuale** aveva già sottoscritto un verbale d' accordo in Prefettura a Brindisi dopo la drammatica protesta dei lavoratori sul tetto della Cbs e assicurato la sua partecipazione al tavolo regionale della task Force sia in Prefettura, che alla grande manifestazione della Cgil tenutasi a Brindisi lo scorso 4 luglio» ricorda Angelo Leo rappresentante sindacale. Successivamente all' incontro in Prefettura, si tenne la riunione del 4 luglio nel salone dell' **autorità portuale**, lo stesso salone dove si è svolto l' incontro dei lavoratori Cbs - Damarin con il sindacalista Maurizio Landini. «In quella circostanza ci è stata data l' assicurazione che nell' incontro in Regione sarebbero stati presenti, invece l' **autorità portuale** ha di nuovo prodotto uno sgarbo istituzionale annunciando, telefonicamente, prima di arrivare in ritardo, poi disertando completamente l' incontro rendendo inutile il tavolo e la trasferta dei lavoratori, i quali invece si sono resi disponibili a proprie spese per essere presenti in un incontro istituzionale dove si sarebbe dovuto decidere del futuro delle loro famiglie - ha spiegato Leo. - A questo punto sarebbe opportuno che il presidente della Regione Puglia chiedesse conto dell' offensiva atteggiamento dell' **autorità portuale** nei confronti prima dei lavoratori, ma anche della stessa Regione Puglia». Il piano industriale doveva essere sulle scrivanie dell' **Autorità portuale** per la valutazione e l' accettazione e doveva rispondere ai requisiti per il rilancio dei cantieri dove si dovrebbe arrivare a 150 unità i lavoratori impiegati negli ex cantieri Balsamo una volta a regime. Ora si dovrà attendere nuova convocazione.

BRINDISI CRONACA

SCUOLA

La preside trasferita a Fasano

I genitori: «Ci hanno ascoltati»

Il Comprensivo "Paradiso-Tururano" andrà in reggenza

Il sindaco di Fasano, Giuseppe...
La preside...
I genitori...
Il sindaco...
La preside...
I genitori...
Il sindaco...

LA REGIONE

Dalla Cgil critiche all' Autorità portuale

«Ha disertato il tavolo sulla Damarin»

Il sindacato è fortemente preoccupato per il futuro dei 25 dipendenti del cantiere che rischiano il posto di lavoro

Il sindaco di Fasano...
La preside...
I genitori...
Il sindaco...
La preside...
I genitori...
Il sindaco...

Sicurezza, si parte dall' area portuale

Il verbale sottoscritto al Mise. Di Maio: «Nessun baratto». Jehl: «Recuperare la piena operatività»

ALESSIO PIGNATELLI

Si parte oggi alle 14 con una prima analisi sui piani di investimenti straordinari legati alle manutenzioni nello stabilimento ArcelorMittal di Taranto a partire dall' area **portuale**. Secondo confronto domani per valutare la possibilità di utilizzo dei lavoratori posti in Cigo per queste attività. È il calendario che emerge a seguito del verbale che vede le firme di organizzazioni sindacali, azienda e Mise. Un testo condiviso dopo oltre nove ore e che avrà quindi il primo responso oggi, non a caso dall' area dove Cosimo Massaro ha perso la vita, in cui i sindacati vorranno vedere programmi e tempi dettagliati. Fiom, Fim, Uilm e Ugl - l'Unione sindacale di base, dopo aver ritirato la firma all' accordo del 6 settembre, non ha sottoscritto quest' ultimo verbale - sono usciti stremati da un faccia a faccia complicatissimo conclusosi intorno alle ore 23 di lunedì. Durante il summit presieduto da Di Maio, ArcelorMittal ha fatto presente le situazioni critiche in cui sta operando: le condizioni di attuazione del piano ambientale, la reiezione della domanda di dissequestro e di facoltà d' uso dell' altoforno Afo2, il sequestro del molo 4 e la parziale operatività dell' area a caldo rappresentano gli scogli maggiori in questa fase delicatissima. Da parte dei sindacati è stata manifestata la necessità di potenziare le relazioni sindacali e industriali richiedendo un piano di investimenti tecnologici che adegui o sostituisca progressivamente gli impianti delle aree più critiche e a maggior rischio infortuni nonché la necessità di avere dei presidi di organi di controllo e ispettivi territoriali permanenti presso l' area dello stabilimento inerenti alla sicurezza sul lavoro. Dopo un' infinita discussione si è trovata la sintesi che introdurrà questo percorso. Vale a dire, la presentazione dei piani di investimenti straordinari legati alle manutenzioni e l' attivazione di incontri ad hoc in tutte le aree dello stabilimento di Taranto, da estendere alle società controllate e agli altri stabilimenti del gruppo, con le rsu di riferimento. All' esito degli incontri di aree saranno fornite alle organizzazioni sindacali le azioni di natura gestionale e gli investimenti utili a far fronte alle necessità emerse nel corso dei medesimi incontri. Calendarizzato quindi per oggi, presso il sito di Taranto, il primo incontro. Si è inoltre deciso di istituire incontri, area per area, funzionali a verificare l' utilizzo dei lavoratori posti in Cigo, a seguito di una procedura esperita senza accordo, per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria: ci si vedrà domani, sempre a Taranto. Il confronto con i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza sarà inoltre a cadenza settimanale e sarà definito un protocollo con la partecipazione degli enti istituzionalmente preposti al controllo delle condizioni di salute e sicurezza in fabbrica al fine di individuare iniziative che possano significativamente incidere in tali ambiti sulla scorta dell' esperienze analoghe già sviluppate nel settore industriale di Taranto mutuando l' esperienza maturata in ambito Givi (Gruppo Integrato di Valutazione ed Intervento). Infine, nel verbale si fa riferimento all' adozione di soluzioni tecnico/organizzative, come per esempio il controllo remoto, con studi di fattibilità da avviare immediatamente e di attuazione nel più breve tempo possibile per tendere a eliminare l' esposizione dei lavoratori operanti in area **Portuale**, ai rischi legati ai fenomeni atmosferici e di straordinaria entità. «Ad ArcelorMittal ho detto chiaramente che la sicurezza dei lavoratori all' interno dello stabilimento tarantino non è barattabile - ha commentato il vicepremier Di Maio subito dopo le firme -. L' azienda ha assicurato che farà un maggiore sforzo negli investimenti in manutenzione e sicurezza,



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

utilizzando anche i lavoratori al momento in cassa integrazione se necessario». Aggiungendo che «entro il 31 dicembre di quest' anno verranno adottate delle nuove soluzioni che eviteranno che gli operai possano trovarsi in pericolo di fronte a fenomeni atmosferici straordinari come la tempesta dello scorso 10 luglio». Matthieu Jehl, Ceo di ArcelorMittal Italia, si è augurato che il rafforzamento dell' impegno in materia di sicurezza «contribuirà a consolidare ulteriormente i nostri sforzi per migliorare le prestazioni in materia di sicurezza. Mi auguro sinceramente che con questo accordo - ha concluso il manager - potremo recuperare la piena operatività e garantire la produzione dell' acciaio di cui i nostri clienti hanno bisogno mentre continuiamo ad attuare il piano industriale e ambientale per affrontare i problemi di sostenibilità a lungo termine dello stabilimento».

Aponte: Gioia primo terminal container del Mediterraneo

«Gli operai? Sono entusiasti, contiamo su di loro»

GENOVA «Faremo di **Gioia Tauro** il primo terminal container del Mediterraneo». È l'obiettivo fissato per lo scalo calabrese dal numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, diventato azionista unico della società concessionaria Medcenter Container Terminal dopo aver rilevato la quota dell'ex socio al 50 per cento Contship Italia. Aponte, intervenendo ieri a margine dell'assemblea annuale di AssArmatori che si è svolta a Roma, ha assicurato che al **porto** container di **Gioia Tauro** «non ci sono problemi con i lavoratori. Sono entusiasti che abbiamo preso noi il terminal - ha proseguito l'armatore sorrentino - e da loro ci aspettiamo un grande contributo: Msc sta investendo molto e siamo sicuri che loro risponderanno positivamente. Faremo di **Gioia Tauro** il primo terminal del Mediterraneo». Primato che potrebbe essere raggiunto non solo con l'attività di transhipment, che attualmente assorbe per intero l'attività dello scalo gioiese, ma anche come **porto** gateway (quindi di destinazione finale delle merci), «se si riusciranno a realizzare, in futuro, i collegamenti ferroviari con il Nord Italia e con l'Europa». Il fronte occupazionale è stato negli ultimi anni quello più "caldo" per il **porto** di **Gioia Tauro**, con i 377 licenziamenti decisi dal terminalista durante la gestione Contship e il sostanziale fallimento dell'Accordo di programma siglato al Ministero che prevedeva il passaggio dei lavoratori licenziati nella cosiddetta Agenzia per il lavoro portuale, di fatto mai operativa. L'armatore sorrentino ha poi parlato dell'integrazione verticale della logistica, processo che vede i grandi armatori globali del settore container operare sempre più spesso anche a terra: «Con la nostra nuova società Medlog stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, ma solo dove è strategico per noi. Non possiamo farlo a livello mondiale, lo faremo dove è possibile. Non è nostro intento fare parte mare e parte terra. Faremo la parte terra solo dove riteniamo che sia strategico, necessario ed economico per noi», ha concluso Aponte. Dal nuovo proprietario di Mct, dunque, segnali di grande ottimismo per le prospettive del **porto** di **Gioia Tauro**. Annunci che ovviamente attendono di essere messi alla prova dei fatti.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

TAURO Il numero uno di Msc punta a fare del porto il top tra i terminal container

«Saremo i primi del Mediterraneo»

Aponte: «Lavoratori entusiasti, ci aspettiamo da loro un grande contributo»

GIOIA TAURO - «Faremo di **Gioia Tauro** il primo terminal container del Mediterraneo». Parole ed impegni del numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, che dal marzo scorso è diventato azionista unico della società concessionaria dopo aver rilevato la quota dell' ex socio Contship Italia. Aponte, intervenendo a margine dell' assemblea annuale di AssArmatori a Roma, ha assicurato che a **Gioia Tauro** «non ci sono problemi con i lavoratori. Sono entusiasti che abbiamo preso noi il terminal - ha detto - e da loro ci aspettiamo un grande contributo: Msc sta investendo molto e siamo sicuri che loro risponderanno positivamente. Faremo di **Gioia Tauro** il primo terminal del Mediterraneo». Un sogno? Un' utopia? No perché l' obiettivo si può facilmente raggiungere grazie agli interessi convergenti che si sono costruiti per lo scalo calabrese. Le navi che portano i container sono targati Msc e la stessa società attraverso la controllata Til detiene anche l' immenso terminal container che ha disposizione banchine a - 18 lunghe tre chilometri e mezzo e un piazzale che supera il milione e 200 mila metri quadrati e quindi ha tutto l' interesse a far aumentare i volumi in un terminal di sua proprietà. Un gigante posizionato al centro del Mediterraneo il **porto di Gioia Tauro** che negli ultimi 10 anni ha segnato il passo schiacciato dalla crisi ma anche dalla poca disponibilità ad ammodernare lo scalo da parte di Contship Italia. Msc da quando ha comprato le quote della società italo -tedesca ha cominciato a sfornare investimenti massicci che arriveranno a ben 140 milioni di euro per dotare il terminal di nuove sei gru moderne capaci di intervenire su navi che arrivano ad avere una portata superiore ai 24 mila container, 40 nuovi carrelli per la movimentazione, interventi per l' am modernamento del piazzale. Investimenti che servono come il pane per rendere lo scalo produttivo e attrattivo. Far ritornare ai primati dei primi anni 2000 il **porto calabrese** che è arrivato anche a movimentare quasi 4 milioni di teu lo si può fare secondo Aponte che spiega anche come: « il primato può essere raggiunto non solo con attività di transhipment, ma anche - chiari sce il patron di Msc - come **porto gateway** (quindi di destinazione finale delle merci), se si riusciranno a realizzare, in futuro, i collegamenti ferroviari con il Nord Italia e con l' Euro pa». Fino ad oggi il **porto di Gioia Tauro** è stato uno scalo di trasbordo e se l' obiettivo di realizzare l' intermodalità ferroviaria verrà realizzato possono per davvero aprirsi prospettive impensabili prima. L' armatore sorrentino ha poi parlato dell' in tegrazione verticale della logistica, processo che vede i grandi armatori globali del settore container operare sempre più spesso anche a terra: «Con la nostra nuova società Medlog stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, ma solo dove è strategico per noi. Non possiamo farlo a livello mondiale, lo faremo dove è possibile. Non è nostro intento fare parte mare e parte terra. Faremo la parte terra solo dove riteniamo che sia strategico, necessario ed economico per noi».



Il Nautilus

Cagliari

Homeport e multiscale per la crescita del crocierismo in Sardegna

Oltre mezzo milione di crocieristi, circa 250 toccate nave all' anno ed un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Ma l' obiettivo dell' AdSP del Mare di Sardegna è il salto di qualità: la trasformazione degli scali principali (Cagliari ed Olbia) in Homeport e l' introduzione del multiscale in un unico itinerario. Due punti chiave sul cui sviluppo l' Ente ha commissionato a Risposte Turismo un approfondito focus di ricerca ed analisi del mercato nell' Isola. Un lavoro - quello realizzato dalla società di ricerca e consulenza sulla macroindustria turistica - strutturato su un dialogo diretto con gli executives delle principali compagnie crocieristiche, con gli amministratori di terminal crocieristici, agenti generali, agenzie marittime, tour operator e funzionari dei vari enti pubblici coinvolti nel settore. Soggetti che, dall' inizio dell' anno, sono stati intervistati e sollecitati a fornire informazioni su diversi aspetti dell' industria dei giganti del mare, per dare così vita alla prima analisi scientifica sul fenomeno turistico nell' Isola. 'Crocieristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro' il titolo del lavoro presentato oggi da Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo, nel corso del convegno organizzato dall' AdSP nella sala congressi del Terminal Crociere del Molo Ichnusa a Cagliari. Non una semplice illustrazione delle risultanze emerse dalla ricerca, ma una vera e propria tavola rotonda, aperta dal Presidente **Massimo Deiana** e coordinata da Francesco Morandi, docente dell' Università di Sassari ed ex Assessore regionale al Turismo, che ha coinvolto i principali attori locali del cluster marittimo, del comparto turistico, ricettivo e del management aeroportuale; partner indispensabili per lo sviluppo di una crocieristica 2.0. Perché è proprio dalla sinergia che, secondo il focus di Risposte Turismo, è fondamentale partire. Soprattutto per superare alcune delle criticità rilevate, in particolare quelle legate al salto verso l' Homeport che permetterebbe al crocierista di iniziare il viaggio dalla Sardegna, con evidenti ricadute economiche sul territorio per trasporti, pernottamenti e servizi. Da una parte, il gap dell' insularità che la frequenza dei collegamenti aerei, nonostante il crescente numero di rotte da e per l' Isola, ancora oggi difficilmente compensa i grandi numeri ed i tempi stretti di riempimento della nave da crociera. Dall' altra, un mercato interno basato su un indice di popolazione decisamente basso per generare una domanda soddisfacente. Restano, però, altri 10 fattori premianti: l' offerta alberghiera (per la quale occorre andare oltre la stagionalità), la logistica, l' accessibilità ferroviaria e stradale, i costi, i servizi e le infrastrutture portuali; la possibilità di accogliere segmenti luxury del traffico, l' affidabilità degli scali, le distanze limitate tra porto e città e, non ultimo, l' appeal della destinazione. Per quanto riguarda l' opzione multiscale, nel lavoro condotto da Risposte Turismo la Sardegna si presenta fortemente competitiva, riuscendo a registrare anche tre scali consecutivi nello stesso itinerario (è il caso della Silversea che ricomprende anche un ormeggio in rada ad Alghero oltre a quello nei porti di Cagliari ed Olbia). Il dato sicuramente interessante è quello rilevato ad Oristano, dove la quasi totalità delle navi che scalano il porto rientrano nell' opzione 'multiscale'. Punti di forza, un' offerta mai ripetitiva, che spazia dall' archeologia al folklore, dal patrimonio naturalistico allo spiaggia e sole, ricomprendendo anche l' enogastronomia e lo shopping. Anche in questo caso non mancano le criticità. Tra queste l' erosione di importanti fette di mercato derivanti dalla ripresa della concorrenza delle località esotiche attualmente chiuse al traffico; il gap - ancora persistente - di notorietà dell' Isola per il grande pubblico e le compagnie; la scarsa valorizzazione della 'materia prima', ossia l' introduzione di destinazioni che vadano oltre il binomio sole e mare, con particolare attenzione alla professionalità di molte agenzie sarde del settore incoming.



Il Nautilus

Cagliari

Il tutto facilmente superabile con la partecipazione attiva di tutti i principali player del settore turistico, pubblici e privati. 'Quello che abbiamo presentato oggi è il primo ed unico focus scientifico sulla crocieristica nella nostra Isola - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Un lavoro che ha coinvolto tutti gli attori di questa vivace industria turistica che, negli anni, si è radicata con ottimi risultati sul nostro territorio. Ma non dobbiamo adagiarci sugli allori. Anche se i dati confermano il trend positivo, occorre studiare nuove strategie per rafforzare la presenza delle compagnie, consolidare ed incrementare un mercato fisiologicamente molto volatile. Per questo abbiamo commissionato a Risposte Turismo un' analisi su quelle che, secondo noi, possono essere le due strade principali per giocare al rialzo: l' Homeport ed il multiscalo. Se sul primo occorre un lavoro di sviluppo dei collegamenti aerei e la generazione di nuova domanda, non necessariamente radicata sul territorio, dall' altra abbiamo la strada spianata verso il pieno raggiungimento dell' obiettivo, con felici esperienze passate e presenti. Siamo l' unica realtà con sette porti, a breve otto, ed un' offerta escursionistica ed infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitors. Per cui, da oggi, con la presentazione di questo focus che offriamo alla riflessione di tutto il cluster marittimo, trasportistico e turistico, parte un lavoro di sinergia per una nuova sfida che, se ci vede tutti uniti, ci porterà sicuramente lontano'. Appello alla collaborazione tra Enti ed operatori turistici anche dal Presidente di Risposte Turismo. 'Crescere nella crocieristica - ha commentato Francesco di Cesare nel corso del convegno - può essere un obiettivo da perseguire attraverso molteplici leve e soluzioni. Puntare ad incrementare il traffico in imbarco e sbarco è una di esse, e per alcuni porti sardi, Cagliari innanzitutto ed eventualmente Olbia, è obiettivo perseguibile, per quanto bisognerebbe tenere presenti almeno tre cose: questa componente di traffico è attualmente molto concentrata nel Mediterraneo su relativamente pochi porti; per creare le condizioni richieste dalle compagnie bisogna lavorare di squadra con impegno da parte di molti soggetti, non solo quelli direttamente coinvolti nella crocieristica; non vanno mai sottovalutati i vantaggi dell' ospitare traffico in transito. Quanto all' altra soluzione indagata, proporsi cioè con più porti all' interno di uno stesso itinerario, la sfida si sposta sulla capacità di singole città e territori all' interno della Sardegna di proporsi con immagini e caratteristiche proprie, differenti e peculiari. Solo così una compagnia può inserire due o più porti di una stessa isola all' interno di una proposta di viaggio che necessariamente deve essere proposta e percepita come variegata. È qualcosa che già oggi sta accadendo in Sardegna, e sulla quale sarà possibile lavorare con profitto in futuro se alcuni soggetti locali pubblici (la Regione, i consorzi di promozione, le singole città) e privati (le agenzie incoming, gli organizzatori di tour ed escursioni e non solo) vorranno lavorare in tale direzione'.

Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari, sindacati chiedono tavolo con Conte, Di Maio e Lezzi

I rappresentanti degli oltre 200 lavoratori del terminal tornano ad auspicare un incontro col governo

Un tavolo con il premier Giuseppe Conte, con il ministro del Lavoro, Luigi Di Maio, e con quello del Sud, Barbara Lezzi. Lo tornano a chiedere i sindacati Cgil, Cisl e Uil per il porto canale di Cagliari in stato di crisi dopo la procedura di licenziamento avviata dal Cagliari International Container Terminal contestualmente all' addio di Contship e dopo che Hapag Lloyd ha sospeso i servizi. A rischio, secondo gli ultimi calcoli dei sindacati, sono circa 350 posti di lavoro: 210 circa di CICT e oltre cento dall' indotto. Si chiede di «avviare una discussione che abbia la visione completa delle situazioni presenti nei terminal portuali italiani e per pianificare strategie ed azioni condivise inerenti lo sviluppo occupazionale e l' incremento di transito delle merci come ulteriore elemento di sviluppo economico del nostro Paese». Il contesto in cui si muovere il tavolo è quella della crisi dei terminal di trasbordo italiani che da anni, eccetto Gioia Tauro, non fanno praticamente più traffico di questo tipo, o comunque l' hanno visto ridimensionarsi. Per Cagliari, oltre a questa congiuntura si aggiungono i vincoli paesaggistici del porto che limitano l' aggiornamento infrastrutturale. La procedura di decadenza della concessione per Contship è stata posticipata dall' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna, proprio per permettere ai tavoli ministeriali di procedere più speditamente, ma si tratta di una misura temporanea e il Comitato di gestione dell' authority prima o poi dovrà procedere.



Piano del demanio marittimo Pianificazione su cinque aree

Delibera bis necessaria alla luce della "circolare Cordaro" Le strategie di sviluppo individuate; i tempi siano certi

MILAZZO Approvazione bis del Piano delle aree demaniali. La Giunta Formica ha esitato nuovamente la proposta di delibera presentata dagli uffici dopo che la Regione ha chiesto se c'era l'intenzione di operare delle modifiche alla luce di una nuova circolare voluta dall'assessore Cordaro. In caso affermativo occorre in pratica ripartire da zero. La delibera esitata dall'esecutivo invece riconferma il Piano approvato nel settembre dello scorso anno e trasmesso all'Ufficio territoriale ambiente di Messina per gli ulteriori adempimenti. L'auspicio è che stavolta i tempi siano più brevi visto che solo a fine maggio c'è stato il riscontro della Regione ad una pianificazione ritenuta fondamentale. Riscontro che è però da leggere solo come richiesta di integrazione di documenti e appunto di chiarire se occorre rivedere tutto oppure andare avanti con quello già adottato. L'Amministrazione ha deciso di non operare modifiche proprio perché spera che l'iter di competenza regionale sia stavolta più spedito. Il Piano di utilizzo del demanio **marittimo** di Milazzo infatti è stato strutturato per favorire gli investimenti dei privati sia a Levante sia soprattutto sulla riviera di Ponente, considerata la zona più appetibile. Sette chilometri di costa che in gran parte saranno oggetto - sempre se ci sarà la volontà della burocrazia più che degli stessi privati che da tempo manifestano interesse - di interventi di varia natura, fermo restando il mantenimento di aree libere per i cittadini nel rispetto di quanto previsto dalle norme. Nello specifico il Piano delle aree demaniali individua, a parte la zona portuale, di competenza dell'Autorità di sistema Messina-Milazzo, altre cinque aree. Nella prima, compresa tra molo Marullo e Croce di Mare nella riviera di Levante, oltre al mantenimento delle concessioni già rilasciate, si indica la previsione del porto turistico localizzato diversi anni addietro dal consiglio comunale nello specchio acqueo compreso tra il molo Marullo e l'area antistante la chiesa di San Giacomo. Per quanto riguarda il borgo di Vaccarella, il Pudm prevede che il tratto di arenile posto tra la chiesa di Santa Maria Maggiore e l'inizio della strada Panoramica venga destinato ad alaggio imbarcazioni da pesca. A Croce di mare invece è stato localizzato un Punto ristoro, lasciando la spiaggia alla pubblica fruizione. Nessun intervento invece lungo il Promontorio «per esigenze di salvaguardia ambientale, data l'evidente valenza paesaggistica». Tanta pianificazione invece a Ponente tra il Tono e l'ex camping Sayonara, zona turisticamente più appetibile. I tecnici hanno previsto l'insediamento di altre strutture, punti di ristoro con annesso aree attrezzate per lo svolgimento di attività sportive, oltre alle opere pubbliche (viabilità pedonale, parcheggi, aree verdi) che si spera di poter realizzare con l'intervento di riqualificazione ambientale che il Comune spera di riprendere e portare a compimento dopo quanto fatto con i fondi Pios. Tra le previsioni del Piano del demanio **marittimo** anche una zona destinata ai camperisti. Privati pronti a investire Lo sfruttamento a fini turistici della riviera di Ponente, sette chilometri di pregevole costa, rappresenta una delle cinque linee strategiche individuate dall'Amministrazione: da anni un gran numero di imprenditori privati pressa per poter avere la possibilità di investire, ma senza Piano di utilizzo del demanio **marittimo** ciò diventa un'impresa impossibile. L'Amministrazione, dopo anni di stallo, ha approvato il Pudm: è accaduto lo scorso autunno e da ultimo



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

adesso, alla luce della "circolare Cordaro" rispetto alla quale bisognava comunicare se erano subentrate novità. La Giunta Formica ha ribadito le previsioni fissate a suo tempo, anche per evitare ulteriori analisi e nuove perdite di tempo. L' auspicio è che la burocrazia per una volta abbia tempi europei.

ANNUNCIO DEL PRESIDENTE ANNUNZIATA La sospensione della tassa per due anni è prevista nelle aree di Catania e Augusta

Armonizzare il piano impositivo e tariffario L' Autorità portuale stoppa la "Security fee"

CATANIA - Il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale, **Andrea Annunziata**, d' intesa con il Comitato di gestione dell' Ente, ha sospeso in via sperimentale per due anni l' addizionale della "Security fee", una tassa di scopo che veniva riscossa insieme con i canoni concessori demaniali per remunerare in tutto o in parte il costo delle spese di security e di vigilanza dei porti di Augusta e di Catania. A darne notizia è lo stesso ente aggiungendo che lo scopo è anche quello di "armonizzare il quadro impositivo e tariffario dei due porti sotto il profilo amministrativo e per renderli più competitivi". "Bisogna aggredire i mercati - aggiunge **Annunziata** -, diminuendo le tasse e ammodernando le infrastrutture portuali. Solo così riusciamo ad essere appetibili per attrarre i grandi Player globali". Il presidente mira inoltre a "porre in essere nuove strategie di miglioramento dei servizi portuali, forte della convinzione che la razionalizzazione dei detti servizi produrrà un risparmio di risorse tanto pubbliche che private". "Un segnale forte - conclude **Annunziata** - che ritengo doveroso nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell' innovazione".



ADSP Mar Sicilia Orientale: sospesa in via sperimentale per due anni l' addizionale della "security fee"

(FERPRESS) - Catania, 16 LUG - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, **Andrea Annunziata**, d' intesa con il Comitato di Gestione dell' Ente, ha sospeso in via sperimentale per due anni l' addizionale della " security fee", una tassa di scopo che veniva riscossa unitamente ai canoni concessori demaniali per remunerare in tutto od in parte il costo delle spese di security e di vigilanza dei porti di Augusta e di Catania. La sospensione della tassa trae fondamento anche dalle esigenze di armonizzare il quadro impositivo e tariffario dei due porti sotto il profilo amministrativo e per renderli più competitivi . "Bisogna aggredire i mercati, diminuendo le tasse ed ammodernando le infrastrutture portuali", è il mantra del Presidente **Annunziata** "solo così riusciamo ad essere appetibili per attrarre i grandi Player globali", sostiene il numero uno dell' Autorità di Sistema Portuale, che mira inoltre a porre in essere nuove strategie di miglioramento dei servizi portuali, forte della convinzione che la razionalizzazione dei detti servizi produrrà un risparmio di risorse tanto pubbliche che private. "Un segnale forte che ritengo doveroso", aggiunge **Annunziata** nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell' innovazione". La visione strategica del Presidente **Annunziata** non si limita ad abbassare le tasse e ammodernare i porti, ma anche a sviluppare una politica di marketing mirata ad intercettare il traffico commerciale proveniente dal Far East, che attraverso il canale di Suez entra nel mare nostrum. Numerosi sono stati i contatti in questi giorni con diversi importanti Operatori economici del settore per implementare nuovi traffici commerciali. Venerdì scorso, una delegazione guidata dal Professore Abdelaziz Konsowa, Governatore di Alessandria di Egitto, ed accompagnata dall' Ambasciatore d' Egitto, Hisham Badr, dal Cav. Eugenio Benedetti Gaglio, Presidente della della S.I.B. Charity Foundation Benedetti e dal Dottore Giuseppe Gennarino, si è incontrata con il Segretario Generale f.f. dell' Ente Pierluigi Incastrone , con il Componente del Comitato di Gestione, Ing. Giuseppe Galizia e con l' Avv. Roberto Nanfitò, Dirigente dell' Area Comunicazione per predisporre un progetto di fattibilità che possa interessare i due porti nell' ambito commerciale e turistico. "L' area euromediterranea è il nostro mercato naturale" afferma **Annunziata**, che intende puntare anche sui Paesi in via di sviluppo per accrescere i traffici mercantili e croceristici, "la Sicilia con la sua centralità geografica e baricentrica rispetto ai traffici provenienti dal Sud East, si gioca il suo futuro". **Annunziata**, che, forte della sua "governance" portuale, aspetta con grande trepidazione l' avvio delle z.e.s. (zone economiche speciali) per svolgere il ruolo di regista nell' ambito delle sue funzioni per sviluppare nuove attività imprenditoriali all' interno delle stesse, supportato dal suo particolare Know how maturato anche nel settore dell' intermodalità dei trasporti e della logistica.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and the text 'Associazione degli Operatori di Sistema Portuale del Trasporto Basso'. Below this, there is a section for 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. The main content area displays a news article with the headline 'ADSP Mar Sicilia Orientale: sospesa in via sperimentale per due anni l' addizionale della "security fee"'. The article text is partially visible, mentioning the suspension of the 'security fee' and the involvement of the Authority of the Eastern Sicilian Sea. On the right side of the page, there are several advertisements, including one for 'ibe' (International Business Exchange) and another for 'ALSTOM - mobility by nature'.

L' AdSP del Mare di Sicilia Orientale sospendere in via sperimentale l' addizionale della "security fee"

Programmato un miglioramento dei servizi portuali L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha annunciato la decisione di sospendere in via sperimentale e per la durata di due anni l' addizionale della "security fee", la tassa di scopo che veniva riscossa unitamente ai canoni concessori demaniali per remunerare parzialmente o interamente il costo delle spese di security e di vigilanza dei porti di Augusta e di Catania. L' ente ha spiegato che la sospensione, stabilita d' intesa con il Comitato di gestione dell' AdSP, trae fondamento anche dalle esigenze di armonizzare il quadro impositivo e tariffario dei due porti sotto il profilo amministrativo e per renderli più competitivi. Il presidente dell' AdSP, **Andrea Annunziata**, ha sottolineato la necessità di «aggregare i mercati, diminuendo le tasse ed ammodernando le infrastrutture portuali. Solo così - ha spiegato - riusciamo ad essere appetibili per attrarre i grandi player globali». **Annunziata** ha specificato che la sospensione dell' imposta, assieme a nuove strategie di miglioramento dei servizi portuali, «è un segnale forte che ritengo doveroso nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell' innovazione». **Annunziata** ha annunciato anche lo sviluppo di una politica di marketing mirata ad intercettare il traffico commerciale proveniente dal Far East, iniziativa che ha già portato a contattare importanti operatori economici. In quest' ottica venerdì il segretario generale dell' AdSP, Pierluigi Incastrone, assieme a Giuseppe Galizia, componente del Comitato di gestione, e a Roberto Nanfitò, dirigente dell' Area Comunicazione dell' ente, ha incontrato una delegazione egiziana guidata dal professor Abdelaziz Konsowa, governatore di Alessandria d' Egitto, e accompagnata dall' ambasciatore d' Egitto, Hisham Badr, da Eugenio Benedetti Gaglio, presidente della S.I.B. Charity Foundation Benedetti, e da Giuseppe Gennarino. Scopo della riunione è stato quello di predisporre un progetto di fattibilità in ambito commerciale e turistico che possa interessare i due porti amministrati dall' AdSP.

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

16 luglio 2019

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale sospendere in via sperimentale l'addizionale della "security fee"

Programmato un miglioramento dei servizi portuali

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha annunciato la decisione di sospendere in via sperimentale e per la durata di due anni l'addizionale della "security fee", la tassa di scopo che veniva riscossa unitamente ai canoni concessori demaniali per remunerare parzialmente o interamente il costo delle spese di security e di vigilanza dei porti di Augusta e di Catania.

L'ente ha spiegato che la sospensione, stabilita d'intesa con il Comitato di gestione dell'AdSP, trae fondamento anche dalle esigenze di armonizzare il quadro impositivo e tariffario dei due porti sotto il profilo amministrativo e per renderli più competitivi.

Il presidente dell'AdSP Andrea Annunziata, ha sottolineato la necessità di «aggregare i mercati, diminuendo le tasse ed ammodernando le infrastrutture portuali. Solo così - ha spiegato - riusciamo ad essere appetibili per attrarre i grandi player globali». Annunziata ha specificato che la sospensione dell'imposta, assieme a nuove strategie di miglioramento dei servizi portuali, «è un segnale forte che ritengo doveroso nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell'innovazione».

Annunziata ha annunciato anche lo sviluppo di una politica di marketing mirata ad intercettare il traffico commerciale proveniente dal Far East, iniziativa che ha già portato a contattare importanti operatori economici. In quest'ottica venerdì il segretario generale dell'AdSP Pierluigi Incastrone, assieme a Giuseppe Galizia, componente del Comitato di gestione, e a Roberto Nanfitò, dirigente dell'Area Comunicazione dell'ente, ha incontrato una delegazione egiziana guidata dal professor Abdelaziz Konsowa, governatore di Alessandria d'Egitto, e accompagnata dall'ambasciatore d'Egitto, Hisham Badr, da Eugenio Benedetti Gaglio, presidente della S.I.B. Charity Foundation Benedetti, e da Giuseppe Gennarino. Scopo della riunione è stato quello di predisporre un progetto di fattibilità in ambito commerciale e turistico che possa interessare i due porti amministrati dall'AdSP.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader! Iscriviti al servizio gratuito.

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Corra
Alto Adriatico	16	17	Corra
	2019	2019	

Iniziativa sperimentale

Porto Augusta, abolita la tassa sulla sicurezza

Rendere competitivo lo scalo e sviluppare intese con i paesi mediterranei

L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale sospende, in via sperimentale e per due anni, l' addizionale della «security fee» e guarda con attenzione ad intercettare nuovo traffico commerciale proveniente dal Far East. La «security fee» è una tassa che tutti i concessionari versano, insieme ai canoni, per sostenere il costo dei servizi sulla sicurezza e vigilanza nei porti di Augusta e di Catania ed è stata sospesa con l' obiettivo di «armonizzare il quadro tariffario dei due porti sotto il profilo amministrativo e per renderli più competitivi», fa sapere il presidente dell' Autorità portuale Andrea Annunziata secondo il quale abbassare le tasse ed ammodernare le infrastrutture portuali è fondamentale per attirare i mercati. «Solo così riusciamo ad essere appetibili per attrarre i grandi player globali - aggiunge il presidente ed è un segnale forte che ritengo doveroso nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell' innovazione». Andrea Annunziata sta, inoltre, sviluppando anche una serrata politica di marketing mirata ad intercettare ed implementare nuovi traffici commerciali e in questi giorni ha avviato contatti con diversi importanti operatori economici del settore come la delegazione egiziana che, venerdì scorso, ha incontrato il segretario generale facente funzioni dell' Autorità portuale, Pierluigi Incastrone, Giuseppe Galizia che fa parte del comitato di gestione e Roberto Nanfitò, dirigente dell' area comunicazione. La delegazione era guidata da Abdelaziz Konsowa, governatore di Alessandria d' Egitto e ha potuto contare anche sulla presenza dall' ambasciatore d' Egitto, Hisham Badr, di Eugenio Benedetti Gaglio, presidente della Sib charity foundation Benedetti e di Giuseppe Gennarino con l' obiettivo di «predisporre un progetto di fattibilità che possa interessare i due porti nell' ambito commerciale e turistico». «L' area euromediterranea è il nostro mercato naturale» ha concluso Andrea Annunziata, che punta anche sui paesi in via di sviluppo per accrescere i traffici mercantili e crocieristici, attendendo al contempo l' avvio delle Zone economiche speciali (Zes). (*CESA*)



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Porto, via alle nuove strategie di mercato

Augusta. Meno tasse, miglioramento dei servizi e contatti con gli investitori per rendere più competitivi i porti. E' stata sospesa per due anni in via sperimentale l'addizionale delle "security fee", una tassa che veniva riscossa insieme con i canoni concessori demaniali per remunerare, in tutto o in parte, il costo delle spese di security e di vigilanza dei porti di Augusta e Catania. La scelta è stata assunta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale, **Andrea Annunziata** di concerto con il comitato di gestione portuale. «Bisogna aggredire i mercati diminuendo le tasse e ammodernando le infrastrutture portuali. Solo così riusciamo a essere più appetibili per attrarre i grandi Player globali», dichiara **Annunziata**, il cui scopo è anche quello di mettere in atto nuove strategie per il miglioramento dei servizi portuali, convinto che la razionalizzazione degli stessi produrrà un risparmio di risorse sia pubbliche sia private. «Un segnale forte che ritengo doveroso - aggiunge **Annunziata** - nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell'innovazione». Nella visione strategica del presidente dell'Adsp Augusta-Catania non c'è solo l'abbassamento delle tasse e l'ammodernamento dei porti, ma anche lo sviluppo di un'apolitica di marketing finalizzata a intercettare il traffico commerciale proveniente dal Far East che, attraverso il canale di Suez entra nel mare nostrum. L'Autorità di sistema portuale è attualmente in contatto con importanti operatori economici del settore per implementare i nuovi traffici commerciali. Nei giorni scorsi il segretario generale facente funzioni dell'Adsp, Pierluigi Incastrone, insieme con il componente del comitato di gestione Giuseppe Galizia e con il dirigente dell'area comunicazione, Roberto Manfitò, ha incontrato una delegazione guidata dal governatore di Alessandra D' Egitto Abdelaziz Konsowa e accompagnata dall'ambasciatore d' Egitto Hisham Badr, dal cavaliere Eugenio Benedetti Gaglio, presidente della Sib Charity Foundation Benedetti e da Giuseppe Gennarino. L'incontro si è svolto per predisporre un progetto di fattibilità che possa interessare i due porti nell'ambito commerciale e turistico. «L'area euromediterranea è il nostro mercato naturale», aggiunge **Annunziata**, il quale intende puntare anche sui Paesi in via di sviluppo per accrescere i traffici mercantili e crocieristici. «La Sicilia con la sua centralità geografica e baricentrica, rispetto ai traffici provenienti dal Sud East si gioca il suo futuro», conclude il presidente dell'Adsp che attende con trepidazione l'avvio delle Zes (Zone economiche speciali "per sviluppare nuove attività imprenditoriali all'interno delle stesse. Agnese Siliato.



In arrivo 39 milioni

In arrivo 39 milioni per interventi per la messa in sicurezza del **porto di Palermo**. Lo stanziamento è stato deciso nel corso della cabina di regia per il fondo Sviluppo e coesione presieduto a Palazzo Chigi dal ministro per il Sud Barbara Lezzi. Si tratta di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare e che rientrano nel Piano operativo Fsc Infrastrutture 2014/2020. «Anche se caratterizzato da uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo per la trasformazione e le riparazioni navali», spiega Lezzi, «l'impianto produttivo industriale del **porto di Palermo** soffre di una condizione di logoramento tale da rendere necessario un importante intervento di messa in sicurezza. L'azione di rifinanziamento si attua in un quadro di interventi che puntano all'adeguamento tecnologico e alla realizzazione di interventi infrastrutturali correttivi».



Cabina di regia per il Fondo sviluppo e coesione

Porto, in arrivo 39 milioni per la messa in sicurezza

Il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, annuncia gli stanziamenti

Il governo nazionale sposta su Palermo altri 39 milioni di euro da destinare a interventi per la sicurezza nel porto. La nuova tranche di finanziamenti non riguarda solamente il capoluogo siciliano, ma ci sono altre due città che ne beneficeranno, Reggio Calabria e Castellammare di Stabia. «Nella cabina di regia per il fondo sviluppo e coesione - ha scritto in una nota il ministro per il Sud, Barbara Lezzi - ho accolto la richiesta del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per ulteriori finanziamenti in favore del Piano operativo Fsc-Infrastrutture 2014/2020. Saranno favoriti, così, interventi di messa in sicurezza per il porto di Palermo, per il porto di Castellammare di Stabia, e per l' aeroporto di Reggio Calabria, per un totale di 99 milioni di euro. Il prossimo passo spiega la Lezzi - sarà la convocazione del Cipe che delibererà questi finanziamenti entro la fine del mese». Il porto cittadino, governato da Paqualino Monti, era già stato oggetto di un cospicuo intervento finanziario da 81 milioni per il bacino da 150 mila tonnellate, cui si aggiungono i 39 di cui parla la Lezzi che prevedono la messa in sicurezza del bacino portuale, con la demolizione del pennello che interferisce con l' ingresso/uscita delle navi dal nuovo bacino di Fincantieri, e ne completa i lavori di finitura. Un' operazione, spiegano i tecnici, che restituisce a Palermo la sua prima industria, i cantieri navali. «Anche se caratterizzato da uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo per la trasformazione e le riparazioni navali, l' impianto produttivo industriale del porto di Palermo - spiega il ministro - soffre di una condizione di logoramento tale da rendere necessario un importante intervento di messa in sicurezza - spiega il ministro Lezzi -. L' azione di rifinanziamento si attua in un quadro di interventi che puntano all' adeguamento tecnologico e alla realizzazione di interventi infrastrutturali correttivi. In questo modo si può combinare sicurezza, consolidamento industriale e adeguamento di traffico merci e passeggeri, utilizzando l' assetto logistico, infrastrutturale e tecnologico». «Sono stanziamenti importanti per il Sud che ha nelle infrastrutture uno dei suoi principali nervi scoperti - si legge in un comunicato del comitato per la programmazione economica -. La mobilità dei cittadini e delle merci è un fattore importante per lo sviluppo economico e culturale di aree del Paese, come quelle del Mezzogiorno, che scontano anche i ritardi della politica». «Si tratta di un' altra grande opera di ammodernamento voluta dal Movimento 5 Stelle che punta a un rilancio dell' industria navale e che avrà una ricaduta positiva sull' economia dell' intera isola e sui livelli occupazionali», commentano i parlamentari palermitani a 5 stelle Roberta Alaimo, Steni Di Piazza, Valentina D' Orso, Giorgio Trizzino e Adriano Varrica.

Palermo

Porto, in arrivo 39 milioni per la messa in sicurezza

Il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, annuncia gli stanziamenti

IN VACANZA CON I NOSTRI LIBRI
quattro volumi per quattro settimane

d'amore in sicilia
il terzo volume

DAL 19 LUGLIO € 4,70 con il **GIORNALE DI SICILIA**

Porto di Palermo, stanziati 39 milioni per interventi di messa in sicurezza

'Nella Cabina di regia per il Fondo Sviluppo e Coesione che ho presieduto oggi a Palazzo Chigi ho stanziato 39 milioni per interventi di messa in sicurezza per il **Porto di Palermo**. Si tratta di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziati e che rientrano nel Piano operativo FSC Infrastrutture 2014/2020'. Lo afferma in una nota il ministro per il Sud Barbara Lezzi. 'Anche se caratterizzato da uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo per la trasformazione e le riparazioni navali, l'impianto produttivo industriale del **porto di Palermo** soffre di una condizione di logoramento tale da rendere necessario un importante intervento di messa in sicurezza - spiega il ministro Lezzi -. L'azione di rifinanziamento si attua in un quadro di interventi che puntano all'adeguamento tecnologico e alla realizzazione di interventi infrastrutturali correttivi. In questo modo si può combinare sicurezza, consolidamento industriale e adeguamento di traffico merci e passeggeri, utilizzando l'assetto logistico, infrastrutturale e tecnologico'.

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Cambiando questi impostazioni, scorrendo questa pagina, cliccando su un link e proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

Se vuoi saperne di più consulta la nostra pagina policy

Porto di Palermo, stanziati 39 milioni per interventi di messa in sicurezza

FONDO SVILUPPO E COESIONE

di Redazione | 16/07/2019

«Nella Cabina di regia per il Fondo Sviluppo e Coesione che ho presieduto oggi a Palazzo Chigi ho stanziato 39 milioni per interventi di messa in sicurezza per il Porto di Palermo. Si tratta di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziati e che rientrano nel Piano operativo FSC Infrastrutture 2014/2020». Lo afferma in una nota il ministro per il Sud Barbara Lezzi.

«Anche se caratterizzato da uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo per la trasformazione e le riparazioni navali, l'impianto produttivo industriale del porto di Palermo soffre di una condizione di logoramento tale da rendere necessario un importante intervento di messa in sicurezza - spiega il ministro Lezzi -. L'azione di rifinanziamento si attua in un quadro di interventi che puntano all'adeguamento tecnologico e alla realizzazione di interventi infrastrutturali correttivi. In questo modo si può combinare sicurezza, consolidamento industriale e adeguamento di traffico merci e passeggeri, utilizzando l'assetto logistico, infrastrutturale e tecnologico».

Palermo
 Lotta all'abusivismo edilizio a Bagheria, tre immobili in fase demolizione

Ufficialissimo

- 17/07 Lotta all'abusivismo edilizio a Bagheria, tre immobili in fase demolizione
- 17/07 La cabina B&B B&B: il progetto per la struttura a Palermo nel suo stato attuale dopo il voto
- 17/07 Le opere di riqualificazione nella zona nord del Condotto di Palermo
- 16/07 A conclusione della stop di via Di Marco, il riordino della memoria presso al sigillato del giudice Borsellino
- 17/07 Anziché un solo paragonabile, il Consiglio dei Ministri ha deciso la nuova struttura regionale
- 17/07 In arrivo il nuovo Codice della Strada, sicurezza in marcia per i conducenti
- 16/07 Emergenza con la Sicilia

Il Ministro Lezzi: "stanziati 99 milioni per l' Aeroporto di Reggio Calabria e per i porti di Palermo e Castellammare"

Il Ministro Lezzi: "per il porto di Palermo vengono destinati ulteriori 39 milioni di euro, per Castellammare di Stabia ulteriori 35 milioni di euro e per Reggio Calabria ulteriori 25 milioni di euro"

"Nella cabina di regia per il Fondo Sviluppo e Coesione ho accolto la richiesta del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per ulteriori finanziamenti in favore del Piano operativo fsc Infrastrutture 2014/2020. Saranno favoriti, così, interventi di messa in sicurezza per il porto di Palermo, per il porto di Castellammare di Stabia, e per l' aeroporto di Reggio Calabria, per un totale di 99 milioni di euro. Il prossimo passo sarà la convocazione del Cipe che delibererà questi finanziamenti entro la fine del mese ". E' quanto afferma in una nota il ministro Barbara Lezzi, al termine della Cabina di regia del Fondo sviluppo e coesione. " Rispetto alle erogazioni già finanziate, per il porto di Palermo vengono destinati ulteriori 39 milioni di euro, per Castellammare di Stabia ulteriori 35 milioni di euro e per Reggio Calabria ulteriori 25 milioni di euro. Il totale, di 99 milioni, di euro e' stato attribuito, con riferimento ad ogni anno, nella misura di 15 mln di euro nel 2019, 40 mln di euro nel 2020, 44 mln di euro nel 2021. Sono stanziamenti importanti per il Sud che ha nelle infrastrutture uno dei suoi principali nervi scoperti. La mobilita' dei cittadini e delle merci e' un fattore importante per lo sviluppo economico e culturale di aree del Paese, come quelle del Mezzogiorno, che scontano anche i ritardi della politica" , conclude Lezzi.

Stretto Web

Invio denaro con WU.com a partire da 1,90 € di commissione.

Invia ora

WesternUnion

Il Ministro Lezzi: "stanziati 99 milioni per l'Aeroporto di Reggio Calabria e per i porti di Palermo e Castellammare"

Il Ministro Lezzi, "per il porto di Palermo vengono destinati ulteriori 39 milioni di euro, per Castellammare di Stabia ulteriori 35 milioni di euro e per Reggio Calabria ulteriori 25 milioni di euro".

16 luglio 2019 10:08 - 8 commenti

Foto: Stretto Web / Anzenberger

Nella cabina di regia per il Fondo Sviluppo e Coesione ha accolto la richiesta del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per ulteriori finanziamenti in favore del Piano operativo fsc Infrastrutture 2014/2020. Saranno favoriti, così, interventi di messa in sicurezza per il porto di Palermo, per il porto di Castellammare di Stabia, e per l'aeroporto di Reggio Calabria, per un totale di 99 milioni di euro. Il prossimo passo sarà la convocazione del Cipe che delibererà questi finanziamenti entro la fine del mese". E' quanto afferma in una nota il ministro Barbara Lezzi, al termine della

Una sede in città per la holding Mobh

PALERMO - Il sindaco Leoluca Orlando ha accolto a Palazzo delle Aquile Mohammed Omar Ali Bin Haider, presidente dell'omonimo gruppo con sede a Dubai, accompagnato dal team e dagli esperti di Costa Med Eieg e da Zahed Al Battarni, ceo di Mobh. Bin Haider ha annunciato di aver scelto Palermo per dare vita e sede a una società (Mobh holding group Med) da lui diretta e che fa parte del Gruppo Mobh, e che è destinata a essere la sede italiana della multinazionale. Il Mobh group è già presente in 22 Paesi con 60 diverse compagnie e circa 4.000 dipendenti che operano nei settori dell'edilizia, del turismo, della sanità, della logistica, dei servizi finanziari e dell'industria tecnologica. Il sindaco ha espresso "apprezzamento per l'attenzione rivolta alla città, sempre più attrattiva a livello turistico e per gli investitori internazionali". Mohammed Omar Ali Bin Haider e Zahed Albattarni e il team del Mobh hanno successivamente incontrato il presidente del Gesap Tullio Giuffrè e il presidente dell'**Autorità Portuale** della Sicilia occidentale Pasqualino Monti, con cui sono state approfondite le immediate possibili sinergie.

The image shows a page from the 'Quotidiano di Sicilia' newspaper, dated Wednesday, July 17, 2019. The main headline is 'Un Festino diviso tra inquietudine e speranza Orlando: "Numeri e contenuti straordinari"'. The article discusses the 2019 Santa Rosalia festival, noting the high attendance and the presence of the Mayor, Leoluca Orlando. Other articles on the page include 'Una sede in città per la holding Mobh' (partially visible on the left), 'Controlli serrati in tema di rifiuti' (with a photo of a waste management site), and 'Rapinatore seriale arrestato dalla Polizia' (with a photo of a police officer). The page also features a 'Provincia' section header and a 'Palermo Metropolitana' logo.

Avvisatore marittimo

Trapani

Il presidente dell'AdSP Pasqualino Monti: In questi primi due anni abbiamo lavorato per riportare ordine nei porti del network

Trapani, inaugurato il nuovo ferry terminal

La struttura, costata circa un milione di euro, accoglie i passeggeri che raggiungono le isole Egadi e Pantelleria

Sebastiano D'Agostino

Una nuova casa per il milione di passeggeri che ogni anno raggiunge da Trapani le Isole Egadi e Pantelleria. E' stato inaugurato, infatti, il Trapani Fast Ferry Terminal, una nuova struttura sulla Banchina Marinella del porto di Trapani, voluta dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale presieduta da Pasqualino Monti, per rispondere alle esigenze di turisti e cittadini. Alla cerimonia erano presenti il sindaco Giacomo Tranchida e il contrammiraglio Roberto Isidori, direttore marittimo della Sicilia occidentale. In questi primi due anni alla guida dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha dichiarato Monti abbiamo lavorato per riportare ordine nei porti del network con una serie di necessarie opere di demolizione e di infrastrutturazione. Quella di Trapani è la prima nuova costruzione che nasce in uno dei nostri scali e sono orgoglioso dei tempi di realizzazione molto stretti e del rispetto delle risorse finanziarie impiegate per l'attuazione dell'opera. Naturalmente non ci fermeremo, stiamo lavorando per i dragaggi, per il salpamento del Ronciglio, per la manutenzione complessiva dello scalo e per la sistemazione dell'esistente stazione marittima. Faremo tutto, ancora una volta, a modo nostro, cioè con attenzione ai tempi. Non me ne vorranno i latinisti per l'audace rivisitazione di una famosa citazione che faccio mia: *Primum facere, deinde comunicare*. Perché, ne sono convinto, non si costruisce una reputazione con ciò che si intende fare ma con ciò che si fa. Il progetto prevedeva la realizzazione di un terminal marittimo per l'attracco delle navi veloci. Al suo interno: la zona biglietteria con una superficie utile complessiva di circa 31 mq con otto postazioni operative, eventualmente divisibili, dotata di propri servizi igienici e di locale tecnico per gli impianti; servizi igienici pubblici; spazio di attesa chiuso e climatizzato di superficie utile pari a circa 156 mq, accessibile dal lato sud, cioè lato banchina, in grado di accogliere circa 70 posti a sedere, con annesso spazio per edicola e per un punto di informazioni turistiche; il locale bar, di superficie utile pari a circa 24,50 mq, dotato di bagno ed antibagno di pertinenza propria e di un deposito funzionale all'attività; lo spazio esterno coperto, comprendente un'ulteriore zona di attesa, per ulteriori 70 posti a sedere, e una zona attrezzata con tavoli e sedie di supporto al bar. Il terminal riserva grande spazio alle superfici vetrate, concentrate in particolar modo lungo lo spazio di attesa per incrementare il rapporto visivo con lo specchio acqueo. La struttura occupa una superficie di proiezione pari a 685 mq e la sua configurazione architettonica, caratterizzata da una spiccata permeabilità e trasparenza, la preserva dal configurarsi quale barriera tra la città e il mare. L'intervento ha comportato la sostituzione di una porzione della pavimentazione preesistente in banchina, per ulteriori 443 mq rispetto alla superficie occupata dal terminal. Ogni servizio del terminal è accessibile anche ai portatori di handicap nel pieno rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente sul superamento delle barriere architettoniche. I lavori sono stati consegnati nel mese di dicembre 2018 e le opere realizzate hanno avuto un costo di circa un milione di euro.



Mare

Fincantieri-Enel un sistema per elettrificare i porti italiani

M.Muz. - Come evitare che le navi in porto consumino elettricità accendendo i generatori di bordo? Consentendo di allacciarsi alla rete elettrica di terra, portando la corrente fino alle banchine nei principali **porti** italiani. Il progetto è stato annunciato dall' amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono intervenuto all' incontro annuale di Assarmatori a Roma: «Non lo abbiamo ancora reso noto, ma stiamo lavorando con Enel per dotare tutti i principali **porti** del Paese di un sistema di cold ironing». Questo consentirebbe ai bastimenti attraccati un notevole risparmio energetico. Ma per lanciare questo metodo, serve che «il sistema sia economicamente competitivo, altrimenti nessuno poi lo utilizza». E così le navi ne farebbero a meno. Un precedente è già accaduto nel 2017 quando il cold ironing installato al porto di Venezia sin dal 2013 era stato abbandonato perché non conveniente. Ma dal 2018 lo scalo di Trieste stava già pensando di adottarlo per ridurre l' inquinamento.

«Alitalia, no a tagli all'occupazione»
Di Muz. seguiremo il piano da vicino. Alitalia spinge per lungo raggio, ritorno in Cina e più servizi di terra

L'INTEGRAZIONE DI AZIENDA
L'azienda di Bono è in crescita. I ricavi sono aumentati del 10 per cento rispetto al 2018. I profitti sono aumentati del 20 per cento. Il fatturato è aumentato del 15 per cento.

TRA MUSICA & MAGIA
19-21 LUGLIO
adattamenti dal vivo
nei luoghi più belli del Lazio



Dalla parte sbagliata del cannocchiale

Oliviero Baccelli

Il più rilevante progetto di natura geopolitica del XXI secolo su scala euroasiatica è stato presentato il 17 settembre del 2013 dal presidente cinese Xi Jinping, in occasione della visita all' Università Nazarbayev di Astana, in Kazakistan, la principale nazione frutto della frammentazione dell'ex Unione Sovietica, situata strategicamente a metà della distanza che separa i grandi centri economici della Cina e dell'Europa. In quell'occasione venne annunciata per la prima volta la volontà di costruire la 'zona economica della nuova Via della Seta'. Successivamente, il 3 ottobre dello stesso anno, Xi Jinping propose di accompagnare la politica di cooperazione economica e di intensificazione degli scambi commerciali con una strategia di rafforzamento degli assi infrastrutturali a supporto della crescita dei legami economici, nota come la 'Via della Seta Marittima del XXI secolo'. I due progetti andarono a costituire la One Belt One Road Initiative, un'iniziativa di lungo periodo rivolta ad approssimativamente sessanta paesi e a cinque miliardi di persone e definita strategicamente sin dall'inizio aperta, inclusiva e incentrata sulla cooperazione e la crescita economica della zona euroasiatica. Il programma è molto articolato, comprende investimenti di natura ferroviaria, portuale, interportuale e di supporto alla semplificazione degli attraversamenti transfrontalieri, supporta le imprese di trasporto attraverso sussidi ad hoc, e ha anche rilevanti ricadute per le politiche di coesione sociale della Cina. Infatti, fra gli obiettivi di ampio respiro del programma vi è anche quello di riequilibrare la situazione dello sviluppo economico territoriale del Paese della Grande Muraglia, che attualmente appare fortemente sbilanciata a vantaggio delle regioni costiere, mentre le aree interne, in particolare quelle al confine con la Russia e con la Mongolia, hanno sofferto di fenomeni di spopolamento e arretratezza economica. In questo nuovo contesto programmatico - nei cui piani pluriennali si stabiliscono come obiettivi prioritari il mantenimento di un tasso di crescita del PIL pro-capite al 6,5% annuo e il raddoppio del PIL entro il 2020 il ruolo delle reti ferroviarie a supporto degli interscambi internazionali diventa sempre più rilevante. Per tutte le grandi aree metropolitane delle aree costiere cinesi, dove il PIL pro-capite è cinque volte superiore a quello delle aree interne e dove si è concentrato il grande sviluppo urbano e industriale degli ultimi trenta anni, il ruolo del trasporto marittimo per le relazioni commerciali da e per l'Europa rimarrà insostituibile. La standardizzazione dei processi, l'intensificazione delle economie di scala e la semplificazione delle procedure rendono estremamente più economico l'utilizzo di questa modalità rispetto ad alternative terrestri. Dal punto di vista geopolitico tutto questo è ben noto ed è accompagnato da numerose iniziative nell'ambito della Belt and Road Initiative, fra cui il sostegno allo sviluppo delle acquisizioni di sistemi portuali (ad esempio al Pireo, a Colombo o anche la quota del nuovo terminal di Vado Ligure), ma costringe alla dipendenza totale dal passaggio dal Canale di Suez e dallo Stretto della Malacca, giudicato elemento di potenziale fragilità strategica e fattore di spinta alla diversificazione delle opzioni anche per queste origini/destinazioni attraverso lo sviluppo di collegamenti ferroviari euroasiatici. In sintesi, le strategie di sviluppo delle regolari connessioni ferroviarie fra Europa ed Asia, promosse dal governo cinese nel corso degli ultimi anni attraverso sovvenzioni in grado di coprire quasi il 50% dei costi operativi, sono giustificate da una visione di lungo periodo con obiettivi di inserimento dei territori interni della Cina e delle Repubbliche ex-sovietiche asiatiche negli interscambi mondiali e come elemento di resilienza rispetto a possibili rischi sulle vie marittime. In questo contesto il sistema italiano ha attualmente un ruolo del tutto marginale, per fattori di costo e di volumi. Infatti, da e per l'Italia l'alternativa marittima è più competitiva rispetto ad

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo + Media in @ Q



Portnews

Focus

altri contesti del Nord Europa dove le tempistiche del trasporto ferroviario possono essere un elemento di interesse, favorendo in diversi casi (come nel caso delle relazioni commerciali tra la Polonia e la Cina) il dimezzamento dei tempi di percorrenza medi. Inoltre, la lunghezza dei moduli ferroviari ammessi sulle linee transalpine è ancora limitata, non essendo efficiente quanto la rete ferroviaria con standard europei. Considerazioni di carattere strategico nazionale dovrebbero portare a sostenere che è prematuro occuparsi di queste connessioni di lunghissima distanza, che implicano trasporti ancora molto costosi rispetto a quelli via mare, con scartamenti ferroviari differenti e con costi procedurali elevatissimi ad ogni frontiera. Ma non è così: gli interventi infrastrutturali in corso su tutte le direttrici transalpine permetteranno un graduale salto di qualità delle connessioni ferroviarie verso l'Europa e, stante i forti tassi di crescita di tutte le aree euroasiatiche dalla Russia al Kazakistan, oltretutto della Cina, la diversificazione dell'offerta dei servizi di trasporto in grado di includere anche la ferrovia, sarà un obbligo. Farsi trovare con un sistema di operatori, composto da imprese ferroviarie, nodi intermodali e spedizionieri, impreparato a gestire queste sfide sarebbe un errore notevole, come impugnare un cannocchiale dalla parte sbagliata.

Avvisatore marittimo

Focus

Opportunità di sviluppo senza precedenti per le regioni del Mezzogiorno sfruttando i vantaggi offerti dalle Zes e dalle ZIs

Investire nei porti per far volare l'economia

Il rapporto Srm: impatto di 3,2 miliardi di euro sul valore aggiunto aumentando l'attrattività del 10%

Alessia Spataro

Il 2018 è stato un anno record per il Canale di Suez, con oltre 18 mila navi e 983 milioni di tonnellate di merci transitate. Se l'Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare del 10% la capacità di attrazione dei traffici nei nostri porti, la filiera marittima genererebbe un impatto sul valore aggiunto pari a 3,2 miliardi di euro. Guardando al Sud, tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno, con un peso del 45% sul totale nazionale del commercio marittimo. È quanto emerge dal sesto rapporto Italian maritime economy, curato da Srm e presentato a Napoli in coincidenza con l'apertura del primo Euromediterranean investment forum, organizzato dalla Federazione banche, assicurazioni e finanza. A livello mondiale nel 2018 il trasporto marittimo ha continuato a giocare un ruolo da protagonista negli scambi commerciali e, nonostante un rallentamento dell'1,1%, è cresciuto del 3,1 sull'anno precedente. Stando alle previsioni, il trend dovrebbe confermarsi anche nei prossimi anni, con un tasso di crescita stimato intorno al 3,8% annuo tra il 2019 e il 2023. L'Asia domina l'attività di movimentazione dei container, rappresentando i due terzi del totale globale (240 milioni di container registrati in Cina). I dati elaborati dal centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo certificano, per l'Italia, la crescita della componente internazionale del trasporto marittimo: il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano, con un valore degli scambi commerciali pari a 253,7 miliardi. Resta ancora basso l'utilizzo dell'intermodale, visto che l'81% delle imprese intervistate preferisce ancora la gomma per raggiungere i porti. Il nostro principale fornitore resta la Cina, che con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare nazionale. Un dato significativo, tenendo conto anche della guerra commerciale tra Usa e Cina, che nel primo trimestre del 2019 ha ridotto dell'8,2% le esportazioni di container da Pechino. In questo contesto acquista ancora maggiore importanza la Belt&Road initiative', che in base alle stime porterà un aumento del Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita annua del 4,2%. Il Mediterraneo - ha affermato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geoeconomico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma - ha rilevato - occorre puntare con decisione sul binomio logistica- portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione. Per SRM, infatti, le Zone Economiche Speciali, assieme alle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), «possono rappresentare un importante strumento per incentivare investimenti logistico-portuali e manifatturieri. «Tuttavia - denuncia il rapporto - il processo per rendere operativi questi strumenti, dopo un'accelerazione iniziale sta registrando una battuta di arresto abbastanza forte. Trascorsi due anni dal decreto legge istitutivo, le ZES sembrano arenate proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica». Secondo SRM, inoltre, l'Italia potrebbe cogliere le opportunità offerte dalla ritrovata centralità del Mediterraneo anche attraverso nuovi investimenti portuali. L'associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ritiene infatti che se l'Italia «effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sempre sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari ad ulteriori 3,2 miliardi di euro. A conferma - precisa il rapporto - del ruolo attivo e propulsivo



Avvisatore marittimo

Focus

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