



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 25 settembre 2019



Prime Pagine

25/09/2019	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	Il Foglio	10
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	Il Sole 24 Ore	11
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	Il Tempo	12
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	La Nazione	13
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	La Repubblica	14
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	La Stampa	15
Prima pagina del 25/09/2019		
25/09/2019	MF	16
Prima pagina del 25/09/2019		

Primo Piano

25/09/2019	La Gazzetta Marittima	<i>Antonio Fulvi</i>	17
Caso Ravenna: ora Assoporti preme su Roma			
25/09/2019	La Gazzetta Marittima		18
Smart ports e ambiente concretezza a RemTech			

Trieste

25/09/2019	La Gazzetta Marittima	20
Continua la crescita del traffico ferroviario		
25/09/2019	La Gazzetta Marittima	21
I 300 anni del Porto Franco celebrati con una tazzina		

Venezia

25/09/2019	Il Gazzettino Pagina 36	22
La stoccata di Musolino: «Troppo lontani dai cittadini»		
25/09/2019	Il Gazzettino Pagina 34	23
Ponte Molin pericoloso per l'incolumità, il Porto autorizza l'abbattimento		
25/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	24
Ponte Molin, si demolisce la parte lignea ormai a rischio		

25/09/2019	Il Gazzettino Pagina 34	25
Venezia laboratorio per una architettura accessibile		
24/09/2019	Veneto News	26
Una settimana all' insegna della progettazione "4All": presentata la "Universal Design Week - Venice 2019"		
24/09/2019	Venezia Today	28
Mercoledì e venerdì, invece, architetti, progettisti e addetti ai lavori avranno la possibilità ...		

Savona, Vado

25/09/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 46	29
"Liguria for Yachting" cinque porti in rete		
24/09/2019	Savona News	30
Navi in porto a Savona, Bruno (Verdi): "Che fine hanno fatto le banchine elettrificate per ridurre lo smog"		
24/09/2019	Savona News	31
Piattaforma Maersk, il 12 dicembre si avvicina, la Cina strizza l' occhio ma quale futuro per le infrastrutture?		

Genova, Voltri

25/09/2019	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>Simone Gallotti</i> 32
Genova, fusione tra Psa e Sech Singapore controllerà i terminal		
24/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 33
A Genova la delegazione del porto cinese di Guangzhou		
24/09/2019	The Medi Telegraph	<i>SIMONE GALLOTTI</i> 34
Singapore, c'è il terminal Sech nel mirino: grandi manovre a Genova		
25/09/2019	Il Secolo XIX Pagina 21	<i>Matteo Dell' Antico</i> 35
Il Salone del rilancio chiude con il botto Obiettivo presenze raggiunto e superato		
25/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 12	<i>Raoul de Forcade</i> 36
Il Salone di Genova fa il record: 188mila visitatori in sei giorni		
24/09/2019	Genova Today	37
Salone Nautico, la 59esima edizione supera quella dello scorso anno: quasi 190mila visitatori		
24/09/2019	lidenaro.it	38
Oltre 180 mila visitatori a Salone Genova, superate presenze 2018		
24/09/2019	MenteLocale Genova	39
Salone Nautico: quasi 190mila visitatori. Numeri da record e date 2020		
24/09/2019	Genova Today	40
Mancati controlli su container pericolosi, la Procura chiede condanne per 5 persone		
24/09/2019	The Medi Telegraph	<i>FRANCESCO PINTO</i> 41
Controlli troppo veloci ai container, il pm chiede 5 condanne		
24/09/2019	BizJournal Liguria	42
Intesa sulle aree Fiera-Porto Antico, a Ucina la concessione decennale, ma solo per il periodo del Salone		

Ravenna

25/09/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	43
«Dimissioni di Rossi» Mozione della Pigna, ma non passa		

Livorno

25/09/2019	Il Tirreno Pagina 22	44
Elettricità e gas: le navi green per ripulire l'aria delle città portuali		

25/09/2019	Il Tirreno Pagina 24	46
Elettricità e gas: le navi green per ripulire l'aria delle città portuali		
25/09/2019	Il Tirreno Pagina 25	47
Traghetti green firmati Grimaldi presto a Livorno		
25/09/2019	Il Tirreno Pagina 26	49
«Primo: l' ambiente» Tra il mare e le banchine Livorno fa da apripista		
25/09/2019	Il Tirreno Pagina 28	51
Olt, il distributore del porto di Livorno C' è il sì della Regione		
25/09/2019	Il Tirreno Pagina 31	53
Nuove aree portuali l' impatto ambientale sarà uno dei criteri per scegliere i progetti		
25/09/2019	Il Tirreno Pagina 34	54
Navi da crociera sempre accese per ore «Esistono motori green e c' è chi già li usa»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

25/09/2019	La Gazzetta Marittima	55
Il futuro dei traghetti nel mare Adriatico		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

25/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 53	58
All' Authority si discute del futuro dello scalo		
25/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 55	59
«Urgente realizzare approdi per le piccole imbarcazioni»		
24/09/2019	La Provincia di Civitavecchia	60
Grasso: "Serve un confronto con la città"		
24/09/2019	Il Nautilus	61
Vedute del Porto Antico di Civitavecchia: la Mostra al Forte Michelangelo		

Napoli

24/09/2019	Informazioni Marittime	62
Tanto traffico a Napoli, Terminal Flavio Gioia prolunga gli orari		
24/09/2019	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	63
'Smart port award 2019': premiata l'AdSp mar Tirreno centrale		
25/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	64
Napoli, container refrigerati al posto delle lavatrici		
25/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	65
Crociere, Msc raddoppia: «E nel 2020 c'è Grandiosa»		
25/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	66
«Cerchiamo aree per accogliere la crescita dei traffici»		
25/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 7	67
L'onda dei crocieristi fa felici i porti campani		
25/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 7	68
Export in calo a luglio: 2,3%		
24/09/2019	Napoli Village	69
ORONERO all' incontro "Québec porta d' ingresso al mercato Nord Americano"		

Salerno

25/09/2019	Cronache di Salerno Pagina 7	70
Mezzi pesanti, riunione in Prefettura per la regolamentazione del traffico		

Bari

25/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 28	71
Sicurezza nel porto, incontro rinviato I lavoratori ancora appesi a un filo		
25/09/2019	La Gazzetta Marittima	72
Il premier dell' Albania in visita nella Puglia		

Brindisi

24/09/2019	Brindisi Report	STEFANIA DE CRISTOFARO	73
Pontile con briccole, decreto negativo per la conformità urbanistica			

Taranto

25/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 26	75
Rete idrica e fognante da rifare gara al porto		
25/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 26	76
Vianello presenta un' interrogazione		
25/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	77
Porto, annullata dal Tar la gara per la fogna		
25/09/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 11	78
Smau, tappa a Taranto Premiate 8 aziende supertecnologiche		
25/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 27	79
Tecnica e ambiente la città del futuro		
24/09/2019	Puglia Live	81
Lo S.M.A.U. approda per la prima volta a Taranto		
25/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	NICOLA SAMMALI
Alghè, olive e legno per le start up della Blue economy		
25/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	83
L' economia circolare applicata Ecco i premi per il porto e le aziende		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

24/09/2019	FerPress		85
Porti di quinta generazione: Russo, fondamentali le nuove tecnologie 5G e IoT			
24/09/2019	Il Nautilus		86
Regione Calabria-Porti di quinta generazione, Russo: "Fondamentali le nuove tecnologie 5G e IoT"			
24/09/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	87
Verso i porti calabresi di quinta generazione			

Olbia Golfo Aranci

25/09/2019	La Nuova Sardegna Pagina 17	<i>DARIO BUDRONI</i>	88
Lettere di licenziamento all' Isola Bianca			
25/09/2019	La Nuova Sardegna Pagina 17		89
Una stazione marittima accogliente come un aeroporto			

Cagliari

25/09/2019	La Nuova Sardegna Pagina 6	<i>GIUSEPPE CENTORE</i>	91
Arrivati i primi tre serbatoi decolla il deposito costiero			
25/09/2019	La Nuova Sardegna Pagina 6		93
Per gli inglesi affare garantito			
24/09/2019	Ansa		94
Nasce primo grande deposito costiero Gnl			
24/09/2019	Corriere Marittimo		95
Concessione per impianto GNL a Oristano - Santa Giulia			
24/09/2019	FerPress		97
Autorità Sistema Portuale Mare Sardegna: via libera al secondo impianto di GNL ad Oristano			
24/09/2019	Informare		99
Ok del Comitato di gestione dell' AdSP della Sardegna ad aree e banchine per l' attività di Higas e Grendi			
24/09/2019	Informazioni Marittime		100
Cagliari, via libera al secondo hub LNG			
24/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	101
I porti della Sardegna ripartono dal Gnl			
25/09/2019	L'Unione Sarda Pagina 15		103
Traffici in aumento al porto industriale			
24/09/2019	Ansa		104
Porti: Cagliari, si punta a incremento di 13 mila container			
24/09/2019	Ansa		105
Porto Cagliari, attesi +13mila container			
24/09/2019	The Medi Telegraph		106
Grendi si allarga a Cagliari			

Messina, Milazzo, Tremestieri

25/09/2019	Il Manifesto Pagina 5		108
A Messina i 182 migranti della Ocean Viking			

Palermo, Termini Imerese

25/09/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 25		109
Bacino Crispi 3, cantiere verso l' apertura			

Focus

24/09/2019	TeleBorsa		110
Porti, l' UE movimentata merci per 3,9 miliardi di tonnellate via mare			
25/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6		111
Masucci: «I porti cambiano rapidamente»			
25/09/2019	Corriere della Sera Pagina 35		112
Grandi opere al palo: mancano 77 commissari per sbloccare i lavori			

25/09/2019 **Corriere della Sera** Pagina 13 *FIORENZA SARZANINI* 114
Il piano del governo: sbarchi dei migranti in porti nordafricani

25/09/2019 **La Repubblica** Pagina 8 *DI ALESSANDRA ZINITI* 115
Migranti, nell' accordo di Malta la stretta sulle navi umanitarie

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it


Gli effetti del clima
Il ghiacciaio di Courmayeur rischia di scivolare a valle
di **Paolo Virtuani**
a pagina 4



Domani gratis
Quando il prurito non va sottovalutato
Su «Corriere Salute»
chiedere in edicola il settimanale



Bollette più care per luce e gas. Lite premier-Salvini: «Spieghi il caso Russia». La replica: «E lui i conflitti d'interesse»

Negozi e contanti, cosa cambia

Piano anti-evasione di Conte: bonus scontrini e sgravi per chi usa le carte di credito

RESTARE IN SERIE A

di **Salvatore Rossi**

Insomma, l'economia italiana come sta in salute? Sembra che una domanda provocatoria, a porla si rischia di venire sommersi da un coro di grida indignate: male, malissimo, come si vuole che stia? Non cresciamo da molti anni, siamo il fanalino di coda d'Europa, abbiamo un debito pubblico stellare che impedisce qualunque manovra fiscale espansiva, eccetera eccetera. Contrapporre a tutto questo un giudizio men che catastrofico viene visto o come ottimismo sciocco o, peggio, come corvina complacenza nei confronti del governo del momento, che deve per forza trovare qualcosa di promettente da indicare ai propri elettori. Eppure conviene porre quella domanda, con la necessaria freddezza, muovendo da una constatazione ovvia ma spesso dimenticata: l'Italia resta un Paese ricco e avanzato nel confronto planetario. Siamo nella serie A del mondo. Nonostante tutto. Secondo dati del Fondo monetario internazionale sul 2018, l'Italia è un Paese di circa 60 milioni di abitanti, produce beni e servizi per l'equivalente di oltre 2.000 miliardi di dollari, ha un avanzo nelle partite correnti della bilancia dei pagamenti di oltre 50 miliardi di dollari, cioè esporta più di quanto importi.

continua a pagina 32

di **Marco Galluzzo**

Ecce il piano anti-evasione di Conte: bonus per chi emette scontrini e incentivi a chi utilizza le carte di credito. La lotta all'evasione passa anche attraverso questi provvedimenti che prevedono sgravi per chi utilizza la moneta elettronica. «Un patto con i cittadini italiani onesti — ha detto il premier negli Stati Uniti —, pagare tutti per pagare di meno». Poi l'affondo su Salvini: «Spieghi il caso Russia». Con il leader leghista che replica: «E lui spieghi i suoi conflitti di interesse». In arrivo bollette più care di luce e gas.

da pagina 6 a pagina 13

IN DUE ANNI È CRESCIUTA DEL 5%

Sale la spesa pubblica e manca chi controlla

di **Federico Fubini**
e **Mario Sensi**


La sfida della spesa dello Stato. Continua a crescere, in due anni è salita al 5% eppure manca una figura deputata al controllo. Poco tempo a disposizione e molti miliardi da trovare, ecco il rebus per il ministro Gualtieri. Da qui a tre anni la spesa risulta più alta di 48,7 miliardi.

alle pagine 6 e 7

ASSEMBLEA DEI SENATORI 5 STELLE

Blitz anti Di Maio: lasci da capo politico

di **Marco Imarisio**
e **Alessandro Trocino**


Appena ha varcato i confini dello Stato, Luigi Di Maio è finito sotto il bombardamento fittissimo di un gruppo di senatori grillini. Una rivolta in piena regola, un blitz. «Lasci da capo politico», esigono. In prima fila Nicola Morra, Danilo Toninelli e Mario Giarrusso.

a pagina 8

Lo stadio di Milano I due progetti in gara per l'impianto di Inter e Milan



I due progetti in gara per il nuovo stadio di Milano: a sinistra, gli «Anelli» incrociati e, a destra, la «Cattedrale»

Il nuovo San Siro? Un doppio anello o le guglie di vetro

di **Maurizio Giannattasio**
e **Arianna Ravelli**

Ecce i due progetti per il nuovo stadio di Milano. Uno tutto vetri, «guglie» e giochi di luce così come l'ha pensato il colosso americano Populous. Oppure uno stadio con una forma più tradizionalmente ovale, che prevede due anelli che si intersecano (in fondo, la decisione di Inter e Milan di costruire un nuovo stadio assieme costituisce un unicum in Europa), secondo la proposta di Progetto Cnr con Sportium.

a pagina 29

GIANNELLI



BREXIT, LA CORTE SUPREMA BOCCIA JOHNSON

I democratici Usa: sì all'impeachment contro Trump

di **Luigi Ippolito** e **Giuseppe Sarcina**

Svolta per la politica americana: Trump è indagato dal Congresso per il caso «Biden-Ucraina». Ieri sera la Speaker della Camera dei deputati Nancy Pelosi ha annunciato la formazione di una commissione di inchiesta per avviare l'impeachment del presidente. Nel Regno Unito schiaffo della Corte a Johnson sulla Brexit.

alle pagine 2 e 3

commento di **Sabino Cassese** a pagina 32

IL RAPPORTO DEL 2019

Meno malati di tumore Uno su quattro guarisce

di **Adriana Bazzi** e **Vera Martinella**

I casi di tumore sono in calo. Non succedeva da anni. E un milione di malati è guarito, in pratica uno su quattro.

alle pagine 18 e 19

L'AMBIENTE E LA PROTESTA DEI RAGAZZI

Se i grandi non credono ai limiti del mondo

di **Paolo Giordano**

C'è sempre una certa difficoltà a far passare alcuni concetti dal cervello al cuore. È il caso dell'ambiente.

a pagina 5

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Abusto Arsizio c'è una campionessa di pallavolo, Alessia Orro, che finisce nel mirino di un persecutore, Angelo Persico. Lui prima le invade i profili social. «Sei tatuata nella mia anima», «Insegnami ad amarti», cose così. Poi dal miele passa al veleno — insulti, minacce — e dal veleno all'azione. La segue negli allenamenti e in trasferta, arriva a comprare un abbonamento vip per avere accesso agli spogliatoi. Le sta sempre addosso, presenza muta e incombente. Le donne che ci sono passate dicono che è la fase peggiore: quando le molestie psicologiche sconvolgono le abitudini della vittima, ma non configurano ancora un reato. E lì che serve avere una squadra. E Alessia, per fortuna, ce l'ha.

Allenatori, dirigenti e compagne alza-

Gioco di squadra

no il muro più formidabile che si sia mai visto su un campo di pallavolo. Non la lasciano mai sola. Dovunque vada, c'è qualcuno con lei. Ma non basta vigilare. Bisogna sorridere per non innervosire il persecutore, che altrimenti potrebbe dare in escandescenze, e bisogna nascondere i suoi regali per non agitare Alessia. Le guardie del corpo improvvisate imparano l'arte della marcatura discreta, in attesa che la polizia trovi il modo di schiacciare la palla a terra. La scoperta che lo stalker ha dei precedenti consente finalmente di arrestarlo mentre scende dall'aereo che sta portando Alessia e la sua scorta in Sardegna per una partita. Quanto sarebbe più semplice la vita di tutti, se unissimo le nostre solitudini imparando il gioco di squadra da loro.

NON SMETTERE MAI DI CERCARE.



Consumi ciclo combinato NEDC derivato da 5,3 a 8,2 l/100 km. Emissioni CO₂ da 140 a 185 g/km.





Londra: la Corte suprema boccia come "illegale" la sospensione della Camera, cioè dà del golpista bianco al premier Boris Johnson. Che però non si dimette



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Mercoledì 25 settembre 2019 - Anno 11 - n° 264
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "I peggiori di noi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CONTE Si studiano le soglie di punibilità: non saranno alte "Un patto antievasione Chi sgarra va in galera"

■ Nella visita in America il primo ministro torna anche sull'idea della lotta agli elusori fiscali per chi utilizza carte di pagamento elettroniche. C'è però da lavorare sulle banche per le commissioni



■ ZANCA
A PAG. 6

PD, LA SCISSIONE
UN'OCCASIONE
PER SCARICARE
ALTRE ZAVORRE

■ TOMASO MONTANARI
A PAG. 5

TRATTATIVA Niente deposizione: è "impegnato" in Europa Stato-mafia, B. dà buca e non difende Dell'Utri

■ L'ex premier si sfilava grazie al seggio a Strasburgo i suoi legali stanno verificando in che veste sarebbe sentito. Il problema è se sarà solo un testimone o se invece indagato a Firenze per reato connesso



■ LILLO
A PAG. 10

GIUSTIZIA: FELTRI
AZZECCAGARBUGLI
USA DUE PESI
E DUE MISURE

■ MASSIMO FINI
A PAG. 13

Un pelo di talpa

■ MARCO TRAVAGLIO

Ora che le madamine sono un po' in disuso e anche gli scemi (ma non i giornalisti) hanno capito che il Tav è un treno, dunque è maschile, bisognava inventarsi un nuovo simbolo femminile per ingentilire i malaffari del Partito degli Affari. E opilò, ecco a voi "la talpa Federica", che, con grave sprezzo del pericolo, ha finito "i primi 9 km", dunque "il 18%" del "Tav Torino-Lione". A cantarne le gesta, arrapati come non mai, sono accorsi al cantiere francese i migliori trombettieri della Banda del Buco, gli stessi che poi sbavano dietro a Greta e all'ambientalismo. Le loro cronache sono umide di polluzioni adolescenziali per quella gran gnocca di Federica, "una fresa lunga 135 metri, pesante 2.400 tonnellate" (Corriere), "una fabbrica ambulante spinta da 8 motori da Formula Uno" (Sole 24 Ore), che "sbriola la montagna" (Messaggero) e "avanza in direzione Italia alla velocità di 15.20 metri al giorno, compunte di 28, estraendo 1,3 milioni di metri cubi di roccia" (Corriere), niente popò dimeno che "uno scavo lungo come il tunnel del Gran Sasso" (Repubblica), ma che dico: "uno degli scavi più complicati al mondo" (Mario Virano, ad di Telt, incredulo per l'impresa mai vista di bucare una montagna), "i primi 9 km che fanno la storia" (Il Giornale). E non è ancora niente: "Fra tre anni, nel 2023 (cioè fra quattro, ndr), sette talpe come quella attaccheranno contemporaneamente la montagna": roba da orgasmo multiplo. Già che ci sono, i bucaioli di Repubblica e Corriere raccontano che la sexy talpa "svela la nudità del re", cioè sbuccia i putribondisti ambientalisti No Tav e 5Stelle che "negano la realtà dei fatti con dati falsi spacciati per verità assolute senza alcun contraddittorio" (Rai, Mediaset, La7 e i giornaloni sono tutti house organ dei black bloc valsusini): tipo che "non esistono lavori già avanzati" e "non c'è nessun cantiere oltre confine", mentre "i primi 9 km del tunnel di base" sono lì belli e pronti. L'eccezione, si sa, gioca brutti scherzi: questi fresconi scambiano quei 9 km di "galleria geognostica" (così la definisce l'Ue che l'ha finanziata) per il "tunnel di base", che deve ancora iniziare (usando, certo, anche gli scavi esplorativi nella stessa direzione) così come i bandi di gara. Spacciano quei 9 km per il 18% dell'opera definitiva, che prevede una galleria a due canne di 57,5 km ciascuna (totale: 115 km, di cui 9 sono il 7,8%). Tacciono che la Francia non ha stanziato un euro e che l'eventuale Tav non collegherebbe Torino a Lione, ma Bussoleno a St. Jean de Maurienne, perché la Francia ha rinviato al 2038 l'eventuale ferrovia tra il buco e il suo capoluogo. Ma vanno capiti. Al cuore non si comanda. Tira più un pelo di talpa che due pariglie di buoi.

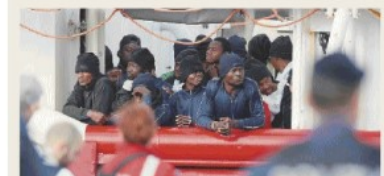
LA COLLETTA Crea una nuova fondazione e una Srl con 1 milione dalle conferenze

Renzi a caccia di soldi

Inchiesta sui fondi alla Leopolda: si cerca il tramite Donnini-Toto

MINNITI Parla l'ex ministro dell'Interno

"Passo avanti sugli sbarchi: ora aboliamo la Bossi-Fini"



Ocean Viking in 162 sono stati fatti sbarcare ieri a Messina Anso

■ CANNÒ A PAG. 8 - 9

"SCETTICO BLUES"
DEL DIFFIDENTE
DI SUPERSINISTRA

■ ANTONIO PADELLARO

Il patto europeo sui migranti? Bah, chissà se poi funziona, ci credo poco. L'accurato appello sul clima di Greta all'Onu? Ma dai...

A PAGINA 9



■ MARRA, MASSARI, PACELLI
E TECCE A PAG. 2-3

RINO FORMICA

"Fa il Napoleone, ma il suo partito è una pernacchia"

■ RODANO A PAG. 4



NOTIZIE AMERICANE

Inverno in arrivo: gli Usa ci portano nuova recessione

■ FELTRI A PAG. 15

FRANCO RIESUMATO

Spagna, la salma del Generalissimo irrompe sul voto

■ GROSSI A PAG. 21

La cattiveria

Laura Boldrini entra nel Pd. Come vaccino contro Beatrice Lorenzin

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SAGA MILLENNIUM

"Lisbeth troppo buona, quindi non può morire"

■ D'ESPOSITO A PAG. 22



DIBATTITO I rischi anche per la democrazia

"Il capitalismo è truccato: qualcosa è andato storto"

Con questo articolo inizia la collaborazione con il Financial Times.

■ MARTIN WOLF

Anche se le singole aziende che rappresentiamo perseguono scopi aziendali privati, noi condividiamo un

impegno fondamentale nei confronti di chiunque sia interessato dalle nostre attività". Con questa frase, l'associazione americana Business Roundtable, ha sancito l'abbandono del tradizionale principio per cui "le aziende fanno gli interessi dei loro azionisti".

A PAGINA 16 - 17

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 25 Settembre 2019 — Anno 155°, Numero 264 — ilsol24ore.com

*Nota per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie: in vendita abbattuta obbligatoriamente con il Fisco de il Sole 24 Ore (il Sole 24 Ore e L'Espresso) e Fisco e a p. 10

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 10, art. 1, c. 1, D.C. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi
Liti fiscali,
le indicazioni
più recenti
della Cassazione

—a 0,5 euro oltre
al quotidiano

Domani
La guida alla scelta
dei master 2020:
costi, sconti fiscali
e borse di studio

—a 0,5 euro oltre al quotidiano



GIDIEPME
BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA

SERVIZI

- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritto d'autore
- Norme di diritto
- Assistenza Legale
- Relazione di valutazione
- Contrattualistica
- Contratti
- Corsi di Formazione
- Noting

Gidiepm S.p.A. - Modena
Tel. 059 353332
www.gidiepm.com

FTSE MIB 21901,01 +0,01% | FTSE 100 7291,43 -0,47% | €/S 1,1003 +0,16% | SPREAD BUND 10Y 144,20 +3,10 | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Patuanelli: incentivi a investimenti verdi Impresa 4.0 triennale

INTERVISTA

STEFANO PATUANELLI



«Il settore dell'auto è in seria difficoltà: convocherò quanto prima un tavolo»

«Per il Ceta resta un no categorico da parte del M5 se c'è il rischio glifosato»

Nella sua prima intervista da ministro dello Sviluppo economico, partendo da investimenti e politiche "green" Stefano Patuanelli anticipa le linee guida del dicastero e le proposte per la legge di bilancio. Gli incentivi fiscali del piano Impresa 4.0, dall'ipermortamento al credito di imposta per la ricerca e sviluppo, saranno rinnovati con un orizzonte temporale non più annuale ma stabile, o comunque di almeno tre anni. Contemporaneamente le misure saranno rimosse da una visione legata al "Green New Deal". L'obiettivo, dice il ministro, è valorizzare «gli investimenti su sostenibilità ed economia circolare anche attraverso una maggiore premialità in termini di Incentivo fiscale». A giorni sarà convocato il Tavolo per la Transizione 4.0 e gre-

en economy con le parti sociali. Patuanelli frena poi sul decreto clima se questo dovesse comportare uno «shock per le imprese» ed esclude una tassa sui biglietti aerei. Il ministro affronta anche il tema della crisi dell'auto: «di settore è in una serie di difficoltà cicliche, convocherò quanto prima un tavolo per individuare gli strumenti più adatti a contenere e se possibile invertire la tendenza». Restano le divergenze di vedute rispetto al Pd su un trattato di libero scambio cruciale per le esportazioni: l'accordo Ceta con il Canada. «Se avremo un'invasione di prodotti a base di glifosato che verranno a fare concorrenza alle nostre eccellenze agroalimentari, si chiarì che resterà un categorico no da parte del Movimento 5 Stelle».
Carminio Fotina — a pag. 3

IN ARRIVO DECRETO LEGGE ANTIEVASIONE

Conte: sostegni forti per le carte di credito

Gerardo Pelosi — a pag. 2

Entrate: la pagella fiscale insufficiente non fa scattare controlli automatici

ISA

Pronta nota dell'Agenzia Sciozero commercialisti: si apre uno spiraglio

Nessun automatismo tra voto basso nella pagella fiscale e controlli. È il principio che l'Agenzia delle Entrate dovrebbe mettere oggi nero su bianco e che potrebbe contribuire a stemperare i toni del confronto

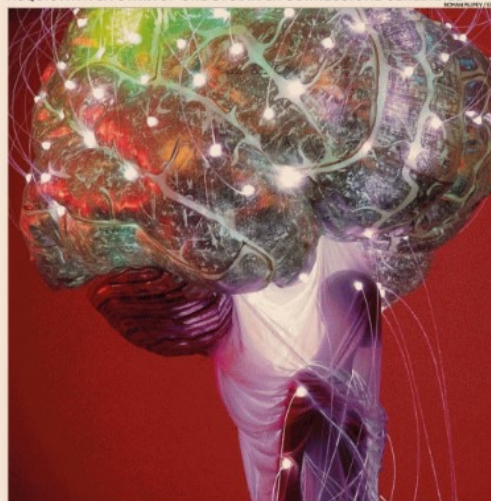
con le categorie professionali, commercialisti su tutti, che proprio sugli adempimenti legati agli Iva si preparano a incrociare le braccia. Un primo passo che potrebbe non bastare ai sindacati che però portano a casa la volontà, da parte del governo, di aprire un confronto. Che tuttavia difficilmente potrà partire prima del 30 settembre, data fissata dai commercialisti per l'avvio della loro serrata.
Nicardi, Mobili, Parente — a pagina 6

MISURE ALLO STUDIO

Flat tax, stretta con l'e-fattura
Il tetto non va a 100mila euro

Mobili e Parente — a pag. 3

ACQUISTATO LA STARTUP CHE STUDIA LA CONNESSIONE CEREBRALE



Neuroni al lavoro. Nel futuro un cervello capace di azione. Nella foto un'installazione al "Tim Yip Mirror" di Pechino

Facebook e il pc attivato con il pensiero

Marco Valsania — a pag. 15

Brexit, illegale lo stop al parlamento Bufera su Johnson: non mi dimetto

CAOS IN REGNO UNITO

Dura sconfitta per Boris Johnson: la sospensione del Parlamento fino al 14 ottobre, decisa nel pieno della crisi sui Brexit, è «illegale, nulla di privato effetto». Lo ha stabilito la Corte Suprema, che accusa tra l'altro il premier di aver fuorviato la regina. Le opposizioni si dimettono. Ma Johnson tira dritto.
Dagli Innocenti e Romano — a pagina 5

87
per cento

L'87% dei derivati in euro è negoziato dalle clearing house londinesi, il resto sui circuiti Eurex

Londra addio
Colpite le banche Ue: derivati più costosi

Isabella Bufacchi — a pag. 13

PANORAMA

IL CASO UCRAINA

Trump sotto tiro: democratici pronti all'impeachment
Wall Street va giù

La speaker della Camera Pelosi e i democratici al Congresso sono pronti a creare un comitato per l'impeachment di Trump dopo che il presidente americano ha chiesto a Kiev di indagare sul candidato dem Biden. Trump: «l'ipotesi ridicola». Nervosismo Wall Street, dove i titoli hanno accusato il calo sulle voci del possibile impeachment.
a pagina 22

PALAZZO CHIGI

Direttiva Conte sui decreti: alt risse, più coordinamento

Più coordinamento di Palazzo Chigi, confronti preventivi fra ministri, testi coordinati in Gdm: il premier, Giuseppe Conte, diramerà una direttiva per prevenire le divisioni e migliorare l'azione di governo, soprattutto nella messa a punto dei decreti.
a pagina 8

INNOVATION DAYS
Territori, Verona
laboratorio
per smart city
e industria 4.0

Laura Cavestri
e Luca Orlando — a pag. 11

DIESELGATE

Sotto accusa i vertici Vw
Multa di 870 mln a Daimler

Il Dieselgate colpisce ancora. La procura di Braunschweig ha citato in giudizio il ceo di Volkswagen, Diess, il presidente Pöschel e l'ex ceo Winterkorn per «manipolazione del mercato». Sempre per lo scandalo emissioni, Daimler ha ricevuto una multa di 870 milioni di euro.
a pagina 17

Javoro

LA GESTIONE
DEL CAPITALE
UMANO


In azienda prevale la resistenza al cambiamento

Secondo le rilevazioni di Randstad, il ritmo dell'innovazione sta mettendo in crisi i canoni della leadership. Una quota significativa di manager delle risorse umane spiega che gli addetti non seguono il cambiamento e proprio per questo nelle aziende servono leader che sappiano ispirare e motivare. Ma solo uno su tre ne è capace.
Cristina Casadei — a pag. 31

THE SPIRIT OF PROJECT
SISTEMA ARMADI COVER FREESTANDING, PARCA PLANET DESIGN G. BAVUSO

Rimadesio



ENERGIA

L'Italia non autorizza l'estrazione, Atene incarica Edison, Elpa e Total

Come in un bicchiere colossale di granito, la Grecia sorbirà il metano del giacimento italiano che l'Italia non vuole sfruttare. E lo venderà (a caro prezzo) agli italiani. Accade con il giacimento Fortuna Prospect che, secondo i geologi, dovrebbe nascondersi sotto il mare Ionio a sud della Puglia, quantità ingenti di metano. La Global Med aveva chiesto al Mise di poter cercare il giacimento di qua dal confine italiano, sentendosi rispondere. La Grecia invece ha dato il Totò. Ed è venuta Elpa il permesso di sfruttare appena di là dal confine. E come nella "grattacielo", lo scoppio andrà alla camuccia che per prima arriverà sul fondo. **Gilberti** — a pag. 9

DISEGUAGLIANZE

EQUITÀ FISCALE E SCUOLA PER SOCIETÀ EQUILIBRATE

di Fabrizio Onida

Il tema delle crescenti disuguaglianze mondiali nella distribuzione del reddito e della ricchezza è rapidamente scomparso dall'agenda del recente G7 di Biarritz, ma nei prossimi vertici tra i cosiddetti grandi della terra non tarderà a riaffacciarsi, tanto più se si aggraveranno i timori di una prossima recessione mondiale.
— Continua a pagina 30

DIGITALE

SCELTE CORAGGIOSE PER LA CYBER SECURITY

di Alessandro Profumo

In questi ultimi mesi, a livello nazionale ed europeo, sta crescendo sempre di più la consapevolezza della necessità di sviluppare una vera "indipendenza digitale". Un'evoluzione ormai imprescindibile, una grande opportunità, che però impone delle decisioni chiare. È il momento delle scelte è oggi.
— Continua a pagina 30



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 25 settembre 2019 € 1,20

S. Aurelia e Neomisia Vergini
Anno LXXV - Numero 264

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 365, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

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

Si parte con l'aumento di luce e gas

Rincari Da ottobre stangata sulle bollette di elettricità (+2,6%) e sul metano (+3,9%)
Ci stacca la spina pure la Francia che fa calare la produzione delle sue centrali nucleari

IL TEMPO di Osho



"Ma 'n artro oltre me ce rimane dentro a sto cazzo de LeU?"

Boldrini nel Pd al posto della Boschi

De Leo e Minoo → alle pagine 4 e 5

■ Tensioni internazionali, attacchi agli impianti in Arabia Saudita e calo della produzione del nucleare in Francia presentano il conto agli italiani. Dal primo ottobre aumentano le bollette sia della luce (+2,6%) sia del gas (+3,9%). Lo ha comunicato l'Autorità di controllo sulle reti e l'energia. Per i consumatori l'aggravio in bolletta sarà di 18 euro a famiglia. E metterà ancora di più in difficoltà 1,4 milioni di over 65 già in povertà.

Caleri → a pagina 15

Proposto un comitato a 13 Fronda interna ai M5s per defenestrare Di Maio

Antonelli → a pagina 7

Medici cattolici contro l'eutanasia Oggi la Consulta decide sul suicidio assistito

Barbieri → a pagina 10

Tutto corretto al S. Raffaele Velletri

Dopo 16 anni assolti in pieno gli Angelucci



Di Corrado → a pagina 9

Stop di due ore dalle 10 alle 12 per i conducenti di Atac, RomaTpl e Cotral che chiedono cabine blindate Domani sciopero dei bus: troppi autisti aggrediti

Trentuno arresti a Primavalle Bambine di 13 anni usate per spacciare cocaina

Ossino → a pagina 16

■ Dopo gli ultimi episodi di violenza, o gli autisti degli autobus incrociano le braccia e proclamano uno sciopero per la giornata di domani: dalle 10 alle 12. Due ore di stop per i conducenti di Atac, RomaTpl e Cotral in segno di protesta con i sindacati schierati che chiedono cabine blindate sulle vetture per aumentare la sicurezza dei lavoratori soprattutto durante le corse notturne.

Magliaro → a pagina 17

Stasera turno infrasettimanale All'Olimpico Roma-Atalanta Lazio a San Siro con l'Inter

Austini, Biafara, Pieretti e Rocca → nello sport



ADOTTA
un GATTO

AIUTACI ANCHE TU!!
SOSTIENI LA CASETTA

La casetta dei gatti è in
via dei Rocciatori, 64 Roma
tel 335.6787207

www.lacasettadeigatti.org
info@lacasettadeigatti.org

Se vuoi aiutarci con una
donazione, puoi farlo tramite
bonifico bancario sul
c/c 40284724

IBAN:
IT85C0623003205000040284724
oppure tramite PAYPAL

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

Sarò antico, ma a me piacevano (e piacciono ancora) i film di Fellini, di Antonioni, di Risi, di Scola, di Rossellini, di Vittorio De Sica. Insomma, quel cinema che ha fatto grande la cinematografia italiana. Detto questo, non posso non sentire un brivido nel sapere che un film, se ho ben capito diretto da Chiara Ferragni e che comunque riguarderebbe la sua vita, in tre giorni, ha incassato un milione e seicentomila euro. Ho un po' di impegni, temo che perderò questa opera della Ferragni, anche perché mi basta rivedere una casetta di allora o, di tanto in tanto, qualche film che la televisione ripropone, come ha fatto di recente con «Il Marchese del Grillo» di Monicelli o anche «Don Camillo», con Fernandel e Gino Cervi.

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



MAGELLANO di Gianluca Barbera

IN EDICOLA A € 9,90

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

NAZIONALE

MERCOLEDÌ 25 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 264 | Anno 20 - Numero 264 | www.lanazione.it

Costruire. Abitare. Pensare

Architettura e design si raccontano.
Galleria dell'Architettura - Gall. 21-22

CERSAIE
Bologna - Italy
23-27-09-2019

LITE NELLO SPEZZINO, NEUROLOGO DA' RAGIONE AL PARROCO

Il suono delle campane? «Un vero toccasana»

ANTOLA ■ A pagina 12



Bologna
23-27-09-2019

CERSAIE
Bologna - Italy

I SOGNI CYBER

ACCENDERE IL CERVELLO

di MARCO BUTICCHI

PROVATE a chiedervi dove vanno a finire i sogni. Alcuni sono talmente vividi e reali che pare impossibile possano durare lo spazio di una notte. Allora ci si immagina angoli di limbo ove i nostri sogni proseguono, liberi di vagare nell'infinito dal quale hanno tratto origine. Il galoppo della tecnologia interviene invece a disarcionarci da queste meravigliose visioni: un bracciale connesso a un computer.

■ A pagina 2

FRANCO RIESUMATO

IL CAUDILLO SENZA PACE

di FRANCO CARDINI

TRA LE grandi opere del regime franchista spagnolo, ch'era in materia piuttosto sobrio, il Valle de los Caídos è senza dubbio il più imponente e significativo: nemmeno Zapatero, che anni or sono aveva scatenato una caccia spietata e un po' maniacale ai simboli franchisti da cancellare, ce l'aveva fatta a intaccarlo. Si tratta di un'imponente cattedrale-sepolcro scavata nella viva roccia ai piedi d'un'altura di pietra.

■ A pagina 27

Tumori in calo, è la prima volta

Duemila casi in meno. E aumenta il tempo di sopravvivenza

DEL NINNO
■ A pagina 9

**LA MENTE COMANDA IL COMPUTER:
FACEBOOK PUNTA UN MILIARDO
SULLA START UP DI NEUROSCIENZE**

VA' PENSIERO

FARRUGGIA e BONZI ■ Alle pagine 2 e 3

INTERVISTA A RENZI

La svolta rosa del rottamatore
«Donne al potere»

TERRAGNI ■ A pagina 5

L'ACCORDO DI MALTA

La Ue gela tutti
«Sui migranti intesa debole»

PIOLI ■ A pagina 6

BREXIT E IMPEACHMENT

Boris e Trump
Due sovranisti sotto schiaffo

Servizi e DE CARLO ■ Alle p. 6 e 7

NUOVE TARIFFE

Solita stangata d'autunno
Volano gas e luce

Servizio ■ A pagina 21

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



PAESI EVACUATI

Sos sul Bianco
Sta crollando il ghiacciaio



F. MORONI ■ A pagina 14

ALESSIA ORRO

Campionessa perseguitata,
stalker in cella



RIGANO ■ A pagina 11

Cersaie Disegna la tua Casa

La tua casa progettata da professionisti.

Una consulenza gratuita per progettare la tua casa?
A Cersaie è possibile **giovedì 26 e venerdì 27 settembre** grazie ai maggiori esperti delle testate italiane di interior design.
Info: www.cersaie.it/disegna

Biglietto omaggio: www.cersaie.it/biglietteria

CERSAIE
Bologna - Italy
23-27-09-2019



Mercoledì
25 settembre 2019
Anno 44 - N°227

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*



LOTTA ALL'EVASIONE

Piano di Conte Meno contante

"Bonus fiscali per chi paga con la carta di credito e lotteria degli scontrini"
Il premier lancia il patto con gli onesti e ribadisce: "Manette ai ladri di tasse"

Migranti, nell'accordo di Malta linea dura contro le Ong

di **Ciriaco, Mastrobuoni, Petrini, Rivara e Ziniti** • alle pagine 2, 3 e 8

Il commento

**Il richiamo antico
delle banconote**

di **Francesco Merlo**

Premiare chi usa la carta di credito invece di colpire chi usa il contante è una trovata all'italiana che neppure il Foucault di *Sorvegliare e punire* poteva immaginare. • a pagina 3

Il caso

**Dentro il Reddito
una norma iniqua**

di **Tito Boeri**

C'è una bomba a orologeria nel reddito di cittadinanza. Bene che il nuovo governo la disinnesci prima che sia troppo tardi. • a pagina 33

Sentenza storica a Londra



▲ La protesta Manifestazione davanti alla Corte Suprema a Londra

**Illegittimo lo stop al Parlamento
La Corte sconfessa Boris Johnson**

di **Enrico Franceschini e Antonello Guertera**
• alle pagine 6, 7 e 32

L'ANNUNCIO DEI DEMOCRATICI



▲ Il presidente Donald Trump con la moglie Melania al vertice Onu

Trump, primo passo per l'impeachment

di **Anna Lombardi**

Nancy Pelosi molla gli ormeggi. Annuncia l'avvio ufficiale di un'inchiesta che apre di fatto la strada a un possibile impeachment di Donald Trump. Una mossa evitata a lungo dalla leader democratica. Ma a cui è praticamente costretta, dopo gli ultimi sviluppi della vicenda ucraina: la presunta richiesta fatta al telefono da Trump lo scorso 25 luglio all'omologo Volodimir Zelenskij, affinché riprendesse le indagini su Hunter Biden, il figlio dell'ex vicepresidente Joe, membro del Cda della compagnia del gas ucraina Burisma. • a pagina 4 con servizio di **Zampaglione**

L'analisi

**Quella caduta
sulla via di Kiev**

di **Federico Rampini**

La presidente della Camera dei deputati, la democratica Nancy Pelosi, apre formalmente la procedura preeliminarle che può portare all'impeachment di Donald Trump. Il dado è tratto. • a pagina 32



L'intervista al Papa

**"La xenofobia
distrugge
l'unità dei popoli"**

di **Antonio Spadaro**

«La xenofobia distrugge l'unità di un popolo, anche quella del popolo di Dio. E il popolo siamo tutti noi: quelli che sono nati in un medesimo Paese, non importa che abbiano radici in un altro luogo o siano di etnie diverse». Così Francesco in un colloquio con i gesuiti di *La Civiltà Cattolica*. • a pagina 13

Dopo le minacce ad Angeli

**Spada, condannati
i padrini di Ostia
"Sono una mafia"**



▲ In aula La sindaca Raggi con Angeli
di **Federica Angeli e Carlo Bonini**
• a pagina 15

Il libro

**Piazza Fontana
Ecco perché fu
una strage nera**

di **Natalia Aspesi**

Se l'Italia è stata così orribile, perché non dovrebbe tornare ad esserlo? Se cinquanta anni fa, lungo la speranza di una ancora fragile democrazia, pezzi dello Stato tramaron contro lo Stato per tornare a un regime autoritario, oggi si dovrebbe stare all'erta. • alle pagine 36 e 37

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

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

con CD
Herbert von Karajan
€ 11,40

NZ

Musica Mina e Fossati, prima volta insieme
Il 22 novembre esce un disco con 11 inediti

MARINELLA VENEGONI - P. 25

Juve I bianconeri soffrono a Brescia
ma un gol di Pjanic scaccia le paure

BARILLA, GARANZINI E ODDENINO - PP. 34-35



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 25 SETTEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 264 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

IL MINISTRO DEGLI ESTERI A NEW YORK SOLLECITA UNA SOLUZIONE POLITICA: "L'UE PARLI CON UNA SOLA VOCE"

Di Maio: rischio-Siria per la Libia

Migranti, primi dubbi in Europa sull'accordo di Malta: molte capitali pronte a proporre modifiche
All'Onu il duello Usa-Iran. Trump: "Regime assetato di sangue". Rohani: "L'America è distruttiva"

DOPO L'INTESA ALLA VALLETTA

SUI PROFUGHI IL NEGOZIATO È ALL'INIZIO

STEFANO STEFANINI

L'Italia (con Malta) incassa da Francia e Germania l'accordo sulla ripartizione dei migranti raccolti in mare. La sfida è ora di allargare questo spaglio ad un'effettiva "europeizzazione" del problema migratorio e, più in particolare, del diritto di asilo. Finché rimane in vigore la "regola di Dublino" (l'asilo si chiede allo Stato dove si mette piede la prima volta) l'onere grava sproporzionatamente sui Paesi di prima linea mediterranea (Grecia, Cipro, Italia, Malta, Spagna). Roma ne chiede da tempo la riforma. Si è scontrata con un muro. Adesso ha una finestra d'opportunità. Non bisogna sprecarla.

Alla Valletta è stato raggiunto un risultato importante per l'Italia. Si è finalmente rotto il ghiaccio nell'annosa contrapposizione fra Stati di arrivo e resto dell'Ue, che finora rifiutava di condividere preventivamente la responsabilità. Non più. L'intesa è accettata dai due principali partner, la presidenza di turno finlandese è d'accordo e ci sono una decina gli Stati membri pronti ad aderire. Insomma, non è ancora un accordo Ue, incontrerà le prevedibili resistenze a Nord e a Est, ma siamo sulla strada giusta.

Il governo, giustamente soddisfatto, non ha il lusso di sedersi sugli allori. Per tre motivi. Uno, la ripartizione si applica solo ai salvataggi in mare non ai migranti che arrivano con i mezzi dei trafficanti. I secondi sono in aumento; si stima un rapporto di 10:1 fra sbarchi diretti "sbarchi" da navi.

CONTINUA A PAGINA 23

Rischio-Siria per la Libia: Di Maio a New York sollecita una soluzione politica e chiede all'Ue «di parlare con una sola voce». All'Onu va in scena il duello Usa-Iran.

SERVIZI - PP. 4-6

IL GOVERNO CONTRO GLI EVASORI

Conte annuncia il piano per frenare il contante
"Chi usa la carta di credito otterrà degli sconti"

GRASSIA E LOMBARDO - P. 7

EMERGENZA CLIMA

Il ghiacciaio del Bianco scivola a valle, chiusa la Val Ferret



Il ghiacciaio del Monte Bianco ora minaccia le abitazioni. MANO E MARTINET - PP. 2-3 E UN COMMENTO DI BATTISTON - P. 23

BUONGIORNO

Il pianeta dei ragazzini

MATTIA FELTRI

L'altro giorno mia figlia tredicenne ha ordinato una Coca Cola al bar. Senza cannuccia, ha specificato. La sua guerra alla plastica, mossa insieme con miriadi di ragazzini che vanno a scuola con le borracce termiche al posto delle bottigliette usa e getta, è combattuta sotto gli stendardi di Greta Thunberg: ci voleva una loro coetanea per affascinarli coi suoi messaggi semplici ed emotivi, per introdurli alla politica e avviarli a un comportamento virtuoso. Si può deridere Greta quanto si vuole, ma lei la sua partita l'ha già vinta, si è già tirata dietro centinaia di migliaia di ragazzini, e centinaia di migliaia di cannuccie e bottigliette in meno: è una buonissima notizia. Qualche problemino lo si intuisce però quando gli stessi messaggi semplici ed

emotivi vengono ripetuti all'Assemblea generale dell'Onu, la più importante organizzazione internazionale, con toni sprezzanti e argomenti futili, adatti alla giovane età dell'oratrice ma umilianti per l'uditorio degli uomini più potenti del mondo. Che invece non paiono affatto umiliati, vivono la ramanzina di un'adolescente come una Rivelazione, ne applaudono le sfrontatezze e gareggiano per un faccia a faccia da globalizzare via social a riprova di buona volontà. Del resto il "ci avete rubato il futuro" di Greta corrisponde al loro "dobbiamo tornare a parlare con la gente" dopo ogni sconfitta. Non vuol dire niente, ma fa scena. Ecco, il problema non è Greta, che ha sedici anni, il problema è un intero pianeta di incanutiti sedicenni. —

STAMPA PLUS ST+

CASA BIANCA

PAOLO MASTROLILLI

I dem chiedono
l'impeachment
per il caso Ucraina

P. 13



TUTTOSCIENZE

ELENA CATTANEO

Democrazia e scienza
diventano inseparabili:
così il sapere ci salva

P. 32



LE STORIE

ROBERTO FIGORI

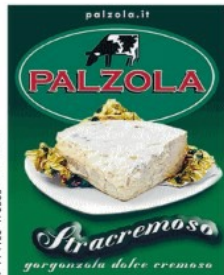
Alba, la cultura
regala alla città
alberi da tartufo

P. 27

PAOLA GUABELLO

Biella, le figurine
degli attori
in tre dimensioni

P. 28



IN EDICOLA

Class

IL SILENZIO DIGITALE FA BENE

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Le stilate a Parigi si accendono con Dior

Défilé green per la maison controllata dal gruppo Lvmh

Bottoni in MF Fashion

Un look Dior

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Brexit, la Corte ferma Johnson

I giudici annullano la chiusura del Parlamento inglese

servizi a pagina 3

Mercoledì 25 Settembre 2019

€2,00 *Classeditore*

MM IL METODO MARCHIONNE

Oltre 300 pagine

Disponibile su www.classabbonamenti.com

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a € 5,00 (€ 3,00 + € 2,00) Con MF Magazine for Living n. 40 a € 5,00 (€ 3,00 + € 2,00)

Pse Mib 21.901,01

BORSA +0,01% €1€ = \$1,1003

BORSE ESTERE

Dow Jones	28.796	▲
Nasdaq	7.990	▲
Tokyo	22.099	▲
Francforte	19.297	▲
Zurigo	8.991	▲
Londra	7.991	▲
Parigi	6.899	▲

VALUTE-RENDIMENTI

Euro-Dollaro	1,1003	▲
Euro-Sfraina	0,8815	▲

FOCUS OGGI

Sul diritto all'oblio Google vince alla Corte Ue

I giudici hanno sentenziato che la norma non ha portata globale ma vale soltanto nei 28 Paesi dell'Unione Europea. Critico il Garante della Privacy italiano

Bertolino a pagina 13

Per Giovanotti un milione di utile

Conti positivi nell'ultimo bilancio per Soleluna, la ex dell'artista e della moglie Francesca Valiani

Bertolino a pagina 10

Generali e Apollo studiano l'anti-Rinascente

La compagnia triestina e il fondo statunitense valutano la riconversione in department store di un palazzo in corso Vittorio Emanuele, nel centro di Milano

Montanari a pagina 7

GOVERNO SCATTA IN ITALIA LA POSSIBILITÀ DI BLOCCARE ATTACCHI CYBER ALLE AZIENDE PUBBLICHE

Conte blinda le spa di Stato

Sorpresa nel decreto legge che ha fatto scattare il golden power su Borsa spa: il premier avrà dei super poteri per chiedere a Enel, Eni, Leonardo & C di proteggere i loro asset strategici

(Leone e Sommella a pagina 5)

OGGI SI RIUNISCONO I GRANDI AZIONISTI DELLA MERCHANT CHE DISCUTERANNO DEL BILANCIO E DEL BLITZ DI DEL VECCHIO

Lo statuto Mediobanca all'esame del patto

Unicredit alla finestra ma potrebbe favorire una nuova governance. Generali stringe su Bbva in Spagna

(Gualtieri e Messina a pagina 7)

CONTI IN ROSSO

Mps ricapitalizza la controllata nel leasing per 250 milioni

(Gualtieri a pagina 6)

DISSIDI IN BCE

Anche la Banca di Francia alza la voce contro il Qe di Draghi Lagarde: serve lavoro di squadra

(Ninfolo a pagina 4)

Hong Kong pronta a lanciare opa ostile sulla Borsa di Londra

(Dal Maso a pagina 2)

SILEONI (FABI)

Senza accordo sul contratto bancari in piazza a ottobre

(Pregonara a pagina 8)

LA CORTE EUROPEA RESPINGE IL RICORSO

Fca sanzionata in Ue per le tasse non pagate. Negli Usa arrestato manager per le emissioni diesel

(Mondellini a pagina 11)

Usa, la paura dell'impeachment a Trump pesa su Wall Street

(Zangrandi a pagina 15)

IL ROMPISPREAD

Roma, lo scheletro trovato alla fermata Piramide è di un antico romano. Aspettava il XXXVIII battuto



33rd



corvallis
PROCESS & SOLUTIONS



ABBIAMO LE SOLUZIONI PER IL TUO BUSINESS PROCESS

Il continuo efficientamento dei processi di business costituisce una delle strategie vincenti per l'accrescimento della competitività.

Corvallis, forte delle competenze specialistiche nei processi di business del mercato assicurativo e delle esperienze maturate nella erogazione di servizi in outsourcing, è il partner ideale a cui affidarsi per l'attivazione di un moderno BPO.

La padronanza delle più attuali tecnologie abilitanti quali Intelligenza Artificiale, Robotica, Intelligent

Document Management, unita ad un approccio propositivo unico e integrato, permettono l'erogazione di servizi che introducono efficacia, incrementano la produttività e garantiscono la qualità dei processi produttivi del Cliente.

Corvallis: innovazione tecnologica come driver del BPO Assicurativo

www.corvallis.it

Corvallis S.p.A. - Via G. Savelli 56 - 35129 Padova, Italia Tel.: +39 049 8434511 Fax: +39 049 8434555 info@corvallis.it - www.corvallis.it










Caso Ravenna: ora Assoporti preme su Roma

Antonio Fulvi

RAVENNA Mike Bongiorno forse avrebbe gridato Colpo di scena! o qualcosa di simile. Noi, più modestamente, ci chiediamo come possa accadere che i magistrati di una Procura possano sospendere dalle proprie funzioni un presidente di AdSP (e relativo segretario) per poi rimetterli immediatamente sulle rispettive poltrone in ossequio a una procedura che forse doveva essere diversa. Stiamo parlando del caso Ravenna, quello stesso che ha scatenato mezza portualità italiana in difesa del presidente dell'AdSP dell'Adriatico centro-settentrionale Daniele Rossi, sospeso dalla carica insieme al segretario generale Ferrandino per un'inchiesta sull'affondamento di una nave. Ci dicono che ci sarebbero state interpretazioni diverse delle procedure e che quindi Rossi e Ferrandino sono stati riproiettati sulle rispettive poltrone solo perché dovranno essere interrogati dal magistrato. Poi, se dovrà esserci, arriverà l'eventuale sospensione, come è avvenuto nel caso Livorno. E' andata così, o ci hanno male informato? Comunque stia andando, pare che molti presidenti di AdSP stiano chiedendo al nuovo governo un chiarimento sulle normative che li ponga al riparo di iniziative giudiziarie destinate a volte come il caso Livorno ad essere poi bacchettate dai gradi superiori della magistratura (nella fattispecie la Cassazione). A Roma stanno concordando un incontro tra alcuni dei più dinamici presidenti di AdSP proprio per fare pressioni sul MIT o addirittura in Parlamento sui necessari chiarimenti normativi per maggiori garanzie nella governance dei sistemi portuali: incontro che dovrebbe avvenire oggi, mercoledì 25, salvo rinvii che però verrebbero esclusi dai più determinati.



Smart ports e ambiente concretezza a RemTech

FERRARA Dagli interventi della conferenza Smart Ports che la scorsa settimana ha aperto RemTech, la questione ambientale nel suo insieme e il suo riflesso sulle coste si è confermata preoccupante. L'ultima giornata della grande manifestazione ferrarese, venerdì scorso, ha coinciso con quella dello sciopero mondiale che ha mobilitato milioni di persone per chiedere azioni urgenti a salvaguardia del pianeta minacciato dai cambiamenti climatici; eppure a Roma, negli stessi giorni, veniva rinviata, e poi sospesa, la discussione della bozza del Decreto Clima da parte del Consiglio dei Ministri. Così, mentre a Roma si rinvia e in America ci si disinteressa al vertice ONU sulle azioni per il clima, ci sono esperti, imprese, enti che invece si muovono, innovano, promuovono. Giuseppe Di Luca della AdSP del Mar Ligure Occidentale insieme a Cinzia Garofoli del nostro giornale è stato fatto il punto della situazione e degli obiettivi per raggiungere risultati efficaci in campo ambientale: Stefano Laporta, presidente del Sistema Nazionale Protezione Ambiente-SNPA e di ISPRA, ha aperto gli interventi evidenziando la necessità di una logica integrata fra porti e città; ciò significa coordinare gli strumenti di pianificazione e programmazione delle Autorità di Sistema Portuali con i procedimenti che sono a presidio della tutela dell'ambiente per evitare successivi blocchi o rinvii nelle azioni che impatterebbero negativamente sulla portualità. Da parte di Maurizio Ferla, direttore caratterizzazione ambientale e protezione fascia costiera ISPRA, in merito alla movimentazione dei sedimenti dei dragaggi la buona notizia della costituzione dell'atteso Osservatorio che concentrerà l'attività portata avanti dai vari gruppi di lavoro sui temi posti dalla legge 173 del 2016 con l'obiettivo di rendere omogenea l'applicazione dell'allegato tecnico rispetto a tutte le amministrazioni regionali. Ferla, aggiornando sulle varie attività, ha informato della creazione di un nuovo protocollo per la movimentazione dei sedimenti in ambito balneare nella laguna di Venezia che consentirà sviluppi delle attività commerciali e turistiche del porto. Di avanzamenti in tema ambientale e di sviluppo sostenibile con ottime sinergie fra Autorità di sistema portuale e le ARPA ha parlato Giuseppe Bortone (ARPA Emilia Romagna) citando le esperienze fatte ad Ancona sul monitoraggio della qualità dell'aria e dell'impatto delle attività portuali sulla città, ed a Genova, con proposte molto avanzate anche dal lato della fattibilità industriale ed economica sul controllo delle emissioni del trasporto marittimo. Bortone, riferendosi all'Emilia Romagna, ha invece posto l'esigenza di integrare le politiche della gestione dei materiali di dragaggio nel contesto costiero per fronteggiare l'erosione delle coste sottolineando l'importanza della manutenzione dinamica. Nella regione dal 2002 ha detto il dirigente sono stati movimentati 10 milioni di mc di materiali di cui 3 milioni provenienti dai dragaggi; con questo materiale si sono potuti stabilizzare circa 32 km di costa in equilibrio precario, e ci sono altri progetti che vanno in questa direzione. In contemporanea alla conferenza Smart Ports si stava tenendo, a Ravenna, la Conferenza dei servizi che, esaminata l'ulteriore documentazione richiesta proprio dall'ARPA, avrebbe poi dato l'autorizzazione al progetto di ampliamento dell'Hub Portuale. Prima di passare alla tavola rotonda delle Autorità di sistema portuale il Capitano di Fregata Lancellotti dell'Istituto Idrografico della Marina ha spiegato quanto purtroppo sia forte l'effetto del cambiamento climatico sulla fascia costiera italiana citando l'esempio della mareggiata dell'ottobre scorso che ha distrutto chilometri di costa ligure e danneggiato i porti; resta d'altronde impossibile poter prevedere quali saranno gli effetti futuri sulle coste dovuti alle variazioni climatiche: cambiando un angolo di convergenza di un'onda si possono spazzare via chilometri di costa, così come successo in Liguria.*** La tavola rotonda ha visto riunite le Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale



La Gazzetta Marittima

Primo Piano

e quella del Tirreno Centrale. In apertura l'intervento via video del presidente della AdSP del Mar Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, impegnato a Bari con la visita del premier albanese, che ha apprezzato l'importanza dello scambio proficuo di idee in RemTech dando appuntamento al prossimo anno. È stata Roberta Macii, segretario generale dell'AdSP di Civitavecchia e Gaeta a spiegare alla platea i provvedimenti concreti che hanno portato l'ente ai primi risultati ambientali seguendo le normative comunitarie sui diritti d'uso e sui rifiuti in porto. L'Autorità ha anticipato alcuni effetti di queste direttive modulando il discorso dei diritti legandolo anche all'uso dell'infrastruttura, ai servizi portuali e all'impatto poi di ciascuna categoria su tutto quello che è l'ambito portuale premiando gli armatori che usano tecnologia pulita. Lo stesso è stato fatto per la normativa sui rifiuti che andrà in applicazione solo nel 2021 ma già adottata dall'ente laziale: con la volontà di incentivare alcune tecnologie utilizzate dal nuovo naviglio è stata stabilita una scontistica sulle tariffe che gli armatori devono pagare quando sbarcano i rifiuti dalle navi. Il presidente Francesco Maria di Majo, da sempre sostenitore del tema ambientale ed in particolare della riduzione delle emissioni ha parlato delle opportunità che oggi il porto di Civitavecchia sta cogliendo grazie al grande aumento dell'offerta di navi a carburante pulito GNL che stanno già solcando il Mediterraneo, come la Aida Nova e, a partire dalla fine dell'anno, la Costa Smeralda, per quanto riguarda il comparto crocieristico, lasciando il mare e le coste sempre più pulite e attrattive. Di Majo ritirando il premio Smart Port Award conferito alla sua Autorità di sistema per l'attenzione alla politica green. L'intervento del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia Francesco Messineo si è incentrato in particolare sul tema scottante dei dragaggi, tema regolato da normative molto complesse per il quale ha detto ritiene molto importante la creazione dell'Osservatorio ritenendolo utile anche per fornire impulso alle Regioni. Ad oggi si rileva l'assenza di una sede regionale dove valutare problemi e possibili risorse ed ha espresso l'auspicio della creazione di un tavolo di pianificazione a livello territoriale che porti a quella gestione integrata necessaria per la migliore organizzazione e risparmio economico. Importante inoltre secondo il segretario generale la necessità di rivedere l'articolo 5bis della L.84/94 sui siti di interesse nazionale (SIN). Francesco Messineo ha ritirato per conto del presidente Pietro Spirito il premio Smart Ports Award conferito da RemTech proprio per gli apporti sul complesso tema delle attività di gestione di sedimenti.*** Nella parte della conferenza riservata ad interventi di natura più tecnica si è discusso con Silvia Martorana dell'OICE di infrastrutture portuali e ambiente alla luce del D.L. Sblocca Cantieri, del protocollo Envison, primo sistema di rating delle infrastrutture sostenibili, con il presidente di ICMQ SpA Lorenzo Orsenigo, e degli aspetti giuridici nella gestione dei sedimenti con Francesca Benedetti dello Studio Legale Benedetti. Sempre sui dragaggi interventi di Marco Fumanti della Codevintec Italiana sull'automazione e modernizzazione delle attività di dragaggio e di Pasqui Moschini di Ambiente SpA sulla caratterizzazione dei fondali del Porto Canale Candiano di Ravenna. Davide Benedetti di Decomar SpA, la società ideatrice della tecnologia per l'ecodragaggio, ha informato che la società ha visto l'ingresso nel suo capitale di Fincantieri con cui ha creato la Fincantieri Deco SpA Dragaggi Ecologici. Benedetti, che è il presidente della nuova società, ha preannunciato una conferenza stampa nazionale che informerà compiutamente su questa alleanza strategica nata tra l'ideatore dell'innovazione tecnologica ed il cantiere nazionale più importante anche nel comparto cruise, finalizzata a portare l'ecodragaggio nel mondo per poter affrontare il progresso tecnologico futuro preservando le risorse e l'economia. Davide Benedetti è stato premiato con il Green Technology Award per aver ideato la tecnologia LIMPIDHO, nata e cresciuta in Italia, che ora ha una partnership di livello mondiale.

Continua la crescita del traffico ferroviario

TRIESTE Sempre più sostenibile il porto di Trieste grazie al trasporto su ferro, in crescita del 7,37% (5.171 treni movimentati) nel primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Doppia cifra per la crescita del settore container, il cui incremento rispetto alla prima frazione dell'anno precedente è del 13,33% per un totale di 391.068 TEUs movimentati. Bene infine il settore delle rinfuse solide, che registra un +27,55% con 1.010.302 tonnellate. Sono questi i principali dati di traffico dello scalo registrati nel I semestre 2019 e presentati ad una platea di oltre 400 player internazionali e nazionali della logistica dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino al Trieste Intermodal Day TID, nuovo incubatore sulla logistica e l'intermodalità europea del futuro. La caratteristica principale del porto di Trieste è il fatto di essere soprattutto europeo. Ci occupiamo al 90% di un bacino di mercato che lavora per l'Europa, quella centrale, dell'Est e del Nord, di conseguenza impieghiamo molto i collegamenti ferroviari, esattamente l'opposto di ciò che avviene nel resto d'Italia e d'Europa, perché i nostri mercati di riferimento possono essere lontani anche un migliaio di chilometri spiega D'Agostino. Nel settore dei container, collegato a tutto il traffico intercontinentale con il Far-East, ben il 55% del movimentato che sbarca o si imbarca a Trieste usa la ferrovia. Questo indicatore è in continua crescita e già oggi supera la quota del 50% che l'UE ha posto come obiettivo di trasferimento modale del traffico europeo di merci per il 2050. Una performance, quella del ferro, che sta acquisendo un valore sempre più rilevante. Nel Punto Franco Nuovo i treni sono stati 4.007 con una variazione positiva del +6,68%, trainata dai risultati del terminal container con 1.944 treni (+24,38%) e del molo V con 1.204 treni (+17,23%). Buoni anche i risultati del porto industriale, che ha raggiunto i 1.164 treni (+9,81%). Anche il settore delle autostrade del mare, a naturale vocazione stradale, tende a virare verso la rotaia: il 24% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste, principalmente da e verso la Turchia, oggi è trasferito su treno, a beneficio della rete autostradale europea che può essere sgravata da tale traffico. Questa è la roadmap per un porto competitivo come il nostro afferma D'Agostino in grado di incrementare i traffici guardando anche alla sostenibilità ambientale. A Trieste possiamo e dobbiamo fare entrambe le cose. Per questo abbiamo lanciato l'incubatore TID proprio in questa città, in questo porto, che da sempre ha la ferrovia nel suo DNA. Nonostante una lieve flessione dei volumi totali delle merci movimentate nei primi sei mesi dell'anno, pari al -1,44% con 30.721.066 tonnellate complessive, i dati di traffico del porto di Trieste dimostrano performance positive nelle principali categorie merceologiche, tra cui come detto spiccano il settore container e quello delle rinfuse solide. Lieve calo rispetto al I semestre del 2018 invece per il settore delle rinfuse liquide, con 21.102.476 tonnellate (-1,87%) e per il settore delle merci varie (-2,98%). Nuovo decremento infine per il comparto Ro-Ro, che nel primo semestre ha segnato una flessione del -28% con 111.987 unità transitate.



I 300 anni del Porto Franco celebrati con una tazzina

TRIESTE Una tazzina speciale, iconica, che ricorda i colorati container che riempiono il porto, è l'omaggio creativo di Illycaffè al trecentesimo anniversario dell'istituzione del Porto Franco di Trieste. Una serie esclusiva, in edizione limitatissima, presentata dall'art director Illycaffè Carlo Bach agli ospiti internazionali e nazionali che hanno partecipato al Trieste Intermodal Day TID, incubatore su logistica e intermodalità europea del futuro, appuntamento annuale lanciato per la prima volta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale al Magazzino 42 del Molo Bersaglieri. Omaggio al porto di Trieste, istituzione che per tre secoli ha rappresentato e continua a rappresentare il motore economico della città, la tazzina celebrativa Illy sottolinea l'Authority valorizza la vocazione territoriale triestina e insieme una delle sue più conosciute eccellenze, il caffè, attraverso il linguaggio multiforme dell'arte. Dal 1992 infatti Illy ospita sulle sue celebri tazzine l'opera di artisti internazionali, giunti ormai a superare quota 100. Decorata dal team creativo interno a Illy, che ha dato al piattino una particolare forma allungata che ricorda lo scafo di una nave, la tazzina celebrativa rappresenta, attraverso il colore, la logistica e l'intermodalità, fiori all'occhiello dello scalo giuliano, attività capaci di rendere Trieste sin dall'epoca austro ungarica un vivace crocevia commerciale. Siamo onorati che una eccellenza del territorio come Illycaffè abbia deciso di celebrare con una delle sue famose tazzine d'autore il porto di Trieste in occasione del trecentesimo anniversario del Porto Franco ha commentato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino. Essere omaggiati da questo oggetto speciale è per noi motivo di vanto e segnale concreto che il Porto vive anche attraverso le relazioni con la città e con il suo tessuto imprenditoriale. Il TID appena conclusosi, così come i colorati container raffigurati nella tazzina, è stato veicolo di ispirazione e creatività, necessari per estendere idee e suggestioni ad un hinterland sempre più ampio, cittadino, nazionale, europeo e globale conclude D'Agostino. Nato dalla volontà dell'Authority di proporre un evento capace di convogliare a Trieste i principali player della logistica internazionale, il TID è una rielaborazione del celebre format statunitense TED (Technology Entertainment Design), ovvero una formula di interlocuzione che si evolve sino alla contaminazione. Nel TID gli aspetti scientifico-tecnologici, i modelli di business, l'Information Technology, l'intelligenza artificiale o la filosofia contaminano la visione della logistica e dell'intermodalità del futuro. Circa 300 tra amministratori delegati, presidenti, prime linee di aziende italiane e internazionali nella giornata-evento in lingua inglese hanno ascoltato i contributi di ampio respiro sul futuro della logistica e della connettività, allietati dall'orchestra European Spirit of Youth Orchestra ESYO, che raccoglie giovani talenti provenienti da tutta Europa. La giornata-evento Trieste Intermodal Day TID è parte del ricco palinsesto di eventi organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per ricordare l'istituzione del Porto Franco da parte dell'Imperatore Carlo VI nel 1719.



La stoccata di Musolino: «Tropo lontani dai cittadini»

IL DIBATTITO VENEZIA Incontro animato ieri sera al circolo Nardi della Giudecca, a partire dal referendum Venezia-Mestre. Ad intervenire sono stati il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale **Pino Musolino**, il procuratore di San Marco PierPaolo Campostrini, l'assessore al bilancio Michele Zuin, il presidente dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Giovanni Salmistrari e l'esperto di smart city Federico Dalla Pappa. La 38. edizione della settimana culturale in isola per la città ieri ha proposto Confrontiamoci insieme sul presente e futuro della città, moderato dalla giornalista de Il Gazzettino Roberta Brunetti. Sul referendum, posizioni legate al No da parte di Salmistrari, Zuin e Dalla Pappa. «Da assessore al bilancio, sarebbe un disastro, faremmo due città povere. Per quanto riguarda i trasporti, la navigazione paga la terraferma. Mentre i duecentomila abitanti della terraferma aiutano a spalmare i costi dei rifiuti che in città non sarebbero sostenibili. Per non parlare del Casinò», ha spiegato Zuin. Mentre **Musolino**, da tecnico, ha preferito osservare il fenomeno senza esporsi apertamente: «Sono tornato dopo dieci anni e ho trovato una città più brutta e più lontana dal cittadino. L'80% del Consiglio comunale è fatto da persone della terraferma che non hanno mai preso un vaporetto con la nebbia o una passerella coi turisti. L'importante sarebbe avere un'amministrazione a più livelli, tipo Londra, con un sindaco che si occupa delle cose macro, ma con altri Lord più vicini ai cittadini». Nel corso della serata si è quindi parlato di università, residenza, relazioni, cultura e innovazione: «Serve fare di più nella fascia tra 20 e 35 anni, magari con un dialogo più proficuo tra le amministrazioni, sfruttando università, porto e cultura», ha esordito Campostrini. Quindi è stata la volta di Dalla Pappa, che ha puntato sulle relazioni: «Dobbiamo valorizzare quello che abbiamo nell'ambito in cui siamo inseriti, se non c'è comunità non esiste la città». A raccogliere i due inviti è stato **Musolino**: «Basta continuare a vederci come un piccolo borgo di vittime, se no moriremo vittime. Dobbiamo fare un salto di qualità e tornare ad avere una grandezza nel pensiero e si può iniziare solo ricominciando a parlarsi anche con chi la pensa in maniera diversa». Salmistrari ha proposto una soluzione, legando turismo a trasporti: «Per limitare il livello di turismo che non ci piace basterebbe legare al prezzo del biglietto dei vaporetti quello di tutti i musei». Tomaso Borzomì © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ponte Molin pericoloso per l'incolumità, il Porto autorizza l'abbattimento

L' Autorità ha pubblicato l' ordinanza comunicando la decisione al Comune

LA DECISIONE VENEZIA Adesso c'è pure l'ufficialità messa nero su bianco dall'ordinanza (la numero 32 del 2019) pubblicata ieri sul sito dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**. È tutto in tre righe: il ponte Molin, chiuso ormai da luglio e a rischio crollo «nelle sue strutture lignee», va abbattuto «a tutela della sicurezza della navigazione e della pubblica e privata incolumità». Comunicazione inoltrata anche al Comune e alla Soprintendenza del Veneto. Intanto, mentre le Direzione tecnica è stata incaricata di trovare l'operatore economico a cui affidare la demolizione, il Porto ha studiato una soluzione perché tra poco più di un mese su quel ponte a San Basilio, così strategico, passerà la Venicemarathon. Per questo l'**Autorità di sistema portuale** ha dovuto elaborare un progetto di accessibilità alternativo che avrà anche il compito di superare il passaggio della maratona in programma il 27 ottobre e diventare utilizzabile anche tutti i giorni. Proprio come il ponte, in attesa che venga abbattuto e ricostruito. Se non ci saranno intoppi, la nuova struttura resterà al suo posto per qualche mese, almeno fino all'inizio del prossimo anno, quando dovrebbero iniziare i lavori per la ricostruzione del vecchio ponte, con relative rampe. Così questa struttura provvisoria, oltre a servire alla Venicemarathon, darà una risposta se pur temporanea anche alle tante persone con problemi di deambulazione che si sono viste chiudere un ponte fondamentale anche per i collegamenti con la terraferma. Una corsa contro il tempo, si diceva, il progetto per la passerella alternativa. I tecnici hanno deciso di utilizzare la struttura di sostegno del ponte attuale, fatta di putrelle in metallo che erano state posizionate ai primi cedimenti statici. Il vecchio ponte in legno sarà in gran parte demolito per lasciare spazio a due rampe in metallo, più facili da montare e smontare. «L'intervento è finalizzato a garantire la sicurezza e l'incolumità dei natanti e a garantire l'accessibilità anche alle categorie protette» spiegava nei giorni scorsi una nota della stessa **Autorità portuale**, precisando anche il costo dell'intervento: «40.000 euro che sarà coperto al 75% dall'**Autorità di sistema portuale**». Il restante 25% potrebbe essere a carico di Comune e Venicemarathon. Se ne parlerà in conferenza di servizi, dove si dovrà decidere anche il crono programma dei lavori. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

In Arrivo una passerella provvisoria, in attesa della nuova struttura

Ponte Molin, si demolisce la parte lignea ormai a rischio

Sta per partire la demolizione urgente del ponte Molin per quello che riguarda le parti lignee anche per evitare il pericolo di crollo, dato lo stato di avanzato degrado dei materiali. Lo ha deciso l'Autorità Portuale anche in vista della realizzazione poi di una passerella provvisoria che resterà in funzione sino al prossimo gennaio per consentire l'attraversamento del ponte, prima che venga ricostruito com'era e dov'era. Un sopralluogo effettuato pochi giorni fa dall'ingegner Andrea Marescalchi, espero di statica, ha chiarito che il ponte non poteva più reggere a lungo nelle condizioni attuali e di qui l'emissione dell'ordinanza di demolizione da parte del Porto guidato da **Pino Musolino**. Il Porto ha già inviato ai membri della relativa conferenza di servizi il progetto per la realizzazione di una passerella provvisoria con rampe in luogo del ponte Molin. L'intervento è finalizzato a garantire la sicurezza e l'incolumità dei natanti e a garantire l'accessibilità anche alle categorie protette. Il lavoro compiuto in tempi record dagli uffici tecnici dell'Autorità Portuale permetterà anche il regolare svolgimento della manifestazione Venicemarathon, in programma quest'anno domenica 27 ottobre. L'opera avrà un costo complessivo di 40 mila euro che sarà coperto al 75 per cento dall'Autorità Portuale. La struttura avrà appunto carattere temporaneo nelle more della realizzazione definitiva del ponte Molin e rimarrà installata presumibilmente fino ai primi mesi del 2020. Una volta smantellata, il Porto procederà a realizzare il nuovo ponte. Il presidente dell'Autorità Portuale **Pino Musolino** ha già spiegato di essere stato di fatto «costretto» a rifare il Ponte Molin com'era e dov'era, dopo la bocciatura della soluzione di un nuovo ponte. Bocciata dai consiglieri comunali, dopo che era stata accolta da Comune a Soprintendenza, per motivi di sicurezza. —E.T.

Architetti contro le fosse settiche «Cementificazione senza senso»

Critiche al regolamento edilizio che prevede l'adeguamento per tutte le strutture private che vogliono affittare a turisti

Ponte Molin, si demolisce la parte lignea ormai a rischio

Il Porto ha già inviato ai membri della relativa conferenza di servizi il progetto per la realizzazione di una passerella provvisoria con rampe in luogo del ponte Molin. L'intervento è finalizzato a garantire la sicurezza e l'incolumità dei natanti e a garantire l'accessibilità anche alle categorie protette. Il lavoro compiuto in tempi record dagli uffici tecnici dell'Autorità Portuale permetterà anche il regolare svolgimento della manifestazione Venicemarathon, in programma quest'anno domenica 27 ottobre. L'opera avrà un costo complessivo di 40 mila euro che sarà coperto al 75 per cento dall'Autorità Portuale. La struttura avrà appunto carattere temporaneo nelle more della realizzazione definitiva del ponte Molin e rimarrà installata presumibilmente fino ai primi mesi del 2020. Una volta smantellata, il Porto procederà a realizzare il nuovo ponte. Il presidente dell'Autorità Portuale **Pino Musolino** ha già spiegato di essere stato di fatto «costretto» a rifare il Ponte Molin com'era e dov'era, dopo la bocciatura della soluzione di un nuovo ponte. Bocciata dai consiglieri comunali, dopo che era stata accolta da Comune a Soprintendenza, per motivi di sicurezza. —E.T.

CASEUS VENETI
28-29 settembre 2019 - Villa Contarini
Basilica di Santa Maria della Salute - Venezia

Ali **BANCA PREALPI SANSIAGO**

Venezia laboratorio per una architettura accessibile

Dal 30 settembre al 6 ottobre la Universal Design Week

IL PROGETTO VENEZIA Venezia dal 2009 ha reso accessibile, alle persone con disabilità motoria, circa il 70% della superficie del suo centro storico. Non poteva dunque che essere scelta proprio la città lagunare come sfondo per la prima Universal Design Week italiana, come metafora per far comprendere che se qui nel luogo più improbabile un'architettura funzionale e confortevole per tutti è possibile, lo può essere ovunque, oltre ogni barriera mentale. Persino su un catamarano sul quale Andrea Stella paralizzato dopo esser stato ferito da un' arma da fuoco a Miami, in un tentativo di furto ha solcato più volte l' oceano. Quella che prenderà il via dal 30 settembre al 6 ottobre, sarà una settimana all' insegna del confronto sul tema dell' architettura accessibile, attraverso una serie di appuntamenti rivolti soprattutto ai professionisti del settore ma non solo, anche alla cittadinanza. Promossa da Schüco Italia e dall' associazione Lo spirito di Stella con il patrocinio di Città di Venezia, Fondazione Musei Civici, luav e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, l' iniziativa avrà come protagonisti indiscussi Andrea e il suo catamarano, il primo al mondo fruibile anche dalle persone con disabilità che sarà ormeggiato a San Giorgio per tutta la durata dell' evento. «E' stato varato proprio a Venezia nel 2003 ha ricordato qui è dove tutto è iniziato. Questa Universal Design Week ci porterà a pensare a ciò che serve alle persone per creare una vera inclusione». Il 30, gli alunni della scuola Leopardi di Mestre approfondiranno insieme a Stella i concetti dell' inclusività, mentre l' 1 ottobre al salone da ballo del Museo Correr si terrà una conferenza volta ad esplorare i 7 principi del Universal Design. Il 2 e il 4 saranno invece proposti workshop per architetti e progettisti a bordo del catamarano, mentre il 3 sarà la volta allo luav, da anni impegnato nella progettazione inclusiva del seminario Costruire ponti per l' inclusione tenuto dalla prof.essa Tatano. Non mancheranno infine uscite sull' imbarcazione per ricoverati del San Camillo e studenti disabili ed un bacaro tour in sedia a rotelle. «Andrea il commento dell' assessore alla Coesione sociale, Venturini è una persona amica di Venezia, dove spesso torna e porta messaggi importanti». «Il vero significato dell' accessibilità ha detto l' assessore alle Risorse umane, Romor sta nel riuscire a trovare quelle soluzioni che fanno sì che una persona possa muoversi in totale autonomia». (info@lospiritedistella.it) . (m.gasp.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Una settimana all' insegna della progettazione "4All": presentata la "Universal Design Week - Venice 2019"

Dal 30 settembre al 6 ottobre Venezia ospiterà una settimana dedicata al cosiddetto "Universal design", che mira a promuovere l' accessibilità universale e la sua diffusione in campo architettonico, sociale e culturale. Alla presentazione della manifestazione, ideata e organizzata dall' associazione "Lo spirito di Stella onlus" di Andrea Stella all' interno del progetto sociale "WoW - Wheels on Waves", hanno partecipato gli assessori comunali alla Coesione sociale, Simone Venturini, e alle Politiche educative, Paolo Romor, lo stesso Andrea Stella, nonché il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale**, **Pino Musolino**, la responsabile di Ca' Pesaro - Galleria internazionale d' arte moderna, Elisabetta Barisoni, il responsabile marketing Schüco International Italia, Francesco Benven, e la dottoranda di ricerca all' Università luav, Rosaria Revellini. Sono previsti incontri, lezioni e convegni rivolti ai progettisti - architetti, docenti, addetti ai lavori - , ma anche attività pensate per le scolaresche del territorio e per tutti i cittadini, attraverso cui si approfondiranno i 7 principi cardine dell' "Universal Design", termine che indica una metodologia di progettazione ideale per prodotti e ambienti artificiali tali da essere piacevoli e fruibili da tutti, indipendentemente da età, capacità e condizione sociale. I 7 punti sono equità, flessibilità, semplicità, percettibilità, tolleranza per l' errore, contenimento dello sforzo fisico, misure e spazi sufficienti. "E' un piacere per noi ospitare la presentazione di questa iniziativa - ha esordito l' assessore Venturini - che tocca temi importanti per l' Amministrazione, quali l' inclusività, l' accessibilità e la solidarietà, legandoli peraltro ad un altro aspetto fondamentale per Venezia, quale il rapporto col **mare**". L' associazione "Lo spirito di Stella onlus", infatti, da anni porta a bordo del proprio catamarano senza barriere persone con disabilità, facendosi portavoce dei loro diritti. "Per una settimana Venezia sarà capitale europea dell' accessibilità, contribuendo ad abbattere barriere fisiche, grazie alla ricerca sulle soluzioni progettuali e architettoniche più adatte, ma anche mentali". "Il vero significato dell' accessibilità - ha continuato l' assessore Romor - non è seguire la prima soluzione percorribile, ma ricercare quella più idonea che permetta alla persona affetta da disabilità o in difficoltà di vario genere a farcela da sola, in piena autonomia. Sembra un paradosso che Venezia venga portata come esempio di città accessibile, eppure quasi il 70% della superficie della città storica lo è, grazie agli interventi realizzati negli anni con il Piano eliminazione Barriere architettoniche del Comune. La scelta di organizzare proprio qui la Urban Design Week gratifica e dà lustro a quanti hanno lavorato su questi temi e continuano a farlo". La settimana si aprirà con un incontro alla scuola primaria Giacomo Leopardi di Mestre tra gli studenti e Andrea Stella, costretto in sedia a rotelle dopo un incidente nell' agosto 2000 a Miami. Tra gli eventi clou, il giorno successivo, nel Salone da Ballo del Museo Correr, alle ore 18, inizierà il convegno "Universal design, per un' architettura accessibile, funzionale e confortevole per tutti", durante il quale verrà portato come caso di studio anche il catamarano "Lo Spirito di Stella", il primo accessibile alle persone con disabilità. Mercoledì e venerdì, invece, architetti, progettisti e addetti ai lavori avranno la possibilità di toccare con mano caratteristiche e dettami dello "Universal Design" attraverso due uscite del catamarano "Lo spirito di Stella", che ormeggerà a Venezia per tutta la settimana. Il 3 ottobre è in programma anche il seminario all' Ex Cotonificio "Costruire ponti per l' inclusione", organizzato da luav, mentre dalle 17.30 chiunque potrà provare l' esperienza di muoversi in sedia a rotelle attraverso un "bacaro tour" che inizierà alla fermata di Rialto Mercato. Un' esperienza aperta a tutti, per mostrare le difficoltà di una vita alle prese con le barriere architettoniche e, al contempo,



Veneto News

Venezia

dimostrare che Venezia è una città che garantisce itinerari ad hoc per chi è costretto in sedia a rotelle. La conclusione è dedicata alle "WoW Experiences", uscite gratuite in catamarano per persone con disabilità e relativi accompagnatori. Insieme si coopererà alla conduzione dell' imbarcazione, mettendo in gioco le proprie capacità e qualità. (Comune di Venezia)

Venezia Today

Venezia

Mercoledì e venerdì, invece, architetti, progettisti e addetti ai lavori avranno la possibilità ...

Mercoledì e venerdì, invece, architetti, progettisti e addetti ai lavori avranno la possibilità di toccare con mano caratteristiche e dettami dello "Universal Design" attraverso due uscite del catamarano "Lo spirito di Stella", che ormeggerà a Venezia per tutta la settimana. Il 3 ottobre è in programma anche il seminario all' Ex Cotonificio "Costruire ponti per l' inclusione", organizzato da Luav, mentre dalle 17.30 chiunque potrà provare l' esperienza di muoversi in sedia a rotelle attraverso un "bacaro tour" che inizierà alla fermata di Rialto Mercato. Un' esperienza aperta a tutti, per mostrare le difficoltà di una vita alle prese con le barriere architettoniche e, al contempo, dimostrare che Venezia è una città che garantisce itinerari ad hoc per chi è costretto in sedia a rotelle. La conclusione è dedicata alle "WoW Experiences", uscite gratuite in catamarano per persone con disabilità e relativi accompagnatori. Insieme si coopererà alla conduzione dell' imbarcazione, mettendo in gioco le proprie capacità e qualità. Alla presentazione hanno partecipato gli assessori comunali alla Coesione sociale, Simone Venturini, e alle Politiche educative, Paolo Romor, lo stesso Andrea Stella, nonché il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale**, **Pino Musolino**, la responsabile di Ca' Pesaro - Galleria internazionale d' arte moderna, Elisabetta Barisoni, il responsabile marketing Schüco International Italia, Francesco Benven, e la dottoranda di ricerca all' Università Luav, Rosaria Revellini «È un piacere per noi ospitare la presentazione di questa iniziativa - ha esordito Venturini - che tocca temi importanti quali l' inclusività, l' accessibilità e la solidarietà, legandoli peraltro ad un altro aspetto fondamentale per Venezia, il rapporto col **mare**». L' associazione "Lo spirito di Stella onlus", infatti, da anni porta a bordo del proprio catamarano senza barriere persone con disabilità, facendosi portavoce dei loro diritti. «Per una settimana Venezia sarà capitale europea dell' accessibilità, contribuendo ad abbattere barriere fisiche, grazie alla ricerca sulle soluzioni progettuali e architettoniche più adatte, ma anche mentali». «Il vero significato dell' accessibilità - ha continuato Romor - non è seguire la prima soluzione percorribile, ma ricercare quella più idonea che permetta alla persona affetta da disabilità o in difficoltà di vario genere a farcela da sola, in piena autonomia. Sembra un paradosso che Venezia venga portata come esempio di città accessibile, eppure quasi il 70% della superficie della città storica lo è, grazie agli interventi realizzati negli anni con il Piano eliminazione Barriere architettoniche del Comune. La scelta di organizzare proprio qui la Urban Design Week gratifica e dà lustro a quanti hanno lavorato su questi temi e continuano a farlo».



Piattaforma Maersk, il 12 dicembre si avvicina, la Cina strizza l' occhio ma quale futuro per le infrastrutture?

L' ambasciata cinese in Italia con un tweet ha confermato l' importanza del terminal portuale ma i ritardi sulla strada di scorrimento, il casello di Bossarino e la messa in sicurezza del torrente Segno hanno portato il sindaco a scrivere al Ministro De Micheli.

Il 12 dicembre è una data da segnare con il cerchiolino rosso sul calendario perchè aprirà ai battenti, anche se non a pieno regime, con l' arrivo della prima nave, la piattaforma Maersk di Vado Ligure. La grande importanza del terminal **portuale** vadese Apm sta nel fatto, oltre agli sviluppi economico-finanziari e le prospettive di lavoro che sta offrendo e potrebbe offrire nel futuro immediato (400 in totale i lavoratori occupati) che la Cina abbia puntato da tempo gli occhi e investito su una struttura che darà importanti sbocchi portuali per la via della Seta. Emblematico il tweet pubblicato dall' ambasciata della Repubblica cinese in Italia: "La costruzione del nuovo #hub **portuale** di #VadoLigure è quasi conclusa. Lo scalo, costruito tramite fondi congiunti europei e cinesi, sottolinea la straordinaria unicità dell' Italia come corridoio preferenziale tra #Oriente e #Occidente". Con l' hashtag #Bri finale che sta a significare (Belt & road initiative), cioè la nuova Via della seta su cui punta il Governo di Pechino. Il terminal a pieno regime potrà contare su una banchina lunga 700 metri, mentre i suoi fondali, profondi oltre 16 metri, e le banchine, di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno fra l' altro a Vado di accogliere ed operare le imponenti navi di ultima generazione. Particolarmente ricca la dotazione di apparecchiature tecnologicamente avanzate che saranno impiegate nel terminal, a partire dalla gru di banchina (ship-to-shore), al piazzale Armg (Automated rail mounted gantry) e a cavaliere" (straddle carrier). il piazzale di Vado sarà infatti il primo in Italia ad essere altamente automatizzato, con gru che opereranno in autonomia senza operatore (che dovrà intervenire solo in caso di necessità, da una sala di controllo remoto). Permangono però i ritardi legati alle infrastrutture con al centro la strada a scorrimento veloce, il casello di Bossarino e la messa in sicurezza del torrente Segno. La richiesta di un ulteriore proroga rispetto al cronoprogramma stabilito ha fatto infuriare il sindaco di Vado Monica Giuliano che ha preparato un dossier da presentare all' attenzione del neo ministro alle infrastrutture Paola De Micheli, con la richiesta di un commissario che velocizzi l' iter bypassando così l' **Autorità di Sistema Portuale**. Ma la minoranza vadese di "Vivere Vado" non ci sta: "Eppure per 5 anni il sindaco ha giurato che tutto era sotto controllo: grande capacità di affrontare i problemi, di risolverli, di portare a casa gli obiettivi previsti oltre. I problemi alle infrastrutture di collegamento della piattaforma non esistevano o comunque erano in via di risoluzione. Era trattato con sufficienza e tracotanza chi, come noi, continuava a denunciare pubblicamente rischi e inconsistenza delle dichiarate tutele per la cittadinanza e l' ambiente e, in particolare, aveva mostrato punto per punto le debolezze del nuovo Accordo, con impegni non sufficientemente garantiti". *in allegato il tweet dell' ambasciata cinese in Italia.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova, fusione tra Psa e Sech Singapore controllerà i terminal

Firmato il contratto che consente al gruppo asiatico di consolidarsi in Liguria. A Gip una significativa quota di minoranza. L'ultima parola spetta al governo

Simone Gallotti

GENOVA Anche gli ultimi dettagli sono stati definiti dopo il lungo lavoro di questi mesi sul quadrilatero che unisce Singapore, sede di Psa, Parigi e Londra, quartier generale dei fondi Infravia e Infracapital, e infine Genova, il centro dell'operazione tra le più importanti degli ultimi tempi, certamente rivoluzionaria per il risiko del porto. Come ha anticipato ieri Il Secolo XIX/TheMediTelegraph, Singapore ha acquisito il controllo di due dei principali terminal contenitori di Genova, il Vte e il Sech. Ieri è stata creata una nuova società che dovrà gestire entrambe le banchine e Psa, il colosso asiatico dei terminal, avrà la maggioranza delle quote. Gip rimarrà con una significativa minoranza a quanto si apprende. I fondi e Giulio Schenone sono quindi ancora della partita, mentre prende avvio una "piattaforma" per la movimentazione dei contenitori da quasi 2 milioni di teu, sommando il traffico generato dalle banchine di Pra' (1,6 milioni di teu nel 2018) e quello del terminal di Sampierdarena che ha chiuso l'anno scorso a circa 300 mila teu. Con questa potenza di fuoco il matrimonio tra Psa e Gip - già incrociate a livello azionario prima dell'operazione - punterà a contendere mercato a Msc e ai cinesi di Cosco: Gian Luigi Aponte ha piantato bandierine pesanti a Sampierdarena (Bettolo e Messina nei container, Rinfuse con Spinelli), mentre a Savona Pechino è alleata di Maersk, il primo gruppo armatoriale al mondo. Nel mirino finisce anche La Spezia, dove c'è il terminal di Contship con Msc: l'obiettivo dichiarato è tutto il Tirreno Settentrionale. Il piano industriale comunque verrà reso noto nei prossimi giorni, ma non sono previsti esuberanti portuali nei due terminal, mentre Psa parteciperà agli investimenti infrastrutturali che servono per potenziare il Sech. L'intesa dovrà essere approvata dall' **Authority** genovese che vaglierà la posizione sia sul fronte del cambio di controllo della concessione, sia in riferimento all'articolo 18 della "legge dei porti", il blocco normativo che dovrebbe vietare più di una concessione nello stesso scalo per la stessa attività, ma che storicamente ha dimostrato ampi margini di flessibilità. Sarà necessario anche un passaggio alla presidenza del Consiglio che invece dovrà dare il via libera all'operazione in base alle norme sul Golden Power, lo scudo del governo agli investimenti stranieri su attività strategiche per il Paese. Non sembra sarà invece necessario il passaggio all'Antitrust perché, ragionando a Singapore e a Genova, la quota di mercato della nuova società non è così significativa in Italia. I due esami potrebbe essere superati già nel prossimo mese e poi potrà partire la strategia per rendere operativa l'unione dei due terminal. Compresa la nuova squadra che sarà destinata a gestire le due banchine: la successione a Gilberto Danesi, l'uomo che ha portato il Vte al primo posto tra i terminal italiani, è già cominciata, mentre Giulio Schenone, azionista e manager del nuovo colosso, avrà un ruolo di primo piano. -



A Genova la delegazione del porto cinese di Guangzhou

Redazione

GENOVA Il presidente dell'AdSp del mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, ha accolto a Palazzo San Giorgio i rappresentanti del porto di Guangzhou, scalo principale della provincia cinese del Guangdong, delegazione guidata dal vice presidente del porto Wang Chao e dal rappresentante del porto cinese in Europa Johannes Nanninga. L'incontro, avvenuto alla presenza di operatori logistici locali, del nord Italia e della Svizzera, è stato molto utile per presentare alla maritime and trading business community del bacino di riferimento di Genova e Savona le numerose e ampie trasformazioni che il delta del fiume delle Perle vede avviate in quanto a presenza industriale, settori trainanti, opportunità di nuovi collegamenti marittimi e possibilità di sviluppo commerciale sia del loro export, ma soprattutto dell'import delle esportazioni pregiate italiane, gradite al consumatore cinese, che specie nell'area della grande conurbazione Guangzhou-Foshan-Shenzen-Macao, comincia ad essere ricettivo e orientato al prodotto di alta gamma europeo. Ports of Genoa e il porto di Guangzhou si incontreranno di nuovo, questa volta in Cina, proprio a Guangzhou dove il 14 Ottobre prossimo oltre 100 imprenditori del settore logistico visiteranno la Cina del Sud insieme ai partners logistici Cisco e Interporto di Padova. Sarà presente anche il Comune di Genova che promuoverà la città come centro di eccellenza per la blue economy. Guangzhou e Genova sono porti gemellati e la presentazione rientra nelle attività di co-marketing gestite nell'ambito del predetto accordo di collaborazione. Alla presenza dei vertici dell'Amministrazione doganale di Genova, sono stati avviate le basi per importanti accordi sull'export da Genova di prodotti deperibili, sulla promozione di siti industriali in Cina nel bacino di utenza del porto di Guangzhou e si è anche avviata una collaborazione su crociere e yachting, segmenti di grande interesse per i cinesi. Il Guangdong, con un territorio che si estende su di una superficie di 179.756,50 chilometri quadrati, l'1,9% dell'intero territorio cinese, è la provincia più popolosa e con la più grande economia della Cina. Il censimento del 2016 ha rilevato una popolazione residente di 111,6 milioni di abitanti che ha realizzato circa il 10,8% del Pil nazionale. Gli occupati totali sono 63 milioni. Il porto, con il nuovo terminal contenitori di alti fondali di Nansha, muove 16 milioni di teu (2018) ed è in crescita costante sia in import che in export. Nell'area intorno al porto di Guangzhou, in un raggio di 100 chilometri, vivono oltre 70 milioni di abitanti il 63% di tutta la provincia e il reddito pro capite ha superato i 12 mila Usd per anno a persona, di gran lunga il più alto della Cina. La potenza industriale e manifatturiera collocata nell'area del delta del fiume delle Perle è imponente: lavorano nel settore industriale oltre 25 milioni di abitanti, per un peso relativo sul Pil locale di oltre il 40%, con eccellenze nella meccanica, nell'industria delle ceramiche e nell'alta tecnologia. Le relazioni commerciali con l'Italia avvengono prevalentemente per via marittima. Malgrado la rispettabile cifra di 3 miliardi di Usd di export e 7,5 miliardi di Usd di import, l'Italia si situa solo al 19° posto mondiale per le forniture al Guangdong e al 22° per l'export.



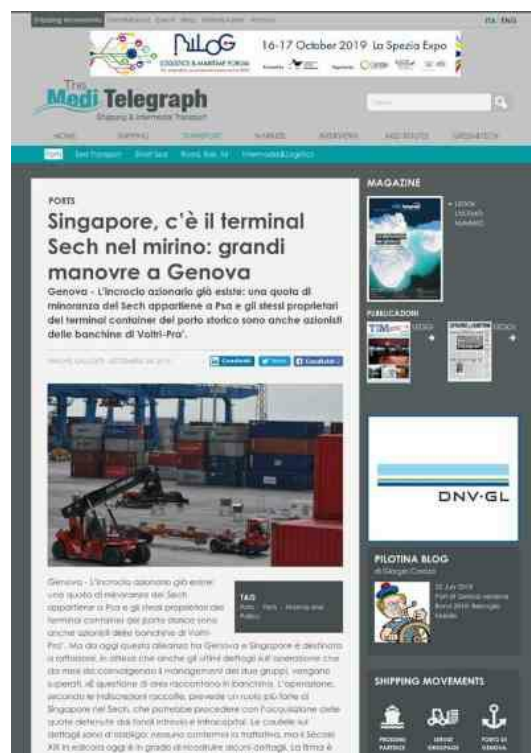
The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Singapore, c'è il terminal Sech nel mirino: grandi manovre a Genova

SIMONE GALLOTTI

Genova - L'incrocio azionario già esiste: una quota di minoranza del Sech appartiene a Psa e gli stessi proprietari del terminal container del **porto** storico sono anche azionisti delle banchine di Voltri-Pra'. Ma da oggi questa alleanza tra **Genova** e Singapore è destinata a rafforzarsi, in attesa che anche gli ultimi dettagli sull'operazione che da mesi sta coinvolgendo il management dei due gruppi, vengano superati. «È questione di ore» raccontano in banchina. L'operazione, secondo le indiscrezioni raccolte, prevede un ruolo più forte di Singapore nel Sech, che potrebbe procedere con l'acquisizione delle quote detenute dai fondi Infravia e Infracapital. Le cautele sui dettagli sono d'obbligo: nessuno conferma la trattativa, ma il Secolo XIX in edicola oggi è in grado di ricostruire alcuni dettagli. La firma è attesa a ore, anche se pare che l'accordo debba ancora essere perfezionato. L'intesa di massima c'è già, ma va finalizzata: se tutto filerà liscio, nei prossimi giorni potrà essere comunicata l'ufficialità su una delle operazioni più importanti degli ultimi anni per il **porto** di **Genova**. È un altro segno della rivoluzione che sta avvenendo sulle banchine del capoluogo, sempre meno ancorate alle fortune delle "storiche" famiglie, sempre più oggetto del desiderio dei grandi gruppi. Psa conquisterebbe così anche un pezzo del **porto** storico, piantando la bandierina al Sech. Il terminal movimentava circa 250 mila teu all'anno e a luglio ha gestito più di 31 mila container. A guidare il gruppo c'è il manager genovese Giulio Schenone, rimasto al timone dopo la rivoluzione che due anni e mezzo fa aveva portato il terminal dalle famiglie genovesi riunite in Gip ai fondi francesi e inglesi. In quell'occasione nel portafoglio degli investitori era finito anche il Tdt, il terminal container di Livorno che però non dovrebbe essere oggetto anche di questa operazione. Singapore in Italia è presente con la gestione del Vte e del Vecon di Venezia. Per **Genova** sarà una rivoluzione: resta da capire con quale veicolo si muoverà il Paese asiatico, se cioè con un mezzo più industriale, come la stessa Psa, o più politico, con uno dei fondi di Singapore. La strategia è chiara: dare l'assalto (commerciale) al Tirreno e prepararsi all'arrivo del terminal automatizzato di Vado gestito dai cinesi e da Maersk. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il Salone del rilancio chiude con il botto Obiettivo presenze raggiunto e superato

Intesa decennale con Ucina per l'organizzazione dell'evento A Porto Antico e Amico la gestione della Darsena della Foce

Matteo Dell'Antico

Il primo obiettivo è stato raggiunto. Il Salone Nautico edizione 2019 ha sfiorato i 190mila visitatori, per l'esattezza 188mila, migliorando la performance dello scorso anno quando i visitatori sono stati 175mila. C'è di più: ieri, nella giornata conclusiva della manifestazione, è stata firmata un'intesa decennale per l'organizzazione della manifestazione la cui gestione sarà affidata a I Saloni Nautici, società controllata da Ucina che dal 2013 a oggi si è occupata di progettare la kermesse. L'accordo è stato firmato da Ucina, Regione Liguria, Camera di Commercio, Porto antico e **Autorità di sistema portuale**: un passo atteso da tempo che consentirà a Ucina e al suo braccio operativo, I Saloni Nautici, di poter fare una programmazione di lungo periodo sulla kermesse visto che fino a questo momento il rinnovo sulla gestione dell'evento veniva sottoscritto di anno in anno. L'accordo prevede anche un possibile ampliamento della manifestazione nelle zone del Porto antico e l'organizzazione di altri eventi fieristici durante il resto dell'anno. Ucina, in cambio di una gestione decennale della manifestazione, si impegna a concentrare le proprie energie su Genova evitando di organizzare manifestazioni fieristiche in altre città italiane e rinuncia alla concessione della Darsena nautica della Foce caso oggetto di un ricorso al Tar della Liguria - i cui spazi saranno gestiti al 60% al cantiere Amico & Co. e al 40% alla società Porto Antico. Le aree, le stesse in cui vengono posizionate le imbarcazioni durante il Salone, dovranno essere liberate ogni anno durante il periodo del Nautico così da consentire il regolare svolgimento della manifestazione. Ma, al di là dei visitatori, gli organizzatori hanno sottolineato un altro dato, perché quello che si è chiuso da poche ore è stato soprattutto il Salone degli affari. «È molto positivo il numero dei contratti che sono stati firmati ha detto la presidente de I Saloni Nautici, Carla Demaria -. C'è stato molto interesse e ci sono negoziazioni in corso. Vuol dire che c'è meno incertezza». «Fin dall'inizio si respirava positività - ha aggiunto il numero uno di Ucina, Saverio Cecchi - e gli espositori hanno fatto ottimi affari». Soddisfatti anche gli operatori: tanti hanno già chiesto di prenotare spazi per il prossimo anno, l'edizione che segnerà i 60 anni del Nautico. La data è già stata fissata, dal 17 al 22 settembre 2020, sempre sei giorni, anche se alcuni marchi del settore hanno chiesto di allungare la durata della kermesse alla quale è molto probabile che il comparto della nautica, a livello associativo, si ripresenti compatto dopo la frattura del 2015 visto che le trattative di riunificazione tra Ucina e Nautica Italiana stanno andando avanti da mesi. «È stato un Salone dove l'idea di successo si è sentita in ogni momento - ha sottolineato il governatore ligure Giovanni Toti -. A partire dalle persone in giro per gli stand e dagli incontri di approfondimento. La città ha abbracciato il Nautico con il concerto in piazza De Ferrari e la regata Millevole». Soddisfatto anche il sindaco di Genova, Marco Bucci, specialmente dell'abbraccio fra la vetrina della nautica e la città, ma non solo: «Ho vissuto cose incredibili in questo Salone che mi ricorderò tutta la vita, incluso il fatto che abbiamo annunciato l'arrivo a Genova della Ocean Race, un evento mondiale che sarà nel 2020 per la prima volta in Italia: su questo lavoreremo parecchio e sarà un'opportunità anche per il Salone», ha dichiarato il primo cittadino. -



NAUTICA

Il Salone di Genova fa il record: 188mila visitatori in sei giorni

Firmato un accordo che garantisce gli spazi per i prossimi 10 anni

Raoul de Forcade

Chiude con un boom di presenze, oltre 10mila visitatori in più rispetto all'anno scorso, la 59° edizione del Salone nautico di Genova. Nella mattinata di ieri, ultimo giorno della kermesse, apertasi il 19 settembre, si contavano 186.641 persone passate attraverso gli ingressi dell'esposizione. Ma «con l'aggiustamento di fine giornata arriveremo con a 188mila. Lo scorso anno erano stati 175mila», ha detto Carla Demaria, presidente de I Saloni Nautici, la società di Ucina Confindustria nautica che organizza l'evento. «In questo salone - ha aggiunto - oltre ai numeri positivi dei visitatori, ci sono quelli molto positivi dei contratti firmati. Ci sono negoziazioni in corso ma, mai come quest'anno, ho sentito dire, "hanno firmato". Questo vuol dire che c'è meno incertezza. È andata molto bene: abbiamo avuto 986 espositori provenienti da 28 Paesi differenti e da cinque continenti e superato il numero di mille imbarcazioni esposte. I visitatori che abbiamo visto negli stand provenivano da tutti i Paesi, sono perfino tornati gli arabi. Le prove in mare delle barche sono state 5.622, contro le 4.780 dell'edizione 2018. E gli eventi fuori salone in città sono stati ben 45». Già fissata la data della prossima edizione: dal 17 al 22 settembre 2020. Saverio Cecchi, presidente di Ucina, ha annunciato che l'associazione e gli enti locali (Regione, Comune e Autorità portuale) hanno firmato un accordo che garantisce, per i prossimi 10 anni, gli spazi per il Nautico all'associazione, per 50 giorni l'anno. Questo consentirà a Ucina una programmazione a lungo termine. In cambio, ha spiegato il sindaco di Genova, Marco Bucci, per il resto dell'anno le aree e gli ormeggi saranno gestiti dalla società Porto Antico, che fa capo al Comune. Sul versante cantieri, Massimo Perotti, patron di Sanlorenzo, che ha esposto l'ammiraglia a motore del Salone (38 metri), dice che «Genova è andata molto bene, con una bella presenza di pubblico. Il Nautico ha avuto quest'anno più clienti internazionali. Questo riflette anche il fatto che la nautica nel mondo parla italiano: se da anni la Germania è leader mondiale con l'automotive, oggi si può ragionevolmente dire che la nautica italiana è allo stesso livello dell'auto tedesca». Anche per Marco Valle, ceo di Azimut, «la sensazione è positiva. Il feeling dei concessionari presenti al salone è anche migliore delle aspettative iniziali. Abbiamo visto visitatori soprattutto italiani, anche se abbiamo avuto incontri, su appuntamento, con belgi, russi, francesi e spagnoli. Penso però che Genova sia troppo vicina al Cannes Yachting Festival: si dovrebbe spostare la manifestazione italiana a ridosso d'ottobre, come un tempo, per abbracciare un più vasto arco di clienti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



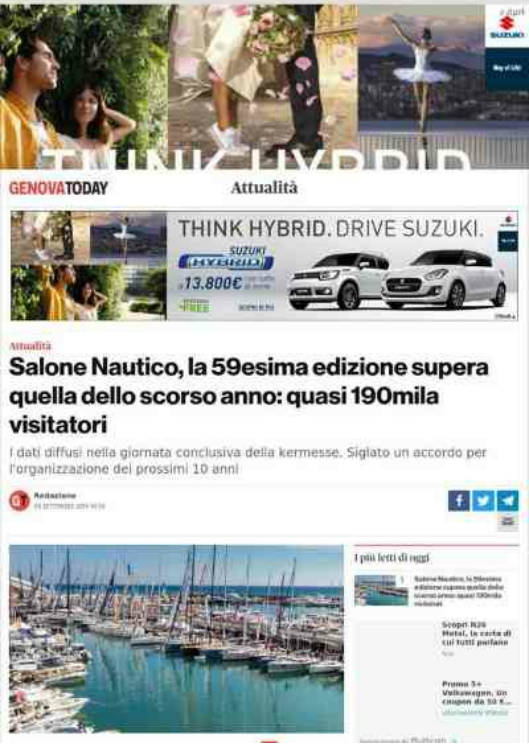
Genova Today

Genova, Voltri

Salone Nautico, la 59esima edizione supera quella dello scorso anno: quasi 190mila visitatori

I dati diffusi nella giornata conclusiva della kermesse. Siglato un accordo per l'organizzazione dei prossimi 10 anni

Si chiude in positivo la 59esima edizione del Salone Nautico di Genova : stando alle proiezioni per l'ultima giornata, lunedì 22 settembre, la kermesse dedicata alla nautica e al mondo del mare ha registrato oltre 188mila visitatori, superando quindi di oltre 10mila quelli dello scorso anno. I dati sono stati diffusi da Carla Demaria, presidente dei Saloni Nautici, nel corso della conferenza stampa di chiusura organizzata in mattinata, nel corso della quale è stato anche siglato un accordo pluriennale sulla gestione del Salone: a firmare, oltre a Regione Liguria e Comune di Genova, anche Ucina, Camera di Commercio, Porto Antico e **Autorità di sistema portuale**. L'accordo prevede che sino al 2029 il Salone Nautico venga organizzato da Saloni Nautici, partecipata di Ucina che lo organizza già dal 2013. «Dopo un 2018 difficile, questo è il modo migliore per dire che la nostra Regione non si è mai fermata e anzi continua a crescere - ha detto il governatore ligure Giovanni Toti - Il mare e il settore della nautica sono una straordinaria risorsa per la Liguria e lavoreremo per valorizzarli ancora di più. Oggi si festeggia, ma da domani testa e cuore alla 60esima edizione, che supererà ancora le aspettative: ci vediamo a Genova dal 17 al 22 settembre 2020».



The screenshot shows a news article from 'GENOVATODAY' under the 'Attualità' (News) section. The headline reads: 'Salone Nautico, la 59esima edizione supera quella dello scorso anno: quasi 190mila visitatori'. Below the headline, a sub-headline states: 'I dati diffusi nella giornata conclusiva della kermesse. Siglato un accordo per l'organizzazione dei prossimi 10 anni'. The article includes a large photo of a harbor filled with sailboats. To the right of the main text, there is a sidebar with social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn) and a small section titled 'I più letti di oggi' (Most read today) listing other articles. At the top of the article, there is a banner for 'THINK HYBRID. DRIVE SUZUKI.' featuring a Suzuki car and a price tag of '13.800€'. The banner also includes the Suzuki logo and the text 'Suzuki Hybrid'.

Oltre 180 mila visitatori a Salone Genova, superate presenze 2018

Genova, 24 set. - (AdnKronos) - Visitatori in crescita e soddisfazione da parte degli operatori del settore: sono state oltre 180mila le presenze all'edizione numero 59 del Salone Nautico di Genova, numeri ancora parziali, perché la kermesse chiuderà i battenti in serata, ma che già fanno superare la quota dei 175mila dello scorso anno. Alle 11 di questa mattina gli accessi erano in tutto 186.641, con la prospettiva di chiudere la 6 giorni di Salone, questa sera, a 188mila. I dati sono stati presentati questa mattina durante la conferenza stampa di chiusura della manifestazione, che ha visto anche la firma dell'accordo pluriennale tra Regione Liguria, Comune di Genova, Ucina-Confindustria Nautica, Camera di Commercio, Porto Antico e **Autorità di sistema portuale** sulla gestione della kermesse. L'intesa prevede l'organizzazione per i prossimi 10 anni da parte de I Saloni Nautici, società partecipata al 100% da Ucina che dal 2013 organizza il Salone Nautico. Per la manifestazione del prossimo anno ci sono già le date: il Salone Nautico 2020 si svolgerà dal 17 al 22 settembre.

The screenshot shows the Ildenaro.it website interface. At the top, there's a navigation bar with various categories. Below it, a prominent headline reads "Oltre 180 mila visitatori a Salone Genova, superate presenze 2018". To the right of the headline, there are several promotional banners for newsletters and other news sections. The main content area features a large image of the harbor and a detailed article text. The article discusses the success of the Salone Nautico di Genova 2019, noting that over 180,000 visitors attended, surpassing the 2018 record. It also mentions the signing of a multi-year agreement for the event's organization between the Liguria Region, the City of Genoa, and other stakeholders.

Salone Nautico: quasi 190mila visitatori. Numeri da record e date 2020

Genova - Nonostante una giornata di pioggia (domenica 22 settembre 2019), si chiude con numeri da record il 59esimo Salone Nautico a Genova, che si avvicina ai 190 mila visitatori grazie agli ultimi ingressi di martedì 24 settembre (188mila circa il dato esatto, contro i 175mila dello scorso anno). Il Salone si conferma vetrina molto importante per la Liguria. A fare da cornice alla kermesse in Fiera, dal 19 al 24 settembre i 45 eventi del fuori Salone, che hanno coinvolto tutta la città. Dopo un 2018 difficile, con il crollo del Ponte Morandi, il mare e il settore della nautica si confermano settori fondamentali per il territorio, e in crescita. Ora, ci si prepara già alla 60esima edizione del Salone Nautico di Genova, in programma dal 17 al 22 settembre 2020. Ma, dal Salone Nautico 2019, è arrivata un'ottima notizia per Genova: la tappa finale della Race Ocean nel 2022 sarà nella Superba (a giugno). Carla Demaria ha lanciato la prossima edizione del Salone Nautico a Genova: «La 60esima edizione sarà ancora di più una grande festa del Mare». Ha poi fornito gli attesi dati di chiusura della manifestazione: «Alle 11 di 24 settembre, sono passati ai tornelli 186.641 visitatori, un numero importante che segna un +7% rispetto al 2018. A fine giornata supereremo molto probabilmente le 188mila presenze, che vorrebbe dire attestarsi tra il +6% e il +7% di crescita rispetto allo scorso anno, nonostante il maltempo di domenica. Il picco di visitatori lo abbiamo avuto sabato 21 settembre con il dato straordinario di 43mila visitatori in tutta la giornata». Nel corso della conferenza di chiusura del Salone

Nautico 2019 è stato anche siglato un accordo pluriennale sulla gestione del Salone: a firmare, oltre a Regione Liguria e Comune di Genova, anche Ucina, Camera di Commercio, Porto Antico e **Autorità di sistema portuale**. L'accordo prevede che, sino al 2029, il Salone Nautico venga organizzato da Saloni Nautici, partecipata di Ucina che lo organizza già dal 2013. Inoltre, si parla anche di un ampliamento del Salone Nautico, con coinvolgimento anche dell'area del Porto Antico. Il Salone Nautico di Genova 2019 ha riunito 986 espositori, provenienti da 28 paesi in oltre 200.000 mq tra spazi a terra e in acqua, oltre mille le imbarcazioni in esposizione. Gli operatori e giornalisti esteri che hanno partecipato alla missione incoming organizzata in collaborazione con il Ministero dello Sviluppo Economico e Ice Agenzia sono stati 150, provenienti da 25 paesi. Il Tech Trade ha visto la partecipazione di 45 tra aziende e start-up che hanno incontrato oltre 60 espositori italiani per un totale di 610 incontri BtoB. Le prove in mare sono passate da 4.780 nel 2018 a 5.622 nel 2019. Potrebbe interessarti anche: , Bike Bus: il servizio Atp per gli appassionati di Mtb, dall'Antola all'Aveto, Parchi di Nervi: 1,3 milioni di euro per il restauro. Dalle ville storiche al verde, In Liguria le autostrade più pericolose d'Italia, Acquario di Genova: morta la cucciola di lamantino, EasyJet lascia l'Aeroporto di Genova: voli per il 2020 non confermati.



Mancati controlli su container pericolosi, la Procura chiede condanne per 5 persone

Il procuratore aggiunto Francesco Pinto ha chiesto condanne che vanno dai 2 ai 4 anni e mezzo per gli indagati

La Procura di **Genova** ha chiesto condanne per 5 persone, accusate di aver semplificato, e in alcuni casi falsificato, i controlli su carichi di materiale ferroso potenzialmente radioattivi stoccati nelle apposite aree del Sech e del Vte, nel **porto** di **Genova**. L' accusa è di falso e omissione dei controlli radiometrici: il procuratore aggiunto Francesco Pinto ha chiesto la condanna a 4 anni e 6 mesi per Giovanni Battista Carbone, ingegnere, e per Giancarlo D' Andria, responsabile commerciale della società Dp Servizi, a 3 anni e 6 mesi per Mauro Andrei, tecnico radiometrico, e a 2 anni e 6 mesi per Davide Feurra, collaboratore di Carbone (detenuto ai domiciliari) e per Gioacchino D' Andria. L' inchiesta era partita dopo la segnalazione di alcuni addetti ai lavori che avevano notato una "velocità" sospetta nei controlli su alcuni carichi.

CI SONO OCCASIONI DA NON PERDERE

ESSELUNGA.JOB
CERCHI IL TUGL'CAVIO

GENOVATODAY

Cronaca

THINK HYBRID. DRIVE SUZUKI.

SUZUKI
HYBRID
13.800€
con I.P.T. di 400€
con contributo statale
13.000€

Cronaca

Mancati controlli su container pericolosi, la Procura chiede condanne per 5 persone

Il procuratore aggiunto Francesco Pinto ha chiesto condanne che vanno dai 2 ai 4 anni e mezzo per gli indagati

Restrizione

da settembre 2015 fino a oggi

I più letti di oggi

- 1 **Reclamo sul fuso orario di Lufthansa, annullato**
- 2 **Estrema la protesta a Milano: la polizia, arrestato il leader**
- 3 **Carriero degli elicotteri sotto attacco di inseguimento**
- 4 **Reclamo, multa e multa di ingiuria (per un altro caso)**

La Procura di Genova ha chiesto condanne per 5 persone, accusate di aver somministrato, e in alcuni casi fabbricato, i controlli su carichi di materiale ferreo potenzialmente radioattivi stoccati nelle apposite aree del Secb e del Vte, nel porto di Genova.

L'accusa è di falso e omissione dei controlli radiometrici: il procuratore aggiunto Francesco Pinto ha chiesto la condanna a 4 anni e 6 mesi per Giovanni Battista Carbone, ingegnere, e per Giancarlo D'Andrea,

AVVOCATO

AVVOCATO

Carbone espulso dal porto di Genova, imputato di

beneficio a tal esecutore

11 giugno 2015

11 giugno 2015

11 giugno 2015

Scopri R2R

Maria, la carta di tutti i portuali

11 giugno 2015

Nuova CLA 180 d

Shooting Brake. Da 2.500 euro.

11 giugno 2015

Spagnolo a Maffei: la

130 eventi, 200

esposti, seppi il

avere avuto a

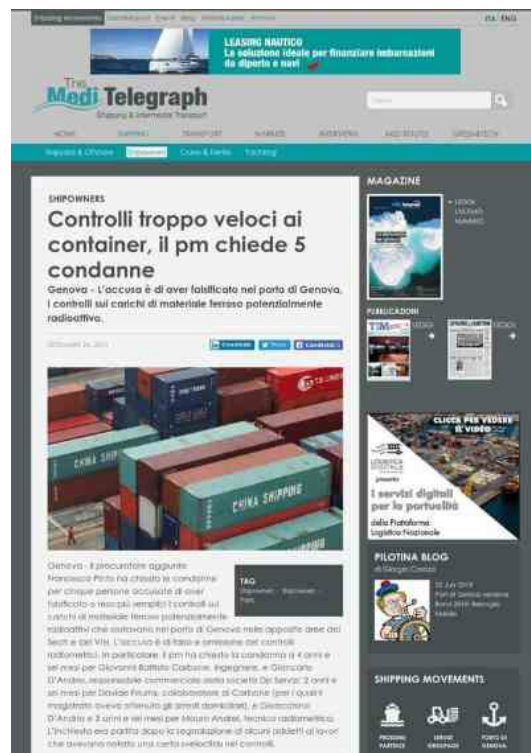
The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Controlli troppo veloci ai container, il pm chiede 5 condanne

FRANCESCO PINTO

Genova - Il procuratore aggiunto Francesco Pinto ha chiesto le condanne per cinque persone accusate di aver falsificato o reso più semplici i controlli sui carichi di materiale ferroso potenzialmente radioattivi che sostavano nel **porto** di Genova nelle apposite aree del Sech e del Vte. L'accusa è di falso e omissione dei controlli radiometrici. In particolare, il pm ha chiesto la condanna a 4 anni e sei mesi per Giovanni Battista Carbone, ingegnere, e Giancarlo D' Andria, responsabile commerciale della società Dp Servizi; 2 anni e sei mesi per Davide Feurra, collaboratore di Carbone (per i quali il magistrato aveva ottenuto gli arresti domiciliari), e Gioacchino D' Andria e 3 anni e sei mesi per Mauro Andrei, tecnico radiometrico. L'inchiesta era partita dopo la segnalazione di alcuni addetti ai lavori che avevano notato una certa «velocità» nei controlli.



Intesa sulle aree Fiera-Porto Antico, a Ucina la concessione decennale, ma solo per il periodo del Salone

La gestione quotidiana invece sarà della Porto Antico spa. In un prossimo futuro le aree a disposizione del Salone potrebbero quindi aumentare

Ucina cede le aree attualmente in concessione nella Darsena nautica alla Porto Antico spa, in cambio otterrà per 10 anni la garanzia di gestirle per 50 giorni per organizzare il Salone Nautico e altre manifestazioni collegate alla nautica da diporto. Non solo, essendo appunto il Porto Antico ormai un tutt'uno con Fiera, è chiara l'ipotesi di un ulteriore allargamento delle aree a disposizione del Salone Nautico. Una pietra sopra ai litigi degli anni scorsi (Amico & Co., insieme all'Adsp, aveva fatto ricorso al Consiglio di Stato per ribaltare la sentenza del Tar che aveva annullato la decisione dell'Authority di dare in concessione la Darsena nautica al 60% ad Amico & Co. e al 40% alla società I Saloni Nautici), quindi gli aspetti giudiziari sono destinati a decadere. Il protocollo d'intesa è stato firmato tra Comune di Genova, Ucina, I Saloni Nautici, Camera di Commercio di Genova, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Porto Antico spa e Regione Liguria, proprio nella giornata conclusiva dell'edizione 59 del Salone Nautico, chiusa con un incremento di visitatori. «Anche noi - dice il sindaco di Genova Marco Bucci - potremmo gestire eventi legati alla nautica da diporto se avessimo l'opportunità di farlo, ma Ucina avrebbe il diritto di prelazione, se fossero interessati all'organizzazione. I vantaggi di questo accordo? Per Ucina una maggiore sicurezza sulla programmazione della manifestazione, visto che la concessione prima era rinnovata di anno in anno, per il Comune di Genova la certezza che qualcuno si occuperà del Salone e quindi si può investire in infrastrutture».



«Dimissioni di Rossi» Mozione della Pigna, ma non passa

RAVENNA Il ruolo del presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Daniele Rossi e il momento di difficoltà attraversato dallo scalo ravennate arrivano in consiglio comunale con una mozione presentata ieri da La Pigna, nella quale la consigliera Veronica Verlicchi chiedeva le dimissioni del presidente e la nomina di un commissario. Non è la vicenda giudiziaria della Berkan B ad essere in primo piano, anche se il caso del relitto semiaffondato nella pialassa Piomboni entra di peso nella discussione, ma sotto accusa c'è la gestione complessiva dell' **Autorità**. Una mozione bocciata in aula nel tardo pomeriggio dalla maggioranza, in assenza del sindaco e del vicesindaco con delega al porto, con l'astensione di Ravenna In Comune e della Lega che ha sempre sostenuto l'operato di Rossi. «Non entro nel merito dell'indagine sulla Berkan B, i magistrati accerteranno i fatti. Chiediamo al sindaco che si faccia portavoce delle esigenze della città edel porto e chiedi al ministro la rimozione del presidente, non per l'inchiesta, ma per ritardi nella conduzione dell' **Autorità**, per i rinvii nella bonifica della pialassa Piomboni, l'insabbiamento del terminal crociere, per il caso dei rifiuti di Marina».

Accuse dure condivise dal consigliere Emanuele Panizza, che da tempo chiede le dimissioni e aggiunge alle questioni aperte anche il bando per la scelta del direttore. Un fuoco di fila spento dal consigliere Marco Frati, segretario comunale Pd, che difende l'operato di Rossi soprattutto sul Progettone: «Al di là delle parole contano i risultati. Siamo in procinto di percorrere l'ultimo metro di questo percorso. Si deve riconoscere a Rossi di aver impiegato tutte le risorse per arrivare all'obiettivo e che prudenza e perizia siano stati elementi fondamentali per ottenere il migliore risultato possibile. Non importa quanto tempo abbiamo impiegato per i bandi ma quanto impiegheremo per avere l'opera. Saremo ripagati degli sforzi». Infine l'astensione di Ravenna In Comune viene spiegata da Massimo Manzoli così: «Se il porto è in queste condizioni non è solo colpa di Rossi ma la responsabilità è di chi amministra. Sindaco e vice con delega al porto anche dei mandati precedenti. Il problema del porto non si risolve con il cambio del presidente. Non condivido la soluzione di far ricadere tutto su Rossi, la colpa sta in quei banchi vuoti».



Il Tirreno

Livorno

Elettricità e gas: le navi green per ripulire l'aria delle città portuali

Quando sono in banchina inquinano più di tutte le auto Livorno e Piombino capofila della sfida ambientale

Dipenderà forse dal fatto che non le vediamo perché stanno per gran parte del tempo lontano dagli occhi: ma è appunto «là in mezzo al mar» che «ci stan camin che fumano». Paradossalmente sono i vecchi canzonieri militari di montagna a svelare l'arcano e lasciarci il sospetto di quanto inquinino gli apparati propulsori delle navi. Raccontano che basti una nave da crociera nel proprio andirivieni in entrata e in uscita dal porto, compreso il periodo in cui è ferma a banchina, per avere quantità di inquinanti equiparabili a quelle di un migliaio di Fiat 500 con il motore acceso al semaforo in attesa del verde. Il paragone è probabilmente parecchio a spanne ma ha il merito di rendere bene l'idea. Non sono affatto all'ingrosso invece i numeri che emergono dal dossier messo nero su bianco in 52 pagine dall'Autorità di Sistema Portuale di Livorno-Piombino dopo un anno di indagini sulla "carbon footprint", l'impronta ecologica che è il "metro" di riferimento per misurare l'impatto ambientale in termini di emissioni di gas serra e dunque di conseguenze sull'alterazione del clima. 5mila navi ai raggi x. Sono state passate sotto la lente 5.663 navi (portacontainer, crociera, traghetti, car-carrier e ro-ro) che, sostando in porto complessivamente «per un totale di 59mila ore», hanno scaricato nell'atmosfera tanta di quella anidride carbonica che equivale alle emissioni prodotte in un anno da 63mila auto. Tradotto: le emissioni di CO₂ delle navi nelle sole ore di permanenza in porto vale quanto il 70% di quella di tutte le auto registrate a Livorno. E questo è ancora acqua fresca, va assai peggio se parliamo di ossido di zolfo: in un anno le navi presenti in porto a Livorno ne hanno rilasciato nell'aria addirittura «quanto 108 milioni di auto» (vale a dire «1.245 volte quella emessa in un anno da tutte le auto della città»), secondo lo studio dell'Authority. Una enormità talmente fuori scala che si stenta a crederlo. Per avere un'idea: sono appena meno del triplo di tutte le auto presenti in tutta Italia, dal monte Bianco a Lampedusa. I gas serra e il mare. È una sorpresa solo a metà: un po' tutti i porti sono così e se altrove non ci sono dati così è solo perché non sono ancora stati aperti gli occhi. Eamonn O'Reilly, leader dell'organizzazione dei porti del Vecchio Continente, usa un altro ordine di grandezza per segnalare che il problema riguarda tutta l'economia del mare: «Se le emissioni annue di gas serra dell'Unione Europea ammontano a 4,5 miliardi di tonnellate, quelle del trasporto marittimo internazionale sono pari a 0,8 miliardi di tonnellate. Ridurle a zero avrebbe un impatto equivalente a quello che risulterebbe dalla decarbonizzazione dello Stato membro più grande dell'Ue». Il virgolettato salta fuori in una intervista a Port News, il giornale on line dell'Authority labronica che ha al timone Stefano Corsini: Palazzo Rosciano rivendica di essere stata «una delle prime a mappare in modo esaustivo le principali emissioni di carbonio prodotte dai porti di propria competenza». 150mila tonnellate. Dallo studio dedicato alla "carbon footprint" - che nel quartier generale dell'istituzione portuale è stato preparato dalla Direzione sviluppo, programmi europei e innovazione (guidata da Antonella Querci) - salta fuori che nell'arco di un anno il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno. Nella stragrande maggioranza (97%) si tratta di anidride carbonica, e a dar retta all'indagine oltre la metà di tutta la CO₂, cioè 83mila tonnellate, è ascrivibile alle navi durante i movimenti in porto.

ECONOMIA - TOSCANA



IN QUESTO NUMERO

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

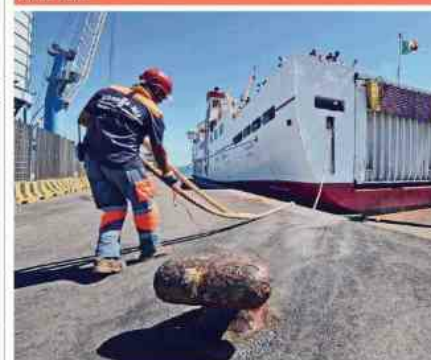
LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

LA CRISI ECONOMICA

FOCUS - PORTI



Elettricità e gas: le navi "green" per ripulire l'aria delle città portuali

Quando sono in banchina inquinano più di tutte le auto Livorno e Piombino capofila della sfida ambientale



Stefano Corsini, leader dell'Authority labronica, spiega che il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il porto di Livorno manda nell'aria 150mila tonnellate di inquinanti atmosferici. Quasi il doppio di tutti i rifiuti urbani raccolti casa per casa da Aamps fra i 160mila abitanti della città di Livorno.

Il Tirreno

Livorno

Quel che rimane è "colpa" di attività industriali nelle aree portuali (37%) o da emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali (7%). Il check up di Piombino L'analisi passa al setaccio anche la qualità dell'aria del porto di Piombino. Ecco le cifre indicate dall'ente che governa le banchine nei due porti che, caso unico, sono entrambi nella stessa provincia: più navi (oltre 12.700) ma di tipologia diversa da Livorno (l'85% sono catalogabili come ro/ro e ro/ro-pax, con 4 mila ore sotto esame, 38 mila delle quali a banchina). Quante emissioni dalla galassia dei trasporti marittimi? «Quattordicimila tonnellate di inquinanti», riferisce lo studio. Per più del 96% si tratta di anidride carbonica, che per quasi tre quarti (10.440 tonnellate) è prodotta dalle navi in fase di movimento in porto, il 24% ha a che fare con attività industriali in aree portuali e il rimanente 2% riguarda emissioni indirette per il consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali. Per uscire dal perimetro del report e guardare quel che si muove in mare, si potrebbe ricordare che la Symphony of the Seas - una delle navi da crociera più grandi al mondo, 360 metri di lunghezza e 18 ponti per accogliere una "città" fatta da 6 mila passeggeri e 2 mila membri dell'equipaggio - ha un apparato di propulsione composto da 4 motori diesel da 14,4 megawatt a testa, 3 pod azimutali da 20 megawatt ciascuno e 4 propulsori trasversali da prua a ognuno dei quali ha una potenza di oltre 5 megawatt. Enormi quantità di energia (e dunque equivalenti consumi di combustibile) raffrontabili, sempre ovviamente in modo alquanto "spannometrico", alla metà della potenza produttiva che aveva la centrale termoelettrica che l'energia aveva nel cuore del porto. accesa anche se ferma Non è tutto: per mantenere in funzione gli apparati di bordo le navi devono tenere i quantomeno i generatori ausiliari accesi anche quando sono ormeggiate. Dunque, non si tratta di un utilizzo dei motori al massimo della loro potenza ma al tempo stesso l'equivalente di un esercito di Fiat 500 non è fermo al semaforo per venti secondi, semmai sta per 20 ore ormeggiato a banchina. Nello stesso identico punto. Può bastare invocare San Libeccio perché spazzi via polveri sottili, anidride solforosa, benzene? I porti europei sono quasi sempre il frutto di una storia secolare, perciò sono spesso incastonati dentro una città: si capisce come mai nei quartieri più vicini alle banchine stendere panni o lenzuola all'esterno sia un autogol, lì si ritrova sì asciutti ma più sporchi di prima perché l'aria è carica di smog. Elettricità da terra Il porto di Livorno è stato l'apripista di una possibile soluzione: l'elettificazione delle banchine. Cioè: fornire alle navi ormeggiate elettricità da terra così da consentire di spegnere i motori durante la sosta a banchina. L'ha fatto con un progetto sperimentale da quasi 3 milioni di euro: praticamente una sorta di presa elettrica per connettere alla rete elettrica la nave tramite una maxi-prolunga. Ma c'è un "ma": per funzionare c'è bisogno che le navi abbiano la "spina" adatta. E qui è saltato fuori il primo intoppo, anzi due o forse tre. L'uno: l'impianto era talmente d'avanguardia che non erano disponibili navi per collaudarlo, è stato necessario fare appello alla Marina Militare. L'altro: si era talmente agli inizi che non era ancora stato trovato uno standard per la "presa" così che quelle pochissime a giro per il mondo aveva ciascuna la propria spina, un po' come accade per i caricatori dello smartphone. Una grande potenza Il terzo problema non si è ancora visto, ma sarebbe stato forse il più rilevante: la potenza necessaria è enorme e se fin qui basta semplicemente collocare "presa" e "prolunga" per elettrificare un'unica banchina sulla calata Sgarallino. Per riuscire a elettrificarle tutte o comunque una gran parte sarebbe necessario avere una produzione extra di energia. Siccome ciascuna nave da crociera ha un fabbisogno di vari megawatt (meno per le cargo), non sarebbe sufficiente allacciare la nave alla rete elettrica normale via banchina: si capisce perché l'Authority abbia immaginato di rilevare la centrale elettrica del Marzocco per generare la potenza necessaria nel futuro prossimo venturo. - continua a pag. 4.

Il Tirreno
Livorno

Elettricità e gas: le navi green per ripulire l'aria delle città portuali

-- continua da pag. 3 Bisognerebbe aggiungere che l'elettificazione delle banchine salva dallo smog una volta che la nave è ferma a banchina, ma quando è in arrivo e quando parte no. Ad esempio: visto che la centrale Enel è stata nel mirino degli ecologisti per le emissioni inquinanti, non c'è il rischio di far spendere un oceano di soldi per far sparire sì i fumi dalle singole navi ma ritrovandoseli concentrati nella ciminiera della centrale elettrica che le alimenta? Resta il fatto che non è paragonabile l'emissione di inquinanti da parte del combustibile utilizzato dai generatori navali rispetto a quella derivante dalla produzione di energia elettrica. Le cifre indicate dal report dell' Authority mostrano una differenza a vantaggio dell' elettricità pari a 65 volte in fatto di ossidi di azoto, 169 volte riguardo agli ossidi di zolfo, 262 volte relativamente alle Pm10, oltre al dimezzamento dell' anidride carbonica. Il mercato va altrove. Tuttavia, il mercato sembra essersi orientato in un' altra direzione: anziché consentire alle navi di spegnere i generatori secondari, pensare a come intervenire sulla produzione di emissioni da parte delle navi. Sostanzialmente in due modi: Il primo, a breve termine, riguarda l'apparato di scarico: assomiglia alla marmitta catalitica per le auto, si chiamano "scrubber" e abbattano le emissioni. Il secondo, un po' più strutturale, è relativo alla qualità del carburante: intanto, ci sono armatori che hanno iniziato a usare carburanti con meno zolfo, ma è il sistema nel suo complesso che sta guardando al passaggio al gas naturale liquefatto (gnl). Anche l' utilizzo del gnl al posto dei combustibili tradizionali taglia nettamente le emissioni: neanche poi tanto se pensiamo alla CO2 («si registra una diminuzione del 20%», dice il dossier dell' Authority) ma in fatto di ossidi di azoto - sempre secondo lo studio già citato - la sforbiciata schizza «all' 82%» e per il particolato vola «al 97%». Quanto agli ossidi di zolfo, «per via della composizione chimica del gnl sono quasi del tutto assenti». la rivoluzione costa. Questa "rivoluzione" laggiù in mezzo al mare avrebbe conseguenze rilevanti anche per lo smog che respiriamo a terra. Ma non è semplicissimo per almeno due ragioni: entrambe riguardano la portata della trasformazione mentre le navi girano. Sul fronte dei conti aziendali: le flotte si fanno una concorrenza spietata limando i costi all' osso, c'è da trovare le risorse per investimenti rilevanti nella ristrutturazione dei motori delle navi già esistenti (a meno che non si immagini di innovare solo sul nuovo e aspettare che le navi attuali escano di scena ma ci vorrà qualche decennio). Sul versante delle infrastrutture: così come avviene sulla terraferma, il gnl si diffonderà davvero quando la rete per l' approvvigionamento sarà sufficientemente diffusa e non si sarà costretti a andare fino a Barcellona a rifornirsi. Proprio quest' ultimo tassello vede Livorno un passo avanti: la Gas & Heat dei fratelli Evangelisti sta creando in Sardegna un polo gnl con un format a misura di isola (mediterranea ma non solo). Di più: la Olt sta pensando di fare del rigassificatore 22 chilometri al largo delle coste di Tirrenia uno snodo per far smistare poi il gnl nei vari porti di mar Tirreno. Com'è accaduto alla fine degli anni '60 per i container, Livorno potrebbe fare da battistrada all' innovazione e rendere (finalmente) un po' più verde il trasporto via mare.

ECONOMIA - TOSCANA

FOCUS PORTI



IL PUNTO

338
le tonnellate
di polveri sottili
emesse
dagli scarichi
della nave

12.777
le navi arrivate
nel porto
di Livorno
in un anno

108 milioni
di euro
di investimenti
per la
portuali di Livorno
in un anno

LA RIVOLUZIONE DEL GNL

Il gas naturale liquefatto (gnl) sta diventando il carburante preferito per le navi che vogliono ridurre le emissioni inquinanti. In Toscana, il porto di Livorno è uno dei più attivi in questo campo. Le navi che utilizzano il gnl emettono meno inquinanti rispetto a quelle che utilizzano il petrolio. Questo significa che l'aria delle città portuali sarà più pulita. Inoltre, il gnl è più economico del petrolio, il che rende le navi più competitive. Le autorità portuali stanno investendo in infrastrutture per il gnl, come i terminali di stoccaggio e distribuzione. Questo è un passo importante verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

LA RIVOLUZIONE DEL GNL

Il gas naturale liquefatto (gnl) sta diventando il carburante preferito per le navi che vogliono ridurre le emissioni inquinanti. In Toscana, il porto di Livorno è uno dei più attivi in questo campo. Le navi che utilizzano il gnl emettono meno inquinanti rispetto a quelle che utilizzano il petrolio. Questo significa che l'aria delle città portuali sarà più pulita. Inoltre, il gnl è più economico del petrolio, il che rende le navi più competitive. Le autorità portuali stanno investendo in infrastrutture per il gnl, come i terminali di stoccaggio e distribuzione. Questo è un passo importante verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo.



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 46

Il Tirreno

Livorno

La compagnia ha già due navi dotate di batterie al litio e ne sta costruendo altre 12: saranno pronte in estate

Traghetti green firmati Grimaldi presto a Livorno

Claudia GuarinoQuello immaginato da Grimaldi è un futuro verde. Almeno per i porti. Perché secondo il gruppo che controlla una delle maggiori compagnie di navigazione italiane abbassare le emissioni è possibile. La soluzione? Installare sulle navi enormi batterie al litio che, ricaricandosi durante la navigazione, permettono alle imbarcazioni di sopravvivere in porto a motori spenti. L'investimento di partenza è cospicuo, ma, ne è convinto l'ingegner Dario Bocchetti, responsabile settore ricerca e sviluppo di Grimaldi, questo progetto è in grado creare un approdo verso un modo nuovo, verde appunto, di concepire la portualità che, nel lungo periodo, potrà garantire benefici non poco conto. Ingegnere, di quante "navi verdi" o "ibride" dispone Grimaldi? «Al momento ne abbiamo due e coprono la tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona. Si tratta di cruise ferry (traghetto ndr) che possono ospitare fino a 3.500 passeggeri, 256 auto e 3.700 metri lineari per mezzi pesanti». **Ma come funzionano e quali caratteristiche hanno?** Perché, insomma, possono dirsi traghetti verdi? «Perché sono stati dotati di enormi batterie al litio. Ogni traghetto ne ha 976, per una capacità di 5.500 Kwh: si tratta, a oggi, della più grande installazione al mondo di questo genere. Diciamo che, ad ogni approdo, una scarica potrebbe fornire corrente a un'abitazione per due anni o a 2mila case contemporaneamente per un'ora. Grazie a questo sistema, una volta attraccata in porto, la nave è in grado di spegnere tutti i motori ausiliari, avendo comunque garantita l'energia necessaria alle normali attività». **E come vengono ricaricate queste mega batterie?**

«Dato che non c'era possibilità di riuscirci a terra, perché i porti non sono dotati di strumenti che ne permettono la ricarica, abbiamo pensato di farlo a bordo, durante la navigazione. Le batterie, cioè, si ricaricano attraverso alternatori connessi sulla linea d'asse dell'elica, i quali permettono di prendere energia direttamente dai motori della nave, immagazzinandola per poterla poi riutilizzare in seguito». **Quanto è costato riadattare due traghetti alle necessità ambientali?** «Abbiamo iniziato a lavorare sul progetto nel 2017 e le navi sono rientrate in linea poco prima dell'estate appena trascorsa. La spesa complessiva si aggira sui 7 milioni». **E i benefici tangibili, a fronte di una spesa così ingente, quali sono?** «Siamo solo all'inizio. Attualmente stiamo lavorando con i porti per garantire l'abbattimento delle emissioni, come già avviene nel caso di utilizzo del gas naturale. E in questo frangente la situazione è anche migliore, perché le batterie non solo permettono una riduzione delle emissioni, ma le eliminano. Quello di Grimaldi, comunque, è stato un investimento calibrato sul lungo periodo ed è stato pensato soprattutto per salvaguardare l'ambiente. Vogliamo essere pionieri in questo campo e immaginiamo che

Traghetti green firmati Grimaldi presto a Livorno

La compagnia ha già due navi dotate di batterie al litio e ne sta costruendo altre 12: saranno pronte in estate

PROVIDER BMSB PER AUSTRALIA E NUOVA ZELANDA
TRATTAMENTI A CALDO (HT) E CON GAS SO₂ (fluoruro di solforile)
SU CONTAINER E MERCE VARIA

AREE OPERATIVE: LIVORNO - LA SPEZIA - RUBIERA

Centro Disinfestazione Livornese WWW.CDL.COM

Il Tirreno

Livorno

anche altre compagnie possano seguire la nostra rotta». **Quindi crede che i porti possano avere un futuro verde?** «Certo, penso che il futuro vada proprio in questa direzione e noi siamo pronti a discutere con le Autorità portuali per la fattibilità di questi importanti investimenti». **Alla luce di tutto ciò, Grimaldi pensa dunque di realizzare altre navi dotate di batterie al litio?** «Sì. I due cruise ferry di cui abbiamo parlato prima esistevano già, erano navi con motori tradizionali sulle quali abbiamo portato a termine un importante progetto di allungamento e miglioramento di tutti i servizi, incrementando la capacità di carico. All'interno del nuovo troncone di 30 metri, poi, sono state installate le mega batterie, senza togliere spazio al carico. Tutte le nostre nuove navi già in costruzione, invece, saranno costruite ibride. Nel prossimo futuro, ad esempio, le batterie saranno installate su 12 nuove navi ro/ro (traghetti ndr), in costruzione in Cina. Alcune di queste ultime, peraltro, è previsto che facciano scalo nel porto di Livorno». **E quando potremo vederle a Livorno?** «Molto probabilmente a partire dalla prossima estate. Per noi Livorno è uno dei porti più importanti». **Ma come è nata l'idea di realizzare navi a basso impatto ambientale e perché avete scelto di studiare un metodo in grado di abbassare le emissioni in porto e non, ad esempio, in mare aperto?** «Premetto che la sostenibilità ambientale è una componente essenziale di tutte le nostre attività. Nel caso specifico abbiamo pensato a come poter ridurre le emissioni provenienti dalle navi e a come riuscirci all'interno dei porti perché gli scali sono realtà molto vicini alle città. Ecco dunque il progetto delle batterie, strumenti che incidono sulle emissioni durante le soste». —

Il Tirreno

Livorno

«Primo: l'ambiente» Tra il mare e le banchine Livorno fa da apripista

L'INTERVISTA «Siamo fra le prime realtà portuali ad aver aperto gli occhi sullo stato dell'ambiente in questa delicatissima parte di mondo che sta fra il mare, le banchine e la città». Stefano Corsini, da poche settimane ritornato alla scrivania dell'Authority di Livorno e Piombino (dopo la sospensione prima dimezzata dal Riesame e poi annullata con rinvio dalla Cassazione), deve vedersela con i numeri del dossier ambientale messo nero su bianco dai suoi stessi uffici: ma non ci sta a vedere trasformare l'identikit del porto - anzi, di uno dei principali sistemi portuali del nostro Paese - in un guaio o una croce. Al contrario, è una opportunità: sempre che non si teorizzi che le merci devono smettere di viaggiare (ma questa sarebbe proprio un'altra storia...). «È bene acquisirne consapevolezza: è il primo passo per governare l'impatto. E far qualcosa per mitigarlo». Le cifre parlano chiaro. «Il nostro report è una prima fotografia, fatta di stime e parametri che dovranno essere poi supportate da rilevazioni effettive. Ci siamo rivolti anche a specialisti per costruire modelli matematici che ci permettano di capire come si diffondono i fenomeni, ad esempio nell'aria. Guai se ci fermiamo al primo scatto. Non serve né a rendere più efficiente il porto né a ridurre l'inquinamento». Lei vuol evitare che aver fatto da apripista si trasformi in un boomerang: altrove il problema non si presenta magari solo perché si tengono gli occhi chiusi... «Queste nostre azioni ci pongono all'avanguardia. Non ci limitiamo ad affidare un incarico all'esterno: è una materia sulla quale semmai ci apriamo a collaborazioni, ma lo facciamo mettendo al centro il lavoro dei nostri uffici. È un sapere che è dell'Authority». In effetti, è da tempo che anche nei piani operativi triennali il porto di Livorno parla di svolta "verde". «Il punto è riuscire a fare il salto dal livello delle enunciazioni a quello della pratica operativa. E questo ora è possibile perché nella riforma Delrio che delinea la strada per i piani energetici dei porti. Dunque, c'è un contesto in cui inserire i nostri sforzi e c'è un indirizzo generale che li sostiene». Ma intanto c'è quel che dice il vostro report... «Ripeto: è documentazione preliminare per mettere a punto una metodologia scientifica: bisogna arrivare a val idare le stime, metterle a sistema». Tradotto: non è una rilevazione, semmai una stima "econometrica" proiettando una serie di indicatori. «Da sola non basta per esaurire quel che c'è da conoscere: serve però a costruire i tasselli della conoscenza indispensabile per agire in modo efficace, senza "sparare" provvedimenti sulla base di quel che si ipotizza. Noi abbiamo fatto qualche passo in avanti...». Il prossimo? «Da qui a marzo conto di arrivare al piano energetico. Indispensabile per arrivare al documento di programmazione di sistema». Non bastavano il Prg portuale e il piano operativo triennale? «È cambiato il modo d'intendere il ruolo del porto...». Il porto che sfonda la cinta doganale e sta dentro un sistema territoriale... «Appunto. Ma per questo c'è da dotarsi di una bussola che indichi un orizzonte strategico. Qualcosa di più - assai di più - di un calendario di opere pubbliche da realizzare.



Il Tirreno

Livorno

Occorre una visione che, da un lato, consideri Livorno e Piombino come un sistema di porti dentro un sistema di territorio e, dall' altro, non rinchiuda il campo ai soli fattori economici ma tenga lo sguardo al rapporto con il mare, l' ambiente, la società. Guardo non ai cento metri fuori dal varco doganale ma ai cento chilometri tutt' attorno». Insomma, stiamo parlando di mezza Toscana...«Non so se sia mezza, di meno o di più. Parlo di "zona economica speciale", parlo del rapporto con la Regione, del sistema delle Camere di Commercio. Parlo anche della programmazione delle infrastrutture ferroviarie e di quelle stradali. C' è bisogno di una visione in cui i vantaggi del fare le cose insieme siano maggiori del campare sull' in terdizione delle iniziative altrui». Dal prossimo anno in base alla nuova regolamentazione internazionale le navi dovranno tagliare le emissioni di zolfo: la "rivoluzione" è alle porte. «È una scadenza così ravvicinata che è da capire come si concretizzerà. Ma intanto è in fase avanzata in termini sia autorizzativi sia progettuali l' idea di un terminal di gas naturale liquefatto (gnl) nei pressi della Darsena Petroli». C' è anche il progetto di Olt di dedicare metà del rigassificatore come polo del gnl nel mar Tirreno, c' è la Gas & Heat che lavorato traghetti con propulsori gnl in Usa e a Oristano sta sperimentando il format di impia nti gnl a terra a misura di isole...«Sì, Livorno può aver molto da dire in questo campo. E può avercelo anche Piombino, individuata come luogo dove potrebbe essere più interessante una "base" gnl per via dell' andirivieni di traghetti. Livorno ha dalla sua anche il progetto di elettrificazione delle banchine». Però rimasto lì perché gli armatori non hanno seguito questa strada...«Se è un interesse collettivo ridurre l' inquinamento non ci si può limitare a dire: gli armatori dovrebbero fare così e così. I costi sono altissimi. Ci sarebbe bisogno di incentivi all' armamento per adottare strategie che riducano le emissioni. E qui si torna all' inizio: c' è bisogno di una strategia a livello di governo. Sento che il governo Conte vuole puntare sul "Green new deal": i porti possono e ssere il luogo-chiave per provarci». --Mauro Zucchelli.

Il Tirreno

Livorno

Olt, il distributore del porto di Livorno C'è il sì della Regione

L'INTERVISTA Giulio Corsi Giovanni Giorgi, rosignanese, amministratore delegato di Olt. Come sta andando il 2019 dell' Offshore Lng Toscana? «Molto bene e ne siamo orgogliosi. Dal quarto trimestre 2018 stiamo ricevendo in media una nave a settimana, che corrisponde alla piena operatività del terminale. Nel 2019, prima con le procedure di allocazione della capacità di rigassificazione multi-annuale e poi con le allocazioni infra-annuali, per il secondo anno consecutivo il Terminale ha confermato che lavorerà al 100% della capacità fino a settembre 2020». **In numeri cosa significa?** «Sono stati allocati 41 slot su 41 disponibili per l' anno termico 2019/2020, per un totale di circa 6,3 milioni di metri cubi liquidi di capacità allocati. Questi dati confermano l' efficacia del nuovo meccanismo di allocazione di capacità di rigassificazione tramite aste introdotto nel 2018 che rende il settore più flessibile e capace di intercettare le richieste del mercato». **I carichi da dove arrivano?** «Da tutto il mondo, il 35% dagli Stati Uniti. Questo anche grazie alle specifiche del terminale che può accogliere circa il 90% della flotta mondiale di navi metaniere attualmente in servizio, fino alla classe "New Panamax" con capacità di carico di 180.000 metri cubi liquidi e può ricevere differenti tipologie di Gnl. Questo ha permesso a "Fsr Toscana" di ricevere, dall' inizio delle operazioni commerciali, Gnl da 10 diversi paesi (Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Peru, Qatar, Trinidad & Tobago e come già citato dagli Stati Uniti), oltre a carichi provenienti da altri Terminali europei (olandesi e spagnoli), garantendo una copertura geografica che va dall' Europa alle Americhe, fino all' Africa e al Medioriente». Qual è l' effetto sul bilancio di Olt? «Olt si conferma un punto fermo per il sistema gas nazionale sia nell' ottica della sicurezza degli approvvigionamenti, sia soprattutto sul fronte della diversificazione delle fonti. Di conseguenza il bilancio riflette per l' anno corrente e rifletterà per il prossimo anno l' incremento di attività registrato negli ultimi mesi e i risultati sono certamente positivi. Il pieno sfruttamento delle potenzialità del terminale non ha influenzato la qualità delle performance di Olt, che rimane una best practice dal punto di vista ambientale e della sicurezza». **È di pochi giorni fa la notizia dell' ingresso di Snam al posto di Iren dopo quello recente del fondo australiano First State Investments: questo duplice cambio nell' assetto societario, comporterà cambiamenti nelle scelte strategiche e operative?** «Vorrei anzitutto rivolgere un ringraziamento a Iren che ha svolto un ruolo decisivo fin dall' inizio della promozione di questa iniziativa industriale e, negli anni, ha contribuito poi ai successi che il Terminale sta conseguendo. Un ringraziamento e un apprezzamento per il lavoro svolto in Olt, vorrei rivolgerlo a chi operativamente ha rappresentato Iren nella società, in particolare, al mio collega Alessandro Fino. Per quanto ha riguardato l' ingresso di Fsi, il nuovo assetto societario non ha variato



Il Tirreno

Livorno

l' anima dell' azienda, come testimoniato dalla mia nomina. Sono stato scelto dai soci proprio nell' ottica di garantire la piena continuità. Sono certo che l' arrivo di Snam, cui va il mio benvenuto anche dalle pagine del vostro giornale, sarà all' insegna della continuità. Certamente, l' arrivo di un player primario del mercato nazionale e internazionale come Snam non potrà che portare benefici alla crescita ulteriore di Olt». Nel 2015 c' era un progetto ambizioso per Olt: diventare il rifornitore energetico del porto di Livorno e l' hub nazionale del gas per navigazione su cui era stato previsto un importante investimento. A che punto è quel progetto? «Si tratta del progetto di "Small Scale LNG" di Olt. Il 2019 si sta rivelando un anno decisivo: nel marzo scorso l' azienda ha iniziato l' iter autorizzativo per offrire il nuovo servizio e abbiamo già ottenuto il parere favorevole della Regione Toscana. Le modifiche impiantistiche necessarie dovrebbero essere realizzate entro fine 2020. L' avvio delle attività commerciali legate allo Small Scale è previsto per il 2021; questo nuovo servizio consentirà, a regime, di offrire ogni anno 41 slot di carico per piccole metaniere che potranno portare il Gnl presso gli stoccaggi in costruzione e nei porti». I porti verdi attraverso l' elettrificazione delle banchine sono stati un flop, almeno in Italia, sicuramente a Livorno, dove la banchina elettrificata non è praticamente mai stata utilizzata. È utopia pensare a navi che non inquinano, in navigazione ma soprattutto in banchina? «No, non è assolutamente un' utopia, anzi è una necessità. Dal 1° gennaio 2020, entreranno in vigore i nuovi limiti di legge fissati dall' International Maritime Organization sul livello di zolfo contenuto nei combustibili marini. L' Unione europea, inoltre, ha stabilito che entro il 2030 non si potranno più utilizzare combustibili inquinanti. Siamo di fronte ad un cambio di paradigma nel mondo della navigazione, in questo scenario il Gnl riveste un ruolo significativo e i nuovi progetti, come quello di Olt in ambito di Small Scale Lng, possono rappresentare importanti opportunità socioeconomiche per il territorio». Quale è la strada? «Il Gnl è sicuramente una delle soluzioni più interessanti nel breve-medio periodo. Il suo utilizzo permette di abbassare le emissioni di Co2 del 15% e quelle degli ossidi di azoto del 70%. Le polveri sottili scendono del 90% e gli ossidi di zolfo sono azzerati. La tecnologia necessaria al suo impiego, inoltre, è già disponibile e molte compagnie la stanno scegliendo». Quando potremo immaginare un Mediterraneo con navi che viaggiano a gas? «Un Mediterraneo solcato da navi a gas esiste già, ma si consoliderà nel prossimo futuro. Condizione imprescindibile resta la definizione di un quadro regolatorio certo e stabile, tale da permettere investimenti con tempi di ritorno sicuri». Il futuro di Giorgi è ancora al timone di Olt? «Lavoro in Olt dal 2003, la mia crescita professionale deve molto a questa società che ha creduto e investito in me. È stato un percorso vario e ricco di sfide. Olt è una società dinamica, costituita da persone che si sentono parte di un progetto, ed è un onore per me - che sono nato, ho studiato e vivo in questo territorio - farne parte. Vorrei sottolineare che, come sempre è stato, il mio impegno sarà massimo e orientato a salvaguardare le priorità del Terminale Olt, di tutti i soci di cui ho profondamente rispetto e del territorio che ci ospita. Ci tengo inoltre a ringraziare personalmente tutte le persone che hanno lavorato a questa iniziativa dal 2002, così come i nostri partner industriali, e le Autorità che sempre ci hanno guidato in questo lungo percorso». --

Il Tirreno

Livorno

Nuove aree portuali l'impatto ambientale sarà uno dei criteri per scegliere i progetti

L'inquinamento è pari a quello prodotto da 10.000 auto Il rispetto del territorio è un dibattito acceso nella città

Claudia Guarino Alle spalle svetta lo scheletro della Piombino d'acciaio. Tutt'intorno, invece, si sviluppa il Sin, sito d'interesse nazionale, individuato dal ministero dell'Ambiente come area da bonificare. Il porto di Piombino è una realtà caleidoscopica: accoglie merci e passeggeri, possiede aree strategiche, per le quali l'imperativo è attrarre investimenti, e zone d'ombra, in cui l'immobilismo è da anni una costante. Per Piombino il porto è cuore pulsante e ferita aperta, oltre a inserirsi di diritto nella questione ambientale che da qualche tempo scuote la città. Un recente dossier dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, ad esempio, fotografa la misura dello smog a cui dà vita, ogni anno, l'attività svolta intorno alle banchine: l'inquinamento, cioè, è pari a quello prodotto da 10mila auto. L'intenzione di correre ai ripari c'è. Claudio Capuano, dirigente dell'Authority, ad esempio, sottolinea che «nella selezione pubblica indetta per assegnare in concessione le nuove aree portuali uno dei parametri di valutazione riguarda proprio l'impatto ambientale dei progetti presentati. Già da tempo, comunque, si parla della necessità di ridurre l'inquinamento prodotto dalle navi». Nel frattempo, nel porto di Piombino, vengono messi in atto vari accorgimenti volti a prevenire, o comunque ad affrontare, eventuali problemi ambientali. Le azioni ordinarie, in questo senso, consistono in un costante monitoraggio dell'ambiente marino, dell'aria e del rumore i cui dati vengono poi inviati al ministero dell'Ambiente per i relativi controlli. «Sforamenti dei parametri non ci sono mai stati», fanno sapere dall'Authority. È capitato, invece, che qualche nave abbia perso olio in mare a causa di un incidente. In casi simili interviene la società Permare che si occupa, avendo ottenuto una concessione dell'Autorità di sistema portuale per i porti di Piombino e Portoferraio, anche di pulire gli specchi d'acqua e le banchine oltre che di riparare le falle che eventualmente si aprono nelle navi, mettendo in sicurezza gli scafi. Svolge, in aggiunta e al di fuori degli scali, anche un'altra attività. È capitato, ad esempio, che fosse allertata dalla guardia costiera per il recupero in mare aperto di alcune delle 56 ecoballe disperse al largo di Cerboli nel 2015. La società, in questo caso, si è occupata del recupero del rifiuto, che è stato per breve tempo depositato in un'area attrezzata del porto prima di essere indirizzato altrove per lo smaltimento. Nel porto di Piombino, insomma, prosegue la routine ambientale, tra scarichi e carichi, lavori da portare avanti, concessioni da affidare, bonifiche da effettuare e navi da demolire. Spostando, all'occorrenza altrove la posidonia e servendosi di muri di bolle durante i dragaggi per contenere la fuga di eventuali sedimenti. Il tutto pensando a come diventare un po' più "verde". —

FOCUS: PORTI

Nuove aree portuali l'impatto ambientale sarà uno dei criteri per scegliere i progetti

L'inquinamento è pari a quello prodotto da 10.000 auto. Il rispetto del territorio è un dibattito acceso nella città

PROIEZIONE



EURO RING S.r.l.
Quarantenni e componenti idraulici e pneumatici

SETTORE PORTUALE **SETTORE NAVALE**

Il tuo partner affidabile e competente

57121 LIVORNO - Via F. Petrucci, 31 tel. 0586 57121
Tel. +39 0586 57121 - Fax +39 0586 57121
amministrazione@euroring.it
www.euroring.it

TUV
certificati

Ctt TRASPORTI
la forza dell'esperienza



1. Manutenzione e trasporto di materiali industriali nei magazzini, cantieri e officine

2. Realizzazione e gestione di impianti di trattamento rifiuti

3. Gestione rifiuti e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

4. Trasporto e smaltimento di rifiuti

5. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

6. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

7. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

8. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

9. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

10. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

11. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

12. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

13. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

14. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

15. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

16. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

17. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

18. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

19. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

20. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

21. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

22. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

23. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

24. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

25. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

26. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

27. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

28. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

29. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

30. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

31. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

32. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

33. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

34. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

35. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

36. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

37. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

38. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

39. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

40. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

41. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

42. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

43. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

44. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

45. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

46. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

47. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

48. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

49. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

50. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

51. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

52. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

53. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

54. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

55. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

56. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

57. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

58. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

59. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

60. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

61. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

62. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

63. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

64. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

65. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

66. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

67. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

68. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

69. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

70. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

71. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

72. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

73. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

74. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

75. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

76. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

77. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

78. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

79. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

80. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

81. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

82. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

83. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

84. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

85. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

86. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

87. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

88. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

89. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

90. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

91. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

92. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

93. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

94. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

95. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

96. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

97. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

98. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

99. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

100. Trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi

Il Tirreno

Livorno

la voce dei movimenti dei cittadini

Navi da crociera sempre accese per ore «Esistono motori green e c'è chi già li usa»

Anche a Marina di Carrara si chiede l'elettificazione delle banchine per alimentare le navi in sosta o traghetti a Gpl

David Chiappuella «Una nave da crociera, anche se ormeggiata, produce emissioni inquinanti che equivalgono a quelle di un migliaio di auto in coda al semaforo con il motore acceso per 10-12 ore». A rilanciare l'allarme relativo alla presenza di tali imbarcazioni sono stati in questi giorni alcuni abitanti di Marina di Carrara, preoccupati per "una nuova, enorme nave da crociera", rimasta ormeggiata "per almeno 10 ore, con i motori accesi", nello scalo apuano. «Le ciminiere dell'imbarcazione - hanno scritto questi cittadini - hanno rilasciato nell'aria dei fumi estremamente maleodoranti. Una nave del genere, infatti, - sostengono gli autori della protesta - deve tenere i motori accesi per funzionare e garantire i servizi di bordo. In questo modo, però, essendo le navi da crociera alimentate da un gasolio molto più sporco di quello utilizzato per le auto, vengono liberati fumi altamente tossici, contenenti ossidi di zolfo, ossidi di azoto, polveri sottili e CO2». La sostanza che fa muovere la maggior parte delle motonavi è il residuo della produzione di altri combustibili ed è così densa e piena di contaminanti che deve essere riscaldata anche solo per poter scorrere nei tubi che alimentano i loro motori. Tra i peggiori inquinanti della Terra, infatti, figurano proprio gli oli combustibili pesanti che azionano questi mezzi. I cittadini di Carrara ricordavano anche l'esistenza di soluzioni in grado di fronteggiare il problema, come il "cold ironing", che consiste nell'elettificazione delle banchine per alimentare le navi in sosta. Questo sistema, però, risulta così all'avanguardia che a oggi in Italia le navi da crociera in grado di ospitarlo sono quasi inesistenti. A confermarlo è una ricerca dell'associazione Cittadini per l'Aria, da cui è emerso che su 174 navi censite soltanto 2 avrebbero già adottato dei sistemi per adeguarsi all'elettificazione delle banchine. Si tratta di due traghetti della Grimaldi, che possono azzerare le emissioni in porto, grazie alle batterie installate a bordo e ridurle durante la navigazione grazie agli scrubber, filtri che lavano i fumi dagli ossidi di zolfo. «La presenza di navi da crociera e mercantili che sostano per ore con i motori accesi nel porto di Carrara - conferma la vicepresidente dell'associazione Amare Marina Carla Gianfranchi - è reale e noi lo andiamo denunciando dall'epoca in cui abbiamo promosso il processo partecipativo "Porto le mie idee", incentrato sul futuro dello scalo apuano. Finora, però, la maggior parte degli abitanti di Marina di Carrara era sembrata interessarsi poco alla questione». Anche la vicepresidente di Amare Marina ha ricordato l'esistenza di navi da crociera più "green", compatibili con l'alimentazione a gas naturale liquefatto (Gnl), combustibile meno inquinante di quello tradizionale o che utilizzano la nafta usata attualmente per i veicoli stradali a motore diesel, che per legge deve avere una concentrazione di zolfo pari a 0,1 parti per milione, anziché quella di 3000 parti di zolfo per milione presente nel carburante della maggior parte delle motonavi. La compagnia francese Corsica Linea, ad esempio, ha già installato uno scrubber sul traghetto Vizzanova. Caronte & Tourist, invece, in servizio con la Sicilia, ha un traghetto compatibile con l'alimentazione a Gnl. --



Il futuro dei traghetti nel mare Adriatico

ANCONA Da trasporto a turismo, da **porto** a destinazione. Sono due gli orizzonti su cui lavorare per la crescita del **porto** di **Ancona** secondo le indicazioni della ricerca Ferry & avio: scenari, concorrenza, azioni, realizzata da Risposte Turismo per conto dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentata nell'incontro Competitività e sostenibilità delle Autostrade del Mare nel contesto della Cooperazione macroregionale Adriatico-Ionica, iniziativa di chiusura del progetto europeo Charge. Gli scopi dell'analisi, illustrati da Anthony La Salandra, direttore di Risposte Turismo, sono stati quelli di comprendere le performance del **porto** di **Ancona** e di approfondire la possibile concorrenza del traffico via mare con quello via aria, aprendo la riflessione sull'area Adriatica e sulle opportunità di sviluppo del traffico dei traghetti. Risposte Turismo ha preso in esame i collegamenti avio e traghetti dell'area adriatica, a forte vocazione turistica, su cui si affacciano oltre 150 destinazioni, analizzando le caratteristiche di 23 porti e 13 aeroporti. Ha anche approfondito le tematiche legate ai due settori con 20 interlocutori di diverse categorie, referenti di scali portuali nazionali e internazionali interessati da traffico ferry, rappresentanti di alcune realtà aeroportuali, operatori della distribuzione, tour operator e agenti di viaggio, responsabili di compagnie aeree e di traghetti. L'istantanea del traffico ferry e avio: Il **porto** di Spalato (Croazia) è leader dell'area adriatica nel traffico passeggeri su traghetto (quasi 5 milioni di passeggeri soprattutto di carattere nazionale) con Igoumenitsa (Grecia) e Zara (Croazia) a seguire (2,8 e 2,4 milioni). Bari e **Ancona** sono i due porti italiani più importanti per il traffico traghetti internazionale, che sfiorano entrambi 1,2 milioni di passeggeri, con Igoumenitsa e Durazzo (Albania) a seguire. I 13 principali scali dell'Adriatico, nel 2008, registravano circa 7 milioni di passeggeri, dal 2012 hanno movimentato poco più di 5,5 milioni di persone, cifra in decremento sino al 2015 (5,1 milioni), quindi in aumento sino agli ultimi anni in cui i passeggeri movimentati sono stati quasi 6 milioni. Il picco del traffico passeggeri del 2017 si è concentrato nei mesi estivi, in particolare a luglio ed agosto. A livello di rotte, le grandi direttrici del trasporto internazionale di passeggeri (e, quindi, di mezzi e merci) via ferry Ro-Pax sono **Ancona**-Spalato, Bari-Durazzo e **Ancona**-Igoumenitsa e infine il traffico da Venezia. Sono 14 le compagnie che nel 2018 hanno operato nell'area adriatico-ionica, 10 delle quali dedicate al trasporto tramite traghetto; le restanti 4 hanno operato con aliscafi e catamarani. Le compagnie operanti nel **porto** di **Ancona** nel 2018 sono state sei (Anek, Superfast, Minoan Lines, Jadrolinija, Snav e Adria Ferries), riconfermate per quest'anno. Fra le prime 10 compagnie aeree presenti in Italia, sei hanno un modello di business basato sul low-cost. Sulla base della ricerca, il volato nell'area adriatica ha registrato un +30% passando da 1,4 a 1,9 milioni di passeggeri in soli tre anni. Se gli aeroporti di Rimini e **Ancona** appartengono ad una fascia tra 300 e 400 mila passeggeri annuali, vi sono scali quali Bari, Verona, Pisa e Bologna con valori tra 3 e 8 milioni fino ad arrivare al range dei 10-22 milioni degli aeroporti di Venezia, Bergamo e Milano Malpensa (dati Enac, 2017). Se si considerano i quattro aeroporti adriatici di Corfù, Dubrovnik, Spalato e Zara, sedi di porti terminali di regolare traffico traghetti, la media di passeggeri trasportati si attesta attorno ai 2,3 milioni, con l'aeroporto di Corfù in prima posizione con 2,9 milioni di passeggeri, seguito da Spalato (2,8 milioni), Dubrovnik (2,3 milioni) e Zara, che ha movimentato, nel 2017, 589 mila passeggeri. Secondo i dati raccolti e elaborati da Risposte Turismo, negli ultimi dieci anni il traffico aereo di collegamento tra Italia e Croazia, Montenegro e Albania è aumentato progressivamente: sono stati 800 mila i passeggeri trasportati nel 2008 mentre nel 2017 sono stati gestiti



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

1,8 milioni di passeggeri. Aereo o traghetto? Oltre al tempo di viaggio e al prezzo del biglietto, nella scelta dell'aereo o del traghetto sono emersi, dall'analisi, elementi quali il rischio percepito, l'immagine di sé, la soddisfazione del viaggio, l'abitudine, la facilità di prenotazione, la proattività degli operatori e le esperienze e i feedback pregressi. Le variabili influiscono in modalità differenti in base agli specifici target di clientela di appartenenza. Il **porto** ferry del futuro: Dall'analisi, emerge la necessità di definire nuovi obiettivi strategici per il futuro del comparto ferry, che possono interessare anche il **porto** di **Ancona**. Tra gli obiettivi, il presidio delle criticità operative riscontrate o potenzialmente riscontrabili dal turista, con l'ipotesi di sviluppare, in ottica di medio lungo termine, un piano di comunicazione e marketing strategico di area simile a quello oggi utilizzato nel mondo dell'avio o, quantomeno, a quello delle compagnie di navigazione che lavorano nella zona del mar Tirreno. Queste ultime, infatti, risultano essere molto più dinamiche rispetto a quanto avviene in Adriatico oggi. Il piano dovrebbe mirare, negli anni, a migliorare l'immagine del viaggio in ferry, sia nei confronti degli operatori del settore sia verso il turista. Va ribadito come l'immagine e il posizionamento nella filiera turistica e nei consumatori delle due formule di viaggio siano infatti molto diversi. Tra le raccomandazioni emerse, vi è poi quella di segmentare la domanda, puntando, come già sottolineato, ad una serie di target molto specifici verso i quali elaborare e aumentare la sofisticazione del messaggio, con comunicazioni personalizzate di proposte e prodotti ad hoc. Si ritiene poi fondamentale lavorare per garantire adeguati standard di qualità, a cominciare dal miglioramento delle infrastrutture e dei servizi disponibili. Tra questi, la sicurezza per oggetti e beni personali nei veicoli, la gestione delle code, la digitalizzazione delle procedure, l'attenzione agli animali in viaggio. Inoltre, dovrebbero essere sostenute le attività di valorizzazione che, dall'esperienza in **porto**, permettano una più facile scoperta del territorio. Utile allo scopo, la presenza online di tutte le informazioni interessanti per il turista attraverso uno o più racconti di viaggio da crearsi appositamente. I nuovi pubblici del traffico ferry: La ricerca ha individuato nuovi segmenti di mercato da sviluppare per il traffico traghetti rispetto a quelli più tradizionali, legati ad una differente domanda di servizi e di stili di vita: Pet friendly il trasporto di animali può orientare nella scelta una significativa base di domanda; Viaggio sereno domanda di terza età, prevalentemente di provenienza tedesca; Apprendisti capitani il turismo nautico è tra le modalità di fare vacanza che più dimostra di mantenere un proprio potenziale attrattivo e di crescere nei numeri; Affordable luxury è la frontiera di chi desidera vivere una esperienza di vacanza a cinque stelle ma non ha il budget disponibile per poter scegliere indiscriminatamente la destinazione; Easy rider gli appassionati delle due ruote sono tra i più evidenti esempi di chi sceglie dove andare in vacanza a partire dal mezzo con il quale vi andranno; Last minute per l'acquisto di viaggi e vacanze in prossimità temporale con la data di partenza. **Porto** di **Ancona**: da trasporto a turismo, da **porto** a destinazione Sulla base di queste esigenze e delle nuove possibilità di mercato, anche il **porto** di **Ancona** può orientarsi nel determinare un futuro di crescita basandosi sulle opportunità offerte da un cambio culturale. Si tratta di provare a sostituire due termini con altrettante parole si legge nella ricerca di Risposte Turismo -, un salto logico nel comparto ferry già ampiamente realizzato in quello avio, un salto, un cambio di passo, che può generare importanti innovazioni e accelerazioni incidendo sulle dinamiche e sui risultati di quel comparto. La prima sostituzione da operare è quella da trasporto a turismo. Fino ad oggi, il traghetto è stato considerato esclusivamente una commodity, un servizio di base per soddisfare un'esigenza di trasferimento da un punto ad un altro, finendo con l'essere progettato e percepito come trasporto. Il secondo cambio da operare è quello da **porto** a destinazione. Lo stimolo è a pensare un nodo logistico in un'ottica ancora una volta turistica integrando sempre di più il **porto** con la città. Il progetto Charge Acronimo di Capitalization and Harmonization of the Adriatic Region Gate of Europe, cofinanziato dal Programma di cooperazione interregionale Italia-Croazia, il progetto Charge è stato coordinato da Ram Logistica Infrastrutture e Trasporti SpA. Fra gli obiettivi del progetto, quello di individuare soluzioni per migliorare l'efficienza e la sostenibilità ambientale dei servizi intermodali marittimi tra Italia e Croazia. I diciotto mesi di progetto hanno visto la fitta collaborazione di alcuni tra i maggiori partner marittimi dei due Paesi coinvolti, che hanno realizzato una vasta raccolta di buone pratiche in tema di intermodalità, varie analisi congiunte dei potenziali

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

flussi di traffico tra i porti italiani e croati insieme a sei azioni pilota a supporto della connettività intra-portuale. Tra queste, parte della progettazione del complesso sistema di intelligenza artificiale del porto di Ancona che permetterà di automatizzare il processo di autorizzazione dei veicoli che transitano nei terminal traghetti, oggetto di un innovativo accordo di cooperazione con l'Agenzia Dogane e Monopoli. Tutte le azioni sono state fondamentali per l'elaborazione di una proposta congiunta tra Italia e Croazia che andrà a definire un set di politiche per incentivare il trasporto intermodale così come di un piano di azione transfrontaliero, il Charge Cross Border Action Plan, finalizzato allo sviluppo di una politica di pianificazione integrata di investimenti infrastrutturali.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

All' Authority si discute del futuro dello scalo

PORTO Torna a riunirsi oggi pomeriggio dopo la lunga pausa estiva il Tavolo del Partenariato in **Autorità portuale**. A partire dalle 16 si incontreranno nel salone comitato di Molo Vespucci rappresentanti di sindacati, armatori e dell' intero cluster marittimo per focalizzare, come prevede la legge, le priorità dello scalo che dovranno poi essere recepite dal Comitato di gestione. E la riunione odierna, chiesta a gran voce dai sindacati, si prospetta accesa. Verranno portate all' attenzione del presidente Francesco Maria di Majo e della segretaria Roberta Macii (che ha firmato la convocazione del tavolo) alcune delle principali criticità che stanno interessando lo scalo negli ultimi mesi. Il primo punto all' ordine del giorno, infatti, dopo le comunicazioni di rito del presidente, è l' istituzione di un tavolo di crisi e l' individuazione di possibili misure di incentivazione dell' esportazione anche finalizzata all' attivazione di nuove linee commerciali internazionali di prodotti e merci del territorio. Proprio il tavolo di crisi era stato chiesto dai sindacati, dopo lo sciopero del comparto, alla luce del calo delle merci certificato dagli stessi dati forniti da Molo Vespucci. «E' arrivato il momento dice afferma il responsabile della Filt Cgil Alessandro Borgioni - che si chiariscano i piani e le strategie del porto. Ma soprattutto che ci vengano date risposte su alcuni interrogativi come quello delle disponibilità di banchine commerciali. Ovvio che si parlerà anche del futuro della darsena traghetti, anche se ancora è prematuro. Ci sono problemi più urgenti, come la vicenda Rtc-Cfft che è tutt' altro che risolta». L' amministratore delegato del Civitavecchia Fruit Forrest terminal Steven Clerckx la scorsa settimana, parlando dei contatti presi ad Amburgo con le principali compagnie di crociera per rilanciare l' interporto, è tornato a chiedere certezze sulla disponibilità della banchina 24. «Non possiamo permetterci di aspettare il Tar a dicembre aveva detto perché i clienti e le merci non aspettano e vogliono attracchi certi e definiti». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Urgente realizzare approdi per le piccole imbarcazioni»

LA PROPOSTA Non soltanto il progetto dell'itticoltura. La Frasca e il suo litorale, molto frequentato dai civitavecchiesi, già da qualche settimana sono al centro del dibattito anche per la rimozione degli ormeggi abusivi (nella foto uno di quelli sequestrati) operata dalla Capitaneria di **porto** nel corso di mirati e ripetuti interventi. Operazioni sacrosante, anche alla luce delle nuove normative sulla tutela ambientale degli specchi acquei, che però ripropongono la necessità di dotare Civitavecchia di approdi per piccole imbarcazioni. Di questa esigenza si è fatto interprete il Partito democratico, che proprio ieri ha presentato una mozione sull'argomento firmata dai suoi tre consiglieri comunali Marina De Angelis, Marco Di Gennaro e Marco Piendibene. Gli esponenti dem nel documento prendono spunto dal progetto e dal prossimo avvio dei lavori per il Marina yachting nel **porto** storico. I tre oppositori lamentano il fatto che «il consiglio comunale non sia mai stato non solo investito, ma neanche informato di tale problematica, nonostante l'amministrazione comunale (quella del Movimento 5 Stelle guidata da Antonio Cozzolino, ndc) abbia partecipato a numerosi incontri». Ma a parte la rivendicazione a parlare di questo insediamento nella massima assise del Pincio, i tre consiglieri del Partito democratico sottolineano come «tale progetto non dia risposte ai tanti cittadini possessori di piccole imbarcazioni» e come «l'esigenza di un approdo si sia ulteriormente aggravata dopo la rimozione degli stalli nella zona della Frasca». Tra l'altro, aggiungono, senza che venissero rispettati gli impeggni presi per garantire soluzioni alternative. Da qui il doppio quesito che De Angelis, Di Gennaro e Piendibene nella loro mozione pongono al sindaco Ernesto Tedesco. Da una parte gli chiedono infatti di «relazionare sullo stato dell'arte» del Marina yachting e «sul ruolo svolto dalla precedente amministrazione, tenuto conto anche dei ricorsi che sono stati presentati in merito al progetto» approvato dalla Conferenza dei servizi. Ma nello stesso tempo chiedono anche il primo cittadino «di presentare, in tempi brevi, un piano per la realizzazione di adeguati approdi per le piccole imbarcazioni dei civitavecchiesi che possa essere condiviso in Consiglio comunale al fine di avviare una reale politica in favore dei piccoli diportisti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



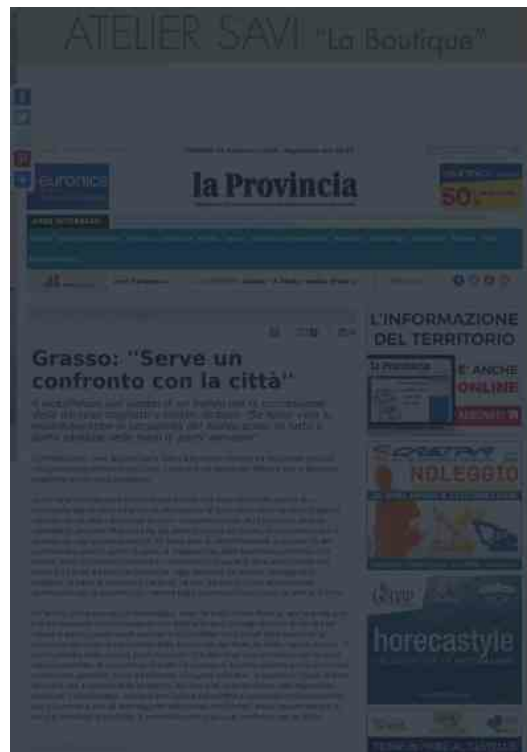
La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grasso: "Serve un confronto con la città"

Il vicesindaco sull' ipotesi di un bando per la concessione della darsena traghetti e servizi. Grasso: "Se fosse vero si modificherebbe la peculiarità del nostro scalo. Di fatto il porto sarebbe nelle mani di pochi armatori"

CIVITAVECCHIA - «Ho appreso dalla stampa le notizie relative ad importanti sviluppi che potrebbero verificarsi nel porto. Si parla di un bando per affidare ben 4 banchine pubbliche ad un unico armatore». Lo dichiara il vicesindaco Massimiliano Grasso che interviene sulla notizia di un imminente bando della **Adsp** per la concessione di gran parte della darsena Traghetti. «Notizia su cui però - prosegue Grasso - il rappresentante del Comune in seno al comitato di gestione Pino Lotto ha già detto di essere all' oscuro. Dall' **Authority** non è arrivata ad oggi alcuna smentita. Se fosse vero si modificherebbe la peculiarità del nostro scalo, ovvero quella di avere la maggioranza delle banchine pubbliche. Ora invece, oltre al terminal container in concessione, si parla di dare all' armatore che vincerà il bando 4 banchine pubbliche, oggi utilizzate da diverse compagnie di traghetti, si parla di concedere l' articolo 18 alla Traiana che così diventerebbe terminalista per la banchina 23, mentre tutto il terminal croceristico da anni è di Rct». Un' ipotesi che preoccupa il vicesindaco. «Non ho nulla contro Traiana, per la quale anzi nutro il massimo rispetto essendo una delle principali aziende storiche locali. Ma mi chiedo a questo punto quale sarebbe il futuro delle merci (quali altre banchine gli sarebbero dedicate) e soprattutto delle Autostrade del Mare. Di fatto - tuona Grasso - il porto sarebbe nelle mani di pochi armatori. Si tratta di un nuovo indirizzo per lo scalo che cambierebbe la prospettiva di traffici e sviluppo e avrebbe impatti anche sui servizi di interesse generale, come ad esempio sul lavoro della Pas, la società in house di Molo Vespucci che si occupa della sicurezza, ma non solo. Una decisione così importante - conclude il vicesindaco - non può non essere concertata e condivisa preventivamente con il Comune e con gli altri soggetti istituzionali che hanno i propri rappresentanti in seno al comitato di gestione. È necessario che si apra un confronto con la città». (24 Set 2019 - Ore 09:30)



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Vedute del Porto Antico di Civitavecchia: la Mostra al Forte Michelangelo

Tutte le informazioni utili per visitare la Mostra "Vedute del Porto Antico", organizzata dall' Associazione Culturale Scrinium Arte, dal 24 settembre al 30 settembre 2019

Nella suggestiva location del Forte Michelangelo dal 24 al 30 settembre 2019, dalle 10.30 alle 13.00, si terrà un' esposizione dedicata alle vedute del **Porto** antico di **Civitavecchia**, organizzata dall' Associazione Culturale Scrinium Arte. L' ingresso è gratuito. L' esposizione è curata dalla storica dell' arte Eleonora Chinappi, dall' archeologo Massimiliano Galletti, dai dott.ri Daniele Baroncini e Francesco Bravi, esperti in comunicazione e management dei beni culturali, soci fondatori dell' Associazione Culturale Scrinium Arte, la cui mission da diversi anni è quella di valorizzare attraverso visite guidate, eventi e conferenze il patrimonio culturale locale. Cartoline postali d' epoca, illustrazioni e riproduzioni di preziose incisioni raccontano la storia e le vicende del **Porto** di **Civitavecchia**, raffigurando scorci architettonici ormai perduti, ritratti di attività che riflettono le secolari tradizioni cittadine. Tutta la mostra è incentrata sull' immagine del **porto** di allora, racchiuso tra i moli del Bicchiere e del Lazzaretto, dalla cinta muraria di Urbano VIII e all' arsenale del Bernini, delimitato a mezzogiorno dal Forte Michelangelo. L' obiettivo dell' esposizione 'Vedute del **Porto** Antico' è valorizzare la storia e l' importanza del **porto** di **Civitavecchia**, non solo per gli abitanti ma anche per i turisti 'Con la consapevolezza che, nonostante le distruzioni dell' ultima Guerra Mondiale, il **Porto** sia ancora qui davanti a noi con una storia affascinante tutta da raccontare'. Non resta altro che visitarla Enjoy!



Informazioni Marittime

Napoli

Tanto traffico a Napoli, Terminal Flavio Gioia prolunga gli orari

La decisione dopo un incontro tra la dirigenza del terminal e la Fai-Confrtrasporto

Il polo container del **porto di Napoli** è in affanno con l'aumento del traffico degli ultimi giorni. Per questo il Terminal Flavio Gioia (TFG) ha deciso di ritardare l'orario di chiusura per venire incontro alle esigenze degli autotrasportatori. La decisione viene da una riunione che si è tenuta oggi al terminal tra la Fai-Confrtrasporto e il general manager di TFG, Rosario Tripicchio. La principale soluzione proposta, «immediatamente accettata nell'ottica di miglioramento della filiera portuale», rende noto la Fai, è stata quella di prolungare l'orario di chiusura del terminal fino alle 19, tutti i giorni, e fino alle 22 in presenza di navi. Durante la riunione è stata anche discussa l'ipotesi di utilizzare l'area esterna per ampliare gli spazi di manovra dei mezzi pesanti e quella di anticipare l'apertura del terminal alle 6. Ipotesi ancora tutte da valutare e su cui, informa la Fai, «terremo informati gli associati».

'Smart port award 2019': premiata l'AdSp mar Tirreno centrale

Riconosciuto l'impegno per i dragaggi di Napoli e Salerno

Redazione

NAPOLI Durante la fiera RemTech Expo, l'evento sulle bonifiche, rischi ambientali e naturali, sicurezza, manutenzione, riqualificazione, rigenerazione del territorio, cambiamenti climatici e chimica circolare, che si è chiusa a Ferrara pochi giorni fa, sono stati più di uno i premi conferiti alle Autorità di Sistema portuale italiane. All'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale è stato assegnato il riconoscimento Smart port award 2019, premio che ogni anno viene riconosciuto ai porti che si sono distinti per attività innovative e per progetti a favore della sostenibilità ambientale. Il segretario generale, Francesco Messineo ha ritirato il premio esprimendo, a nome di tutto l'ente, i ringraziamenti per essere stati scelti per lo Smart port award 2019: Siamo soddisfatti del riconoscimento che premia il nostro impegno e la nostra intensa attività per la realizzazione dei dragaggi nei porti di Napoli e Salerno. Si tratta di opere estremamente complesse che richiedono l'applicazione di tecnologie nuove, a cui si affiancano sofisticate attività di valutazione e monitoraggio dell'impatto ambientale. Per questo devo ringraziare anche gli enti che supportano il nostro lavoro come l'Arpac, la Stazione zoologica Anton Dohrn e le Università campane.



Napoli, container refrigerati al posto delle lavatrici

Ghiraldi: «Sono maturate le condizioni per invadere la Cina con l'ortofrutta italiana»

Dalle lavatrici ai container refrigerati di nuova generazione. Sembra essere questo il destino dello stabilimento Whirlpool di Napoli, dove lavorano più di quattrocento persone. Il passaggio di proprietà dello stabilimento alla società elvetica PrsPassive refrigeration solutions di Lugano non è stato però gestito con diplomazia dal gruppo statunitense degli elettrodomestici e ha suscitato la reazione dei sindacati che hanno chiesto chiarimenti. Proprio in questi giorni Prs, una realtà con un progetto innovativo, ma poco conosciuta, sta cercando di colmare il gap diplomatico lasciato in eredità da Whirlpool, incontrando rappresentanti delle istituzioni e dei lavoratori. Il passaggio dalla costruzione di elettrodomestici a quello di container può essere letto come un segnale dell'importanza che trasporti e logistica possono assumere per l'economia italiana. E' anche vero però che per i lavoratori si tratta di un salto nel buio, da un settore produttivo maturo, ma noto, a quelle che finora sono soprattutto promesse e una scommessa su una nuova tecnica. I container a refrigerazione passiva sono diversi dai tradizionali reefer perché non richiedono di restare continuamente collegati alla rete elettrica. Si tratta di una via di mezzo fra container reefer e dry, particolarmente adatti per il trasporto di ortofrutta. L'obiettivo è aggredire il mercato fra Europa e Cina. «L'utilizzo dei container a refrigerazione passiva spiega il titolare di Prs, Alberto Ghiraldi è possibile sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno a tariffe dry grazie all'autonomia energetica che è una delle caratteristiche essenziali del sistema, sia per la merce dry sia per quella reefer. Prs ha sia una società in Svizzera sia una joint venture in Cina. Questo permette di garantire manutenzione, servizi e supporto tecnico globale per Unione europea, paesi lungo la Silk Road e Cina. In quest'ottica la società ha deciso di fare un accordo con produttori spagnoli per aprire la via della Cina alle merci spagnole. Si tratta di sinergie su cui Prs sta lavorando da tempo e che adesso si concretizzano, grazie ai cambiamenti globali in corso. La chiave di volta è il container Prs e i risparmi che consente. Dall'Europa verso il Far East, il costo del nolo è di 10 mila euro per un container reefer e di 3 mila euro per un container a refrigerazione passiva che, avendo autonomia energetica, viaggia alle condizioni di un dry». Per quanto riguarda le nuove condizioni che favoriscono l'attività della sua società, Ghiraldi spiega: «E' in corso un cambiamento storico a livello globale. Primo, c'è un enorme fabbisogno da parte della Cina, in particolare di ortofrutta, con aumento dei prezzi, a fronte di una qualità loro che non è paragonabile con la nostra, che è superiore. Addirittura in Cina il prodotto biologico oggi costa più che in Italia. C'è l'opportunità di vendere in Cina a clienti pregiati. Secondo, la guerra commerciale fra Cina e Stati Uniti è molto positiva per il nostro settore ortofrutticolo. In questa guerra la Cina batte sul settore agricolo: ha bloccato tutto l'import che prima proveniva in gran quantità dagli Stati Uniti, i cui prodotti sono di qualità infima rispetto ai nostri a parità di prezzi. Si apre una finestra per le esportazioni italiane. Terzo aspetto: la Russia ha tolto l'embargo sul passaggio di prodotti via treno lungo la Silk Road, che in precedenza aveva bloccato per ritorsione contro le sanzioni. Mentre, viaggiando via nave, la merce arriva sulla costa, con un transittivo di cinque settimane oltre alla parte via terra, quindi complessivamente di circa sei settimane, via treno raggiunge direttamente Pechino con un transittivo di meno di 20 giorni. Attraverso la Russia si può adesso esportare una gamma enorme di prodotti che prima erano bloccati. Qualcuno finora aveva ipotizzato, sbagliando, che si potessero seguire altre strade. Penso alla barzelletta delle arance che qualcuno aveva proposto di inviare via aerea. Sono invece questi tre elementi globali che hanno cambiato il potenziale di esportazione dell'Italia e della Spagna».



Crociere, Msc raddoppia: «E nel 2020 c'è Grandiosa»

Napoli al centro della strategia Massa: «Passeggeri +120%»

Msc Crociere ha cominciato l'anno 2019 annunciando una forte crescita della propria attività nel porto di Napoli. La stagione si è aperta con la maiden call della nuova ammiraglia Msc Bellissima, capacità massima da 5.714 passeggeri, dove a fare gli onori di casa c'era Leonardo Massa, country manager per l'Italia della compagnia. L'offerta è stata raddoppiata rispetto all'anno precedente affiancando alla Bellissima la Msc Fantasia da 4.363 passeggeri. E come ciliegina sulla terra è stata messa in campo la Msc Lirica, che nel 2003 fu la prima nave costruita ex novo nella storia della compagnia e che fu battezzata proprio a Napoli, utilizzata come villaggio olimpico per gli atleti delle Universiadi. «Il 2019 afferma oggi Leonardo Massa, mentre la stagione estiva volge alla conclusione è stato un anno estremamente positivo per le crociere a Napoli. Abbiamo avuto 82 scali, più del doppio rispetto al 2018, con 370 mila passeggeri (+120 per cento). E il 2020 sarà l'anno dell'arrivo della Msc Grandiosa che toccherà Napoli al lunedì». Massa è da poco tornato dalla cerimonia della moneta ai cantieri Fincantieri di Monfalcone, dove è cominciata la costruzione di una nuova ammiraglia, la Msc Seashore, in consegna nel 2021 e lunga 339 metri. E poche ore dopo ha incassato il via libera, da parte dell'amministrazione statunitense, al contratto finale per la progettazione, design e costruzione di due terminal crociere e due accosti nel porto di Miami. Le nuove navi di Msc saranno così in grado di attraccare nella nuova base della compagnia: i terminal potranno accogliere contemporaneamente due navi da 7 mila passeggeri l'una, per una capacità giornaliera complessiva di 28 mila persone. Il prossimo 9 novembre ad Amburgo verrà invece inaugurata proprio la Grandiosa. Un programma di crescita, quello della compagnia ginevrina, che sta beneficiando anche Napoli. Msc sta aumentando i propri addetti anche negli uffici amministrativi, a un ritmo di uno in più al mese, rispettando il programma previsto. Riguardo al rapporto fra città e porto, con i problemi anche recenti che riguardano i tassisti abusivi, Massa riconosce che «ci sono aree di miglioramento logistico», citando i casi dell'accessibilità dei taxi e dei collegamenti con l'aeroporto, mentre speranze sono riposte nella risistemazione di piazza Municipio, proprio di fronte al molo Beverello dedicato alle crociere. «Il porto di Napoli aggiunge è inserito in una città che l'abbraccia e che ha un interesse culturale grandioso». Riguardo all'esperienza delle Universiadi, il manager racconta: «L'evento è stata una vetrina straordinaria. Napoli ha dimostrato di saper fare squadra bene. L'utilizzo di Lirica come villaggio per gli atleti e organizzatori è stato un successo, tanto che molti che sono stati ospiti ci chiedono dove andrà la nave per poter di nuovo ripetere l'esperienza. Un'esperienza unica: la nave era un hotel a cinque stelle di fronte al Maschio Angioino e nel cuore della città». Anche per Msc i prossimi anni rappresenteranno una svolta green, con l'arrivo nel 2023 di un'unità con sistema propulsivo dualfuel. «Il nostro obiettivo sono le emissioni zero. Investiremo cinque miliardi di euro per cinque nuove navi a gas naturale liquefatto, che oggi è il combustibile meno inquinante. L'investimento riguarderà anche il trattamento delle acque, il risparmio energetico e il calo delle emissioni». Riguardo alle difficoltà giudiziarie che sta attraversando l'Authority, Massa auspica il ritorno a «una situazione di stabilità. Per portare avanti investimenti a lunga scadenza serve una continuità operativa». www.themediterranean.it



«Cerchiamo aree per accogliere la crescita dei traffici»

Preoccupazione per le inchieste sul porto di Napoli e per il rinnovo del contratto portuale

Il terminal Conateco di Napoli sta vivendo un periodo di crescita. Dopo aver chiuso il 2018 con la movimentazione di 560 mila teu, sta crescendo del 14 per cento. E si appresta ad attrezzarsi per crescere ancora, come racconta l'amministratore delegato, Pasquale Legora De Feo. «Abbiamo firmato un contratto con Zpmc racconta Legora De Feo per sostituire una delle nostre sei gru di banchina shiptoshore. Attualmente abbiamo tre gru operative, due in fase di revamping e una che sarà sostituita, quando fra dodici mesi arriverà la nuova gru». Che capacità massima hanno queste gru? «Con il dragaggio del porto e i fondali a 14,20 metri possiamo accogliere navi fino a 14.000 teu. Per questo siamo impegnati nella ricerca di spazi dove stoccare la merce, che prevediamo arriverà in volumi sempre maggiori. Il traffico del terminal è in crescita per il quarto anno consecutivo. Abbiamo due offdocks in affitto e siamo in trattativa per acquisire altre aree esterne al porto. In particolare vogliamo acquisire una piastra da 80 mila metri quadrati. Intanto abbiamo ripreso le assunzioni per i nostri terminal Conateco (container) e Soteco (roro) ». Oltre ai depositi offdocks, per le banchine campane è importante anche lo sviluppo degli interporti di Nola e Marcianise. Qual è la situazione dei legami fra questi e le banchine? «Il rapporto non c'è. Non è stato ancora risolto il problema delle connessioni, serve una regia con il coordinamento della Regione e dell'Autorità di sistema portuale». A proposito di Authority, le inchieste della magistratura stanno frenando l'azione del presidente Pietro Spirito. Come vivete questa situazione come operatori del porto? «La situazione in cui si trova l'Autorità di sistema sta provocando un danno enorme, i progetti rallentano. La priorità è il progetto per la Darsena di Levante (anch'esso nel mirino dell'Anac per il sospetto che i costi siano stati gonfiati, ndr). Noi abbiamo una concessione di 50 anni su quell'area e abbiamo in programma investimenti per 220 milioni di euro. Pensiamo che per avere quest'area ci vorranno al minimo 2 o 3 anni. La Darsena di Levante avrà un pescaggio naturale di 17 metri, potremo accogliere navi fino a 20.000 teu. Per questo per noi è importante acquisire depositi offdocks dove accogliere grandi quantità di merce». Come giudica gli effetti della riforma della governance portuale? «Siamo fermissimi. Il nostro auspicio come operatori è che il nuovo ministro ci metta mano. L'esperienza con il ministro Toninelli da questo punto di vista è stata negativa. Ma per noi non c'è soltanto questo tema. Siamo nel pieno della trattativa per il rinnovo del contratto dei lavoratori portuali. E' una situazione che ci lascia in una condizione di sospensione». Quando è scaduto il contratto? «Lo scorso anno. Siamo ancora distanti nota il terminalista, che è vicepresidente di Assiterminal e presidente della sezione portuale di Confindustria in Campania dalla controparte sindacale per quanto riguarda la piattaforma da approvare. Loro chiedono l'istituzione, a prescindere da ogni valutazione, di un fondo per l'avviamento alla pensione. Noi vogliamo capire prima quale sarà il costo, che finora è stato di competenza pubblica e che si vorrebbe far alimentare alle imprese. Ne vogliamo parlare e abbiamo chiesto la creazione di una commissione in cui siano rappresentate entrambe le parti per capire come funzionerà. Al di là del fondo, sulla questione dell'adeguamento economico del contratto abbiamo posizioni più vicine ». Chiudiamo con una nota positiva: negli scorsi anni le Ferrovie hanno ripreso a scommettere sul traffico merci. «No, purtroppo si sono fermate di nuovo. Le ferrovie sono necessarie per sviluppare la vocazione logistica del Paese. Se non riusciamo a connettere i mercati non cresceremo».



L'onda dei crocieristi fa felici i porti campani

Cognolato: «Mercato in forte crescita anche nel 2020 e nel 2021»

Un 2019 con il botto sul fronte del traffico crocieristico nel porto di Napoli, ma anche Salerno e Castellammare di Stabia i due porti che fanno parte dell'AdSP del Tirreno Centrale sono travolti da questa onda favorevole. Partiamo da Napoli i cui numeri sono a dir poco eccezionali: un milione 350mila crocieristi, cifra che batte il precedente record di un milione 290mila raggiunto nel 2016. Mercato in salute Un record, questo del 2019, che romperemo presto commenta Tommaso Cognolato, presidente della Terminal Napoli, la società che gestisce il traffico crocieristico partenopeo. Forse anche entro la fine dell'anno. E questo mentre le previsioni per il 2020 ed il 2021 parlano ancora di crescita, forte del fatto che il 30% delle compagnie privilegiano il porto di Napoli grazie allo straordinario appeal della città e dei suoi dintorni ricchi di storia, mistero, fascino, bellezze naturali ed artistiche. Costa ed Msc Crociere, per esempio, portano qui regolarmente le loro navi più grandi e moderne mentre Royal Caribbean aumenta il numero di approdi e passeggeri con i suoi alberghi galleggianti che sfornano oltre seimila crocieristi ad approdo. Un apporto importante per l'economia della città se consideriamo che ogni passeggero lascia in città circa 100 euro senza contare l'indotto. Dimenticavo di aggiungere una cosa continua Cognolato abbiamo sempre parlato con rammarico del fatto che nessuna compagnia crocieristica facesse di Napoli il suo home port: ebbene, ora c'è, da qualche mese la compagnia inglese Marella porta nello scalo partenopeo ogni mercoledì 1.600 passeggeri. Arrivano con voli charter dall'Inghilterra, li imbarcano e riportano in aeroporto quelli che hanno concluso a Napoli la loro crociera. E qui aggiungo una bella novità, il prossimo ottobre inaugureremo alla Stazione Marittima un albergo da 250 posti letto: si chiamerà Smart Hotel. Non solo buone notizie. Si potrebbe allora dire che va tutto a gonfie vele? Beh, non proprio. Non possiamo reggere questa continua crescita se il porto non effettua i necessari adeguamenti strutturali. Lo scalo partenopeo è ancora quello del 1936, le banchine vanno allungate e si potrebbe iniziare dal Molo Angioino dove due navi dell'ultima generazione non possono entrare contemporaneamente. Le navi in costruzione sono sempre più lunghe e bisogna correre ai ripari sia per continuare a far fronte al traffico crescente, sia per mantenere i livelli di accoglienza. Senza poi affrontare l'annoso problema dell'accoglienza della città in termini di traffico, sicurezza, trasporti ecc.. che viene in parte compensato dalla sua bellezza, vivacità ed umanità. Oltre Napoli Da Napoli a Salerno e Castellammare: il primo incassa quest'anno, sempre nel settore crocieristico, un più 16,8% mentre il porto stabiese raggiunge il più sei per cento e si sta ritagliando sempre più una sua nicchia accogliendo le navi di piccole e medie dimensioni comprese quelle di lusso in considerazione della posizione baricentrica tra Capri, Pompei, la costiera sorrentina ed amalfitana. Per Salerno le prospettive per i prossimi anni sono più che ottimistiche: parte, infatti, l'escavo dei fondali che dovrebbe completarsi entro la primavera del 2021. Il bando del valore di 38 milioni di euro è stato aggiudicato alla Società Italiana Dragaggi. www.themeditelegraph.it



Export in calo a luglio: 2,3%

Ma su base annua il dato è positivo

A luglio entrambi i flussi commerciali con l'estero registrano una flessione congiunturale, più intensa per le esportazioni (2,3%) che per le importazioni (0,5%). La diminuzione congiunturale dell'export è da ascrivere al calo delle vendite sia verso i mercati extra Ue (3,9%) sia verso i paesi Ue (1,1%). Lo rileva l'Istat aggiungendo che nello stesso mese la crescita dell'export su base annua è ampiamente positiva e pari a +6,2%, trainata dall'incremento delle vendite registrato sia per l'area extra Ue (+8,0%) sia, in misura minore, per quella Ue (+4,7%). Analogamente le importazioni sono in aumento (+1,8%) sia dai mercati extra Ue (+2,8%) sia dall'area Ue (+1,0%). Si stima che il surplus commerciale aumenti di 1.972 milioni di euro (da +5.659 milioni a luglio 2018 a +7.631 milioni a luglio 2019). Nei primi sette mesi dell'anno l'avanzo commerciale raggiunge +29.710 milioni (+53.484 milioni al netto dei prodotti energetici). Nel trimestre maggioluglio 2019 rispetto al precedente si rileva un aumento per le esportazioni (+1,5%) mentre le importazioni risultano stazionarie. Tra i settori che contribuiscono alla crescita tendenziale dell'export si segnalano articoli farmaceutici, chimicomedicinali e botanici (+27,3%), prodotti alimentari, bevande e tabacco (+13,9%), articoli in pelle, escluso abbigliamento, e simili (+15,3%), mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi (+13,1%) e articoli di abbigliamento, anche in pelle e pelliccia (+12,8%) mentre nello stesso mese contribuiscono negativamente i prodotti petroliferi raffinati (19,4%). Su base annua, i paesi che contribuiscono maggiormente all'aumento delle esportazioni sono Svizzera (+32,8%), Stati Uniti (+18,0%), Francia (+4,6%) e Spagna (+8,9%), mentre si registra una diminuzione delle vendite verso i paesi Opec (13,1%) e la Cina (10,1%). Nei primi sette mesi del 2019, l'aumento su base annua dell'export (+3,2%) è determinato principalmente dalle vendite di articoli farmaceutici, chimicomedicinali e botanici (+27,9%), prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori (+7,9%).



Napoli Village

Napoli

ORONERO all' incontro "Québec porta d' ingresso al mercato Nord Americano"

NAPOLI - C' era anche l' associazione culturale ORONERO - Dalle Scritture del fuoco al convegno 'Québec porta d' ingresso al mercato Nord Americano' svoltosi alla Stazione Marittima al Molo Angioino a Napoli. Da anni in Québec è presente un' importante comunità italo-quebecchese che ha saputo mantenere viva la lingua italiana e coltiva da sempre legami non solo commerciali, ma anche culturali ed affettivi con l' Italia. Tra i Paesi dell' Ue l' Italia è il quinto partner commerciale del Québec e risulta nella top 10 dei suoi partner internazionali. Nel corso del convegno si è fatto il punto sulle opportunità che derivano dall' entrata in vigore dell' Accordo Economico e Commerciale Globale (Comprehensive Economic and Trade Agreement - C.E.T.A.) tra il Canada e l' Unione Europea che vede il Québec porta d' ingresso privilegiata al mercato nord-americano per gli imprenditori italiani. L' iniziativa congiunta dello Studio di Consulenza Legal Network - S.C.L.N. con la Delegazione del Québec a Roma ha approfondito le tematiche relative all' Accordo Economico e Commerciale Globale intercorrente tra il Canada e l' Unione Europea. L' incontro ha rappresentato un' occasione importante per la città di Napoli che, insieme a Roma, Milano e Torino, è una delle aree in cui si concentra il maggior numero di imprese del territorio italiano. Del resto, a Napoli è particolarmente sviluppato il settore dell' innovazione che può rappresentare un punto di forza sui mercati internazionali. In questo contesto ORONERO, associazione che favorisce lo scambio culturale tra i popoli per lo sviluppo economico pacifico, ponendo centralità a quelli che vivono nelle aree vulcaniche del pianeta, vuole dare il suo contributo e aiutare a rafforzare il dialogo tra Italia e Québec. "L' associazione ha la mission di mettere in rete i territori, partendo da Napoli, con altri territori presenti in Italia e nel mondo" dice Carmine Maione, presidente di ORONERO. "Ci siamo accorti subito che siamo riusciti a mettere insieme realtà territoriali della Campania e del resto d' Italia perché abbiamo capito che anche le associazioni, in quanto soggetto di sviluppo, possono avere il ruolo di unire realtà culturali diverse e camminare lungo un percorso che ha obiettivi comuni. Noi abbiamo accolto ben volentieri l' invito di Legal Network e della delegazione del governo del Québec per avere maggiori informazioni sul discusso tema del libero scambio per stimolare le imprese del territorio e lo facciamo in un luogo che anche in maniera simbolica rappresenta il viaggio, la partenza, lo scambio di merci e culture". Marianna Simeone, delegato del Québec in Italia: "Il Ceta, oltre ad agevolare gli scambi commerciali, favorisce altri settori: mobilità di professionisti e lavoratori e dà l' opportunità anche agli europei e italiani di poter partecipare alle gare d' appalto canadesi. Sono opportunità nuove che vanno colte perché il Nord America rimane sempre una regione ricca e innovativa che offre tante possibilità e questo vogliamo far scoprire alle imprese campane". Pietro Spirito, presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale: "Il convegno rappresenta un' interessante occasione di confronto tra la nostra realtà **portuale** ed il mercato canadese. L' incontro può rappresentare un' occasione per intessere nuove relazioni tra gli attori del **sistema portuale** campano ed i settori economici del Canada. L' accordo di libero scambio recentemente entrato in vigore tra Europa e Canada rappresenta la cornice opportuna per potenziali sviluppi. Dall' incontro possono scaturire tavoli operativi per consentire ai nostri porti di incrementare gli scambi commerciali". All' iniziativa presenti anche Terminal Traghetti Napoli, Confederazione imprenditori, commercianti, artigiani, turismo, servizi, Confetra, Associazione cristiana artigiani italiani.



LA VERTENZA NULLA DI FATTO IERI MATTINA IN REGIONE. SE NE RIPARLERÀ LA SETTIMANA PROSSIMA. I TIMORI DEL SINDACATO

Sicurezza nel porto, incontro rinviato I lavoratori ancora appesi a un filo

«Sono mesi che inseguiamo i decisori politici, ma senza risultato, nessuno ci dà risposte». Sabino De Razza dell'Unione sindacale di base torna sulla questione Porti Levante Security, la società che con un centinaio di dipendenti gestisce la sicurezza nel porto di Bari e in tutto il sistema portuale del mar Adriatico meridionale (in pratica anche i porti di Monopoli, Barletta, Brindisi e Manfredonia). Ieri una delegazione di dipendenti era sotto la sede della Regione per chiedere un incontro con il presidente Emiliano, richiesta impossibile da soddisfare per l'assenza in sede del governatore. «Abbiamo chiesto aiuto anche al sindaco Decaro - spiega De Razza circondato dai lavoratori -. Ci aveva promesso che si sarebbe impegnato ad organizzare un incontro con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ma alle promesse non sono seguiti fatti». Sul tavolo la preoccupazione dei dipendenti che, da quanto si dice, già da ottobre dovrebbero essere assorbiti da una nuova società privata, la Securpol Puglia, che ha vinto la gara di aggiudicazione per il servizio di security nel porto di Bari. «I lavoratori sono preoccupati - insiste De Razza - e la politica se ne lava le mani». Nel bando di gara si fa riferimento all'impegno che la nuova società debba prendersi in carico i dipendenti della Porti Levante, ma il futuro incerto mette paura. Anche il presidente Patroni Griffi ha più volte spiegato che: «Per tutelare i lavoratori della Porti Levante si è optato per una "gara a doppio getto" attraverso l'ingresso di un socio esterno, che rilevi la società, ma tuteli tutti i lavoratori». «Si passerà comunque a lavorare per una azienda privata - contestano i lavoratori -. Chi ci dice che dopo qualche anno non decida di gettarci via? Noi siamo sicuro che da questo passaggio ne avremo solo un peggioramento. I primi ad aver paura sono i colleghi amministrativi. La nuova società magari potrà tenere noi vigilantes, ma che bisogno potrà avere di loro? Non solo, la Porti Levante è oggi una azienda sana, ha chiuso il 2018 con un attivo di 4.060 euro, perchè cederla?». Sul tavolo anche una serie di rivendicazioni sul bando di gara effettuato. «Con l'assegnazione del servizio ai privati lo Stato spenderà di più - sottolinea De Razza -, in tutto questo periodo nessuno ci ha vera mente spiegato come questo sia possibile, secondo quale principio di economicità. Abbiamo presentato esposti alla Corte dei Conti, una privatizzazione deve essere intesa per un risparmio, non per un aggravio di costi pubblici». Intanto la task force regionale per il lavoro tende una mano alla Porti Levante e i suoi dipendenti. La manifestazione dei lavoratori sotto la Regione ha ottenuto che la prossima settimana si possa organizzare un incontro tra le parti. «La politica scappa, i costi lievitano, e i dipendenti vedono ombre sul loro futuro - conclude De Razza -. Noi vogliamo risposte per un settore che tutti dicono essere in forte sviluppo, ma come, sulla pelle dei lavoratori?».



Il premier dell' Albania in visita nella Puglia

BARI Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, ha incontrato il premier albanese Edi Rama, impegnato in questi giorni in una visita istituzionale in Puglia, insieme al presidente della Regione Michele Emiliano e il console generale d'Albania in Puglia Adrian Haskaj. Nel corso del significativo e cordiale incontro, il presidente dell'Ente portuale ha illustrato al massimo rappresentante del Governo albanese gli sforzi che si stanno compiendo per rendere i collegamenti marittimi tra i due Paesi dirimpettai, agevoli, efficaci, celeri e confortevoli. Nello specifico, Patroni Griffi ha parlato della risistemazione e rimodulazione, nel porto di Bari, delle postazioni di controllo a servizio del personale della Polizia di Frontiera, installate nella zona sterile e interna alla stazione marittima. Un intervento articolato che ha interessato, anche, la riconfigurazione della recinzione perimetrale di sicurezza della port facility, molo S. Vito lato banchina n. 4, con l'introduzione di una copertura spaziale all'interno della zona ristretta dell'impianto portuale. Lo spostamento della recinzione esterna ha consentito di ottenere, infatti, un luogo protetto per i passeggeri che sbarcano dalle navi traghetto ormeggiate presso le banchine della port facility, portando da due a quattro il numero delle postazioni di controllo, una di emergenza, a servizio del personale della Polizia di Frontiera. Abbiamo, inoltre, già comunicato al Consolato ha detto il presidente la nostra disponibilità a mettere a disposizione, in forma gratuita, locali che insistano in ambito portuale da adibire a info-point e/o sede distaccata del Consolato stesso, al fine di supportare significativamente i passeggeri nelle operazioni di imbarco e sbarco. Il presidente Patroni Griffi, inoltre, ha annunciato che nel prossimo autunno verrà presentato, per il porto di Brindisi, l'avvio di una nuova linea di collegamento con il porto di Valona che implementerà l'offerta in favore delle migliaia di passeggeri che settimanalmente si dirigono nel Paese delle Aquile. Nel corso dell'incontro, inoltre, si è parlato del notevole incremento (numero a due cifre), nella stagione estiva appena conclusasi, del traffico rotabili, indice incontrovertibile di come il commercio tra le due sponde sia sempre più fiorente e in rapida evoluzione. Proprio a tal fine, Patroni Griffi, ha annunciato agli astanti l'interesse all'avvio di una tratta rotabili tra Barletta e Durazzo. L'eccellente sinergia istituzionale con Regione Puglia e Consolato ha concluso il Presidente AdSP MAM ci sta consentendo di superare ostacoli e problematiche che affliggono i nostri porti da oltre 20 anni. In questo periodo, l'Albania sta vivendo una fase di crescita economica davvero interessante che sta impressionando i mercati internazionali. In tale contesto, il porti dell'Adriatico meridionale, data la loro vicinanza geografica e la notevole infrastrutturazione di cui li abbiamo dotati, fungono da snodo logistico fondamentale negli scambi commerciali con l'Italia e l'Europa; rappresentando dei veri e propri fulcri su cui si poggiano e da cui si diramano le reti commerciali internazionali. Grande apprezzamento per il lavoro svolto hanno espresso il premier Rama, il presidente Emiliano e il Console Haskaj che si sono ripromessi di intensificare il già proficuo dialogo istituzionale intessuto. Al termine dell'incontro, il presidente Patroni Griffi ha donato al Premier albanese un crest dell'Ente portuale.



Brindisi Report

Brindisi

Pontile con briccole, decreto negativo per la conformità urbanistica

Il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche: 'Manca autorizzazione paesaggistica: inderogabile'. Iter iniziato il 23 agosto, non ancora concluso

STEFANIA DE CRISTOFARO

BRINDISI - Subisce uno stop, per ora, il progetto per il potenziamento degli ormeggi per le navi Ro-ro a Costa Morena Ovest con realizzazione di un pontile con sei briccole: il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche ha comunicato la conclusione negativa della conferenza di servizi, con conseguente rigetto della domanda per l'accertamento della conformità urbanistica dell'intervento, sul quale per settimane c'era stato un serrato confronto tra il Comune di Brindisi, da un lato, e **Autorità portuale** e Capitaneria dall'altro. Il Provveditorato Se da Palazzo di città è arrivato il via libera, con delibera del Consiglio comunale approvata lo scorso 27 agosto, partendo dal riconoscimento del "prevalente interesse della sicurezza per gli attracchi delle navi", sempre dal Comune di Brindisi non c'è stata la trasmissione dell'autorizzazione paesaggistica che, stando alle disposizioni di legge, "costituisce atto autonomo e presupposto rispetto al permesso a costruire o agli altri titoli legittimanti l'intervento urbanistico-edilizio" da realizzare nel porto medio di Brindisi. In altri termini, l'iter politico è stato chiuso positivamente con la pronuncia dei consiglieri comunali, dopo il confronto in Aula tra maggioranza e opposizione, mentre quello amministrativo no. L'autorizzazione paesaggistica è, infatti, pendente il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione che ha avuto inizio il 23 agosto scorso, la cui "acquisizione costituisce attività prodromica e inderogabile all'accertamento della conformità dell'intervento". Niente da fare, quindi. Impossibile andare oltre, anche perché "risulta trascorso il termine per l'emissione del provvedimento di conclusione del procedimento", così come si legge nel decreto trasmesso a Palazzo di città nei giorni scorsi dalla sede coordinata di Bari, a firma del provveditore Giuseppe D'Addato e del dirigente Tommaso Colabufo. La conclusione, infatti, è stata la seguente: "Non vi sono, allo stato, le condizioni per potere ritenere il procedimento di accertamento della conformità urbanistica concluso con esito favorevole e, quindi, per emettere il decreto provveditoriale attestante il raggiungimento dell'intesa Stato-Regione". Cosa succederà adesso? Non è da escludere che il "soggetto proponente", vale a dire l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale presenti una serie di osservazioni. Anzi, questo passaggio è stato già anticipato dal presidente Ugo Patroni Griffi. L'incognita, a questo punto, potrebbe essere rappresentata dalle ripercussioni sui rapporti tra i due enti, già tesi sulle opere per la security, oggetto di contenzioso dinanzi ai giudici amministrativi. Anche in quel caso, l'**Autorità portuale** chiedeva una pronuncia sul fronte della conformità urbanistica. La conclusione negativa della conferenza di servizi, risalente al 26 ottobre 2018, è stata confermata con sentenza dal Tar di Lecce. Il progetto Per il pontile con sei briccole, l'Authority ha chiesto al Provveditorato l'accertamento di conformità presentando una nota lo scorso 28 marzo. Il Provveditorato, a sua volta, non essendo intervenuta l'intesa Stato-Regione entro i termini fissati dalla legge, ha indetto la conferenza di servizi decisoria, allo scopo di ottenere le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi, richiesti dalla normativa in vigore ai fini del perfezionamento dell'accordo. La scadenza di termini il 30 agosto scorso è scaduto il termine perentorio stabilito per la presentazione delle determinazioni relative alla decisione e il 9 settembre si è svolta la conferenza di servizi. Sul tavolo del provveditore, sono arrivati il nulla osta condizionato dell'agenzia delle Dogane, la comunicazione dell'**Autorità** di Bacino distrettuale dell'Appennino meridionale secondo cui le aree di intervento a terra presso le quali è previsto il radicamento del pontile, non risultano interessate da vincoli di pericolosità idraulica.



Brindisi Report

Brindisi

e/o geomorfologica del piano di stralcio di Bacino idrogeologico e il parere del Comune di Brindisi. Comune di Brindisi e Regione Puglia Dagli uffici del settore Ambiente c'è stato parere favorevole con richiesta di alcune integrazioni, un "sì" con sei condizioni per esaminare nelle fasi progettuali, "aspetti ambientali specifici" che attengono agli impatti dell'opera, "diretti e indiretti". E per valutare i possibili "impatti in termini di servizi e infrastrutture nelle aree retroportuali". Sotto questo aspetto, si è pronunciata la Regione Puglia secondo la quale "le opere in oggetto, per le finalità perseguite incidono sugli indirizzi e sulle previsioni dello stesso Piano regolatore portuale". Con riferimento alla messa in sicurezza degli accosti delle navi ro-ro che attualmente attraccano alla banchina di Costa Morena Ovest, "dette opere non risultano previste nel Piano regolatore portuale e quindi hanno una rilevanza significativa, configurando una variante allo stesso". In tale contesto, la Regione ha espresso comunque parere favorevole, "facendo salve le osservazioni da parte dell'Amministrazione comunale di Brindisi in relazione all'interazione con la città-porto, al fine del perfezionamento dell'intesa", perché l'opera è "finalizzata a migliorare la funzionalità e la sicurezza della banchina del piazzale di Costa Morena ovest". La Regione, inoltre, ha sottolineato che il "soggetto richiedente è tenuto ad acquisire l'autorizzazione paesaggistica da parte del Comune di Brindisi". Da qui l'invito spedito all'Autorità portuale il 18 luglio scorso a procedere in questa direzione, "entro il termine perentorio del 30 agosto 2019". Ma la procedura non è arrivata a conclusione. E, di conseguenza, la conferenza ha avuto esito negativo. Stop al progetto, allo stato dei fatti.

Rete idrica e fognante da rifare gara al porto

Stop all'aggiudicazione definitiva a ditta di Monopoli

Il Tar di Lecce ha annullato la gara dei lavori di realizzazione della rete idrica e fognante del **Porto** di **Taranto**. L'aggiudicazione definitiva era stata disposta lo scorso mese di giugno in favore dell'impresa Manelli di Monopoli, ma è stata contestata innanzi ai giudici amministrativi da un raggruppamento di quattro imprese tarantine, guidate dalla Cisa di Massafra (con Modomec, Eurocogen e Sereco), difeso dall'avvocato Luigi Quinto. Facendo valere la posizione di secondo in graduatoria, il raggruppamento ha contestato dinanzi al giudice amministrativo l'operato della stazione appaltante per non aver valutato la congruità del costo della manodopera in violazione di una specifica disposizione del nuovo codice degli appalti che impone la necessaria verifica di quel costo prima dell'aggiudicazione, anche se l'offerta non viene ritenuta anomala nel suo complesso. Dinanzi al Tar, l'avvocato Luigi Quinto ha evidenziato come tale verifica si imponesse anche perché l'ag giudicataria ha riportato in offerta un costo della manodopera di 1 milione e mezzo, di molto inferiore a quello indicato dalla stazione appaltante negli atti di gara in quasi 3 milioni. Con l'aggravante - si legge in ricorso - che anche il tempo di esecuzione dell'intervento è stato ridotto di quasi il 50%, la qual cosa avrebbe dovuto determinare un incremento del costo del lavoro conseguente alle necessarie maggiorazioni per compensare i turni di lavoro notturno e festivo. A seguito della proposizione del ricorso, la stazione appaltante Invitalia, senza attendere la decisione del Tar, si è determinata ad annullare in via di autotutela l'aggiudicazione, riconoscendo la fondatezza del vizio sollevato con il ricorso dell'associazione temporanea di imprese Cisa. Il Tar Lecce ha preso atto della decisione dell'amministrazione, sanzionandola con la condanna alle spese di lite per un totale di 9.000 euro in favore del ricorrente «perché l'autotutela è intervenuta solo dopo la notifica del ricorso e poiché la procedura oggetto di causa ricade sotto la modifica normativa che ha imposto la suddetta verifica del rispetto dei minimi salariali a prescindere dalla verifica di anomalia». La realizzazione dell'intervento oggetto di appalto, che a causa dell'annullamento dell'aggiudicazione subirà un ulteriore ritardo, è considerato strategico per il rilancio del **Porto** di **Taranto** ed è finalizzato a dotare l'intero polo delle infrastrutture minime per renderlo appetibile ai principali operatori mondiali del settore del trasporto mercantile. Il tempo di realizzazione stimato è di circa due anni ed il valore economico dei lavori è di 15 milioni di euro.



Porto, annullata dal Tar la gara per la fogna

Il ricorso era stato presentato contro l'aggiudicazione a una ditta di Monopoli. Troppo basso il costo della manodopera rispetto a quanto previsto nell'appalto

Continua a ruotare tra carte bollate e tribunali amministrativi il futuro del **Porto** di **Taranto**, alle prese con progetti che puntualmente danno adito ad azioni legali. L'ultima riguarda l'annullamento della gara per la realizzazione della rete idrica e fognante, sempre al **Porto**. L'aggiudicazione definitiva era stata disposta lo scorso mese di giugno in favore dell'impresa Manelli di Monopoli, ma è stata contestata innanzi al Tar di Lecce da un raggruppamento di quattro imprese tarantine, guidate dalla Cisa di Massafra (con Modomec, Eurocogen e Sereco), difeso dall'avvocato Luigi Quinto. «Facendo valere la posizione - spiega l'avvocato Quinto - di secondo in graduatoria, il raggruppamento ha contestato dinanzi al giudice amministrativo l'operato della stazione appaltante per non aver valutato la congruità del costo della manodopera in violazione di una specifica disposizione del nuovo codice degli appalti che impone la necessaria verifica di quel costo prima dell'aggiudicazione, anche se l'offerta non viene ritenuta anomala nel suo complesso». Innanzi al Tar, l'avvocato Luigi Quinto ha evidenziato come tale verifica si imponesse anche perché «l'aggiudicataria ha riportato in offerta un costo della manodopera di 1 milione e mezzo, di molto inferiore a quello indicato dalla stazione appaltante negli atti di gara in quasi 3 milioni. Con l'aggravante si legge in ricorso che anche il tempo di esecuzione dell'intervento è stato ridotto di quasi il 50%, la qual cosa avrebbe dovuto determinare un incremento del costo del lavoro conseguente alle necessarie maggiorazioni per turni di lavoro notturno e festivo». A seguito della proposizione del ricorso, la stazione appaltante Invitalia, senza attendere la decisione del Tar, si è determinata ad annullare in via di autotutela l'aggiudicazione, riconoscendo la fondatezza del vizio sollevato con il ricorso dell'Ati Cisa. Con sentenza pronunciata nei giorni scorsi, il Tar di Lecce ha preso atto della decisione dell'amministrazione, sanzionandola con la condanna alle spese di lite per un totale di 9.000 euro in favore del ricorrente perché l'autotutela è intervenuta solo dopo la notifica del ricorso e poiché la procedura oggetto di causa ricade sotto la modifica normativa che ha imposto la suddetta verifica del rispetto dei minimi salariali a prescindere dalla verifica di anomalia. La realizzazione dell'intervento oggetto di appalto, che a causa dell'annullamento dell'aggiudicazione subirà un ulteriore ritardo, è considerato strategico per il rilancio del **Porto** di **Taranto** ed è finalizzato a dotare l'intero polo delle infrastrutture minime per renderlo appetibile ai principali operatori mondiali del settore del trasporto mercantile. Il tempo di realizzazione stimato è di circa due anni ed il valore economico dei lavori è di 15 milioni di euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Smau, tappa a Taranto Premiate 8 aziende supertecnologiche

TARANTO Imprese, startup, protagonisti nazionali e internazionali del digital, aziende pubbliche, associazioni di categoria e Università. Tutti insieme ieri a Taranto per la prima edizione del Roadshow Smau. Nato cinquantacinque anni fa Smau s'è evoluto e costituisce oggi la maggior occasione di aggiornamento collettivo su tecnologia, innovazione, internazionalizzazione, mondo digitale. È un supporto per le aziende che vogliono crescere per affrontare le sfide dei mercati, una vetrina per le start up e il luogo nel quale intessere rapporti e avviare contatti. È un microcosmo connesso per poter presentare le proprie esperienze e i progetti da sviluppare, condividere spunti di innovazione e favorire la nascita di nuove partnership. L'iniziativa di ieri è nata dalla collaborazione tra Ita-Ice, Camera di commercio di Taranto e Smau, con il contributo dell'**Autorità portuale** che ha ospitato l'evento. Otto le aziende locali che hanno ricevuto il «Premio Innovazione Smau» in diversi settori. Amat, l'azienda tarantina di trasporto pubblico che punta alla mobilità sostenibile via mare; Planetek impresa della Blue Economy elaboratrice di dati cartografici e satellitari; Comes, produttore di idrogeno da fonti rinnovabili; **Autorità portuale** di Taranto destinato a diventare il primo Innovation Hub d'Italia; Cisa, per la sua ricerca innovativa nel settore rifiuti guardando all'economia circolare; Quadrato Divisione Industria, che realizza servizi tecnologicamente avanzati per lo sviluppo industriale; Serveco, capace di realizzare uno dei primi edifici industriali a emissioni zero sfruttando l'energia geotermica; Leonardo, per l'alta tecnologia dei materiali nell'industria aeronautica. Questo viaggio che Smau compie nelle più importanti città italiane ha il fine di provocare incontri tra i protagonisti dell'innovazione digitale. È possibile che l'evento ritorni a Taranto con frequenza annuale, è stato detto ieri, perché il capoluogo ionico s'è dimostrato aperto, interessato e ricettivo rispetto al principale argomento legato all'innovazione nel campo imprenditoriale. La manifestazione era incentrata su tre sessioni di lavoro: la prima sull'open Innovation e le opportunità per imprese e startup; la seconda sulla blue economy e le prospettive di sviluppo; la terza sul riciclo di rifiuti, l'uso di fonti di energia rinnovabile, la razionalizzazione dei trasporti e delle fonti di illuminazione. Poi c'è stato l'angolo riservato alle start up con lo speed pitching e presentazione in 90 secondi. In apertura dei lavori il sottosegretario allo Sviluppo economico, Alessandra Todde, già amministratore delegato di Olidata, ha detto che «Smau Taranto 2019 è un tassello importante per elaborare ed attuare delle iniziative condivise nell'ambito del Piano di riconversione economica della città. Un piano di rinascita che passa dalla rigenerazione ambientale, industriale e sociale del territorio, con il fine di rendere Taranto un luogo in grado di accogliere e valorizzare le competenze e le professionalità esistenti, ma anche e soprattutto ad attrarne di nuove». Secondo il presidente della Camera di Commercio di Taranto, Luigi Sportelli, «Smau si inserisce in un più ampio programma di interventi finalizzato alla valorizzazione delle nostre produzioni ed al migliore posizionamento internazionale delle nostre imprese». Un angolo è stato dedicato ad HA40 - Hackathon Ambiente 4.0, evento organizzato insieme con Math2B riservato ai talenti dell'Internet of Things.



Tecnica e ambiente la città del futuro

Macola: «Grandi potenzialità, sarà tappa annuale»

Open Innovation, Blue Economy e Cleantech: sono stati questi i temi dominanti della prima edizione di Smau Taranto, la tappa del roadshow Smau organizzata in collaborazione con ICE - Agenzia, Camera di Commercio di Taranto e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, svoltasi ieri nel porto commerciale di Taranto. Imprese, istituzioni, abilitatori di innovazione e startup, espositori e visitatori, in un enorme magazzino del porto al momento inutilizzato, sono stati coinvolti in un programma di eventi con l'obiettivo di valorizzare le eccellenze del territorio (anche grazie all'assegnazione dei Premi Innovazione Smau), favorire il loro networking e la loro connessione con l'ecosistema nazionale dell'innovazione. Un evento che ha acceso i riflettori su un'economia che ha grande bisogno di sviluppare e consolidare i contatti con l'eco **sistema** dell'innovazione nazionale e internazionale. Pierantonio Macola, presidente di Smau, spiega alla Gazzetta di essere molto soddisfatto della prima volta a Taranto. «Smau è da 56 anni il punto di riferimento in Europa per l'innovazione, il brand più famoso di Fiera Milano. Oggi la geografia dei mercati è cambiata, ci sono nuovi luoghi, nuovi attori e abbiamo visto in Taranto un hub incredibile, al di là della nomea che ha, che non è delle migliori. Il porto di Taranto, una serie di attori del territorio si sono rivelati pionieri in chiave innovazione, abbiamo bisogno di connettere questo ecosistema con il resto d'Europa. Lo facciamo con un appuntamento annuale qui, lo faremo ogni anno, e poi portando questo ecosistema allo Smau Milano e poi abbiamo una serie di appuntamenti a Londra, Berlino e in altri territori. Taranto ha talenti e una

ottima qualità della vita - spiega Macola - ha un porto che grazie al suo trust si è collegata ad altri attori come la Marina Militare, ArcelorMittal Italia e altri attori attivi sul fronte dell'innovazione, quindi è un territorio nel quale gli ingredienti sono eccezionali, e sottolineo ancora la qualità della vita perché il mare, il cibo e l'accoglienza sono a Taranto delle assolute eccellenze». «I porti sono di recente entrati in un'era di accelerazione della crescita e dello sviluppo, che può essere definita come la «quarta generazione **portuale**», non più legata esclusivamente all'incremento dei traffici» dice Sergio Prete, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto. «Se da un lato resta per noi l'esigenza, in uno scenario fortemente dinamico e competitivo, di continuare a lavorare per consolidare e diversificare le attività portuali per raggiungere sempre maggiori quote di efficienza, produttività e sostenibilità, dall'altro lato l'AdSP del Mar Ionio ha ritenuto di voler valorizzare l'importanza e la dinamicità del suo ecosistema **portuale** attraverso percorsi di accompagnamento rivolti sia alle imprese che a quelle start up che offrono la possibilità di innovare processi, servizi e prodotti. Oggi, per l'AdSPMI, riuscire a realizzare questo processo di evoluzione del porto e del suo ecosistema in un'ottica di sostenibilità, innovazione tecnologica e digitale, rappresenta uno dei principali obiettivi strategici per la crescita della comunità **portuale** e dell'intero territorio ionico». Nicolas Bontems, responsabile ricerca e sviluppo di ArcelorMittal Italia, ha partecipato alla tavola rotonda sul tema tecnologia pulita, soffermandosi sul centro ricerca che la multinazionale sta realizzando a Taranto. Il premio innovazione Smau è andato a AdSP del Mar Ionio, Amat, Planetek, Comes Group, Cisa, Leonardo,



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

Serveco e Quadrato Divisione Industria. [mimmo mazza]

Lo S.M.A.U. approda per la prima volta a Taranto

24/09/2019 Nota dell'assessore allo Sviluppo Economico, Mino Borraccino: Ho portato oggi il saluto istituzionale alla prima edizione di S.M.A.U. **Taranto**. Lo S.M.A.U. (Salone Macchine e Attrezzature per l'Ufficio) è la principale fiera italiana dedicata alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Organizza un circuito di appuntamenti territoriali sulle principali regioni italiane per favorire la cultura dell'innovazione nelle imprese e negli enti locali. Oggi è toccato appunto a **Taranto**. L'iniziativa di **Taranto** è nata dalla collaborazione fra ITA-ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione), Camera di Commercio di **Taranto** e S.M.A.U., con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - **Porto di Taranto**. L'evento è stato l'occasione per un confronto tra aziende, stakeholder del territorio e player del digital sui temi della Blue Economy e della Cleantech. In tema di Blue Economy ho riferito che la Legge di stabilità regionale 2019 (BURP n. 165 del 31 dicembre 2018) ha previsto un contributo straordinario per la costituzione del Polo formativo di eccellenza per la Blue Economy, la nautica e la marineria a **Taranto** (art. 71), nonché una dotazione finanziaria al fine di sostenere un processo di trasformazione del tessuto socio-economico della città di **Taranto** attraverso iniziative finalizzate alla valorizzazione del potenziale di sviluppo e delle risorse locali, mediante la promozione e integrazione di filiere produttive legate alla Blue Economy per la realizzazione di una fiera del mare nella Città di **Taranto** (art. 109). La Clean technology, invece, si occupa di riciclo di rifiuti, uso di fonti di energia rinnovabile, razionalizzazione dei trasporti e delle fonti di illuminazione, vale a dire di trovare processi, prodotti o servizi che riducono gli impatti ambientali negativi attraverso significativi miglioramenti dell'efficienza energetica, l'uso sostenibile delle risorse e le attività di protezione ambientale. Anche in questo campo la Regione vanta Misure dedicate. Obiettivo del Fondo PMI Tutela dell'Ambiente, per esempio, è sostenere gli investimenti delle piccole e medie imprese pugliesi nell'ambito dell'efficientamento energetico, della cogenerazione ad alto rendimento e della produzione di energia da fonti rinnovabili. Mentre, per le imprese che intendono effettuare investimenti più complessi, caratterizzati da ricerca industriale, sviluppo sperimentale, innovazione, internazionalizzazione sono attivi i bandi PIA Piccole e PIA Medie: si tratta di programmi integrati di agevolazione rivolti alle PMI che puntano all'innovazione attraverso lo sviluppo di materiali, processi e prodotti innovativi con una forte spinta green. L'iniziativa è meritoria anche perché rientra nel quadro della strategia di riconversione economica di **Taranto** portata avanti dal MISE, in collaborazione con le altre istituzioni nazionali e locali. La strategia prevede la realizzazione di un Piano per ridisegnare, ispirandosi all'innovazione e alla diversificazione delle attività produttive, il modello socio-economico della città, finora incentrato quasi esclusivamente sulla siderurgia.

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



Lo S.M.A.U. approda per la prima volta a Taranto

24/09/2019

Nota dell'assessore allo Sviluppo Economico, Mino Borraccino:

"Ho portato oggi il saluto istituzionale alla prima edizione di S.M.A.U. Taranto. Lo S.M.A.U. (Salone Macchine e Attrezzature per l'Ufficio) è la principale fiera italiana dedicata alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Organizza un circuito di appuntamenti territoriali sulle principali regioni italiane per favorire la cultura dell'innovazione nelle imprese e negli enti locali."

"L'iniziativa di Taranto è nata dalla collaborazione fra ITA-ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione), Camera di Commercio di Taranto e S.M.A.U., con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto."

L'evento è stato l'occasione per un confronto tra aziende, stakeholder del territorio e player del digital sui temi della Blue Economy e della Cleantech."

"In tema di Blue Economy ho riferito che la Legge di stabilità regionale 2019 (BURP n. 165 del 31 dicembre 2018) ha previsto un contributo straordinario per la costituzione del Polo formativo di eccellenza per la Blue Economy, la nautica e la marineria a Taranto (art. 71), nonché una dotazione finanziaria al fine di sostenere un processo di trasformazione del tessuto socio-economico della città di Taranto attraverso iniziative finalizzate alla valorizzazione del potenziale di sviluppo e delle risorse locali, mediante la promozione e integrazione di filiere produttive legate alla Blue Economy per la realizzazione di una fiera del mare nella Città di Taranto (art. 109)."

La Clean technology, invece, si occupa di riciclo di rifiuti, uso di fonti di energia rinnovabile e delle fonti di illuminazione, vale a dire di trovare processi, prodotti o servizi che riducono gli impatti ambientali negativi attraverso significativi miglioramenti dell'efficienza energetica, l'uso sostenibile delle risorse e le attività di protezione ambientale."

Anche in questo campo la Regione vanta Misure dedicate. Obiettivo del Fondo PMI Tutela dell'Ambiente, per esempio, è sostenere gli investimenti delle piccole e medie imprese pugliesi nell'ambito dell'efficientamento energetico, della cogenerazione ad alto rendimento e della produzione di energia da fonti rinnovabili."

Mentre, per le imprese che intendono effettuare investimenti più complessi, caratterizzati da ricerca industriale, sviluppo sperimentale, innovazione, internazionalizzazione sono attivi i bandi PIA Piccole e PIA Medie: si tratta di programmi integrati di agevolazione rivolti alle PMI che puntano all'innovazione attraverso lo sviluppo di materiali, processi e prodotti innovativi con una forte spinta green."

L'iniziativa è meritoria anche perché rientra nel quadro della strategia di riconversione economica di Taranto portata avanti dal MISE, in collaborazione con le altre istituzioni nazionali e locali. La strategia prevede la realizzazione di un Piano per ridisegnare, ispirandosi all'innovazione e alla diversificazione delle attività produttive, il modello socio-economico della città, finora incentrato quasi esclusivamente sulla siderurgia."

Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n. 3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile: Nicola Morfasi
Editore: Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n. 93355210724 - Reg. n. 8135

Alghe, olive e legno per le start up della Blue economy

Ha fatto tappa a Taranto il roadshow Smau anche sui temi dell'ambiente

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Il roadshow Smau, la più famosa fiera dell'innovazione in Italia, è approdato ieri a Taranto nei locali della piattaforma logistica del porto commerciale, dove per tutta la giornata si sono confrontati imprese, startup, abilitatori di innovazione e istituzioni, nei tre appuntamenti in programma su Open Innovation, Blue Economy e Cleantech (riciclo di rifiuti, uso di fonti di energie rinnovabili, razionalizzazione dei trasporti e delle fonti di illuminazione). La tappa Smau di Taranto è stata organizzata in collaborazione con Ice-Agenzia, Camera di Commercio di Taranto e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio di Taranto, che ha ospitato l'evento. Smau Taranto è stata un'opportunità per le startup del territorio di farsi conoscere. Nella Blue Economy, sul territorio, operano infatti diverse startup: Officina Maremosso, che sperimenta il riutilizzo del legno come materia principale delle lavorazioni nautiche, recuperando non solo materiali ma anche tecniche della tradizione marinairesca; Bioenutra, specializzata invece nell'estrazione naturale di polifenoli sfruttando i processi di lavorazione delle olive, per realizzare prodotti nei settori farmaceutico, integratori e cosmetica; South Agro produce e commercializza biostimolanti a base di alghe marine destinati all'agricoltura biologica, che permettono di ridurre l'utilizzo di sostanze chimiche; Sestre, ricerca frazioni farmacologicamente attive con proprietà benefiche estratte da alimenti tipici della dieta mediterranea rendendole facilmente fruibili attraverso la formulazione di integratori alimentari. In ambito Cleantech, invece, sono presenti Preinvel, startup che ha brevettato un filtro fluidodinamico in grado di rimuovere micropolveri, inquinanti e parte della CO2 presente nei fumi con applicazioni interessanti nei settori industriale, civile e navale. Mentre Ecoimpro ha sviluppato Social Waste, una piattaforma al servizio delle imprese per favorire l'economia circolare, dove si incontrano domanda e offerta di scarti e sottoprodotti al fine del loro utilizzo come materia prima secondaria. E Befreest, che ha già sviluppato un progetto calato su Taranto: un'area logistica 4.0 a ridosso di Porta Napoli, che consente di gestire l'ultimo miglio di consegna e la movimentazione interna delle merci con mezzi alimentati a idrogeno. A Taranto era presente anche il sottosegretario allo Sviluppo economico, Alessandra Todde, del M5s. «Credo sia fondamentale in un territorio come quello di Taranto - ha dichiarato -, dove l'economia è legata alla siderurgia, riuscire a parlare di innovazione e soprattutto di futuro, e di aprirsi alle esperienze del mondo tecnologico. È il modo più veloce per superare i vecchi modelli economici, e trasferire invece nuove competenze». Il governo, fa sapere il sottosegretario M5s, supporterà le istituzioni locali. «Il tavolo permanente è un segno importante di continuità (potrebbe tornare a riunirsi a novembre, ndc), e il tecnopolo Mediterraneo a Taranto porterà questi progetti a diventare iniziative concrete». Poi ha parlato anche il presidente Smau, Pierantonio Macola. «Abbiamo visto in Taranto sicuramente un hub di innovazione formidabile - ha spiegato -, in particolare il porto che ha un progetto ispirato a livello europeo di raccordo tra imprese e startup». La prima volta di Smau a Taranto, ha annunciato Macola, non sarà l'ultima. «L'idea è di tornarci ogni anno e di legare questo ecosistema ai nostri appuntamenti Smau Milano, Smau Berlino e Smau Londra». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' economia circolare applicata Ecco i premi per il porto e le aziende

Dal porto del futuro al trasporto pubblico più sostenibile, dai big data applicati all' acquacoltura all' idrogeno come fonte di energia, fino all' ottimizzazione del processo di depurazione delle acque. Sono questi i progetti che ieri hanno ricevuto il Premio Innovazione Smau, nel corso della prima edizione del roadshow a Taranto. Il riconoscimento che punta a valorizzare le best practice di Open Innovation è andato all' Authority del Mar Ionio, ad Amat, Planetek, Comes Group, C.i.s.a. Leonardo, Serveco e Quadrato Divisione Industria. «Credo che nessuno fino a poco tempo fa potesse pensare che Taranto avrebbe ospitato una tappa del roadshow Smau, e che ciò fosse contenuto all' interno del porto. È un grande successo, una grande partecipazione, ed è la conferma che dobbiamo proseguire su questo processo di innovazione del porto», ha detto il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ionio, Sergio Prete, commentando il premio ottenuto per il progetto dell' Innovation Hub, l' acceleratore di startup che vede già la collaborazione dell' Università di Bari, con Balab, e di Portxl, il primo acceleratore di startup al mondo. Il presidente di Amat Giorgia Gira, presente all' evento, ha ritirato il premio Smau che l' azienda ha ricevuto non solo per il rinnovamento del parco autobus, ma anche per il potenziamento degli spostamenti via mare con nuove idrovie e pontili, e l' adozione di applicativi per il monitoraggio in tempo reale dei mezzi e per l' acquisto dei servizi (dai biglietti alla sosta). L' uso dell' idrogeno come fonte diretta di energia per applicazioni industriali, e per la mobilità, è invece l' innovazione introdotta da Comes Group, l' azienda dell' ex presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo. «Riteniamo che ci sia la possibilità di sviluppare delle attività in economia circolare utilizzando rifiuti di altre aziende, come il carbonio della vicina Leonardo, per produrre imbarcazioni interamente in carbonio, molto leggere, alimentate a propulsione elettrica e a idrogeno. In azienda abbiamo già una bicicletta a idrogeno perfettamente funzionante, e stiamo realizzando un quadriciclo a idrogeno che sarà pronto entro un paio di mesi e sarà in circolazione». Leonardo, leader nel settore dell' aerospazio, ha sviluppato e sta brevettando un materiale unico al mondo, insieme al processo per produrlo. Un composto termoplastico da utilizzare per grandi strutture, che farebbe risparmiare energia nella produzione, oltre a essere facilmente riciclabile. Nicola Gallo e Stefano Corvaglia sono due ricercatori del progetto della Leonardo. «Il progetto è fortemente innovativo - hanno spiegato - perché porta dentro elementi della circular economy, in un processo produttivo più ecosostenibile». Planetek ha innovato l' acquacoltura con il progetto Rheticus: è un servizio geoinformativo che utilizza i dati satellitari per elaborare informazioni utili alla gestione degli allevamenti di molluschi. C.i.s.a. ha attivato una collaborazione con l' Istituto di ricerca sulle acque del Cnr con l' obiettivo di sviluppare un **sistema** innovativo basato sul biorimedio assistito per la riduzione dei fanghi nel processo di depurazione delle acque. Serveco sta realizzando un nuovo stabilimento a energia quasi zero, in cui si produrranno lampade led ad alta efficienza. E infine Quadrato Divisione Industria, che ha sviluppato macchine telecomandate, in grado di intervenire per manutenzioni straordinarie, anche in luoghi a rischio per gli operatori.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Tra le startup presenti c'era Pandora Group, che da scarti e rifiuti produce pannelli sandwich e sottostrutture, e la cooperativa Ittilink, con progetti, impianti e produzioni sostenibili nella pesca. N.Sam. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti di quinta generazione: Russo, fondamentali le nuove tecnologie 5G e IoT

(FERPRESS) - Catanzaro, 24 SET - Il Vice Presidente della Regione, prof. Francesco Russo, ha partecipato ai lavori del seminario "Towards the ports of the Future: Le tecnologie 5G e IoT per le infrastrutture portuali, che si è svolto presso l' Aula di Teledidattica di Ingegneria dell' Università Mediterranea di Reggio Calabria. Il seminario è stato introdotto dal Prof. Tommaso Isernia, direttore del Dipartimento DIIES che ha sottolineato come le aree di Trasporti e di ICT del DIIES possono avere un importante campo di convergenza nel tema oggetto dei lavori del seminario. Durante il dibattito sono state affrontate tematiche inerenti l' utilizzo delle più innovative tecnologie ICT presenti sul mercato, tra le quali Internet of Things e 5G, per la digitalizzazione delle infrastrutture e delle attività portuali, al fine di renderle più efficienti, efficaci e sostenibili. Il relatore è stato il dott. Paolo Pagano, ricercatore del Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, responsabile di un gruppo di ricerca sulle reti IoT a Pisa (Network of Embedded Systems area) e dal 2015 direttore del laboratorio congiunto istituito fra l' Autorità Portuale di Livorno (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) ed il CNIT sul networking avanzato. Il dott. Pagano ha presentato le sperimentazioni in corso nel Porto di Livorno che prevedono l' utilizzo della rete 5G e di reti di sensori di ultima generazione per la connettività di automezzi, navi e merci nell' area del Porto. Il tema è di grande interesse per via della sua trasversalità tra Trasporti ed ICT e della sua estrema attualità. Nel corso del suo intervento il Prof. Russo ha richiamato l' evoluzione dei porti, evidenziando come la frontiera attuale sia quella dei porti di quinta generazione con l' integrazione tecnologica orizzontale e verticale dei soggetti che operano nei porti. I sistemi ICT costituiscono e costituiranno sempre più il perno per l' organizzazione delle funzioni portuali nei porti di quinta generazione. Gioia Tauro si avvia a diventare di quinta generazione con l' entrata in scena di MSC che produce un alto grado di integrazione verticale, mentre si registra qualche ritardo nell' integrazione orizzontale, ritardo che sarà colmato con l' operatività del PCS in tutti i porti dell' Autorità di Sistema. Il Vice presidente ha evidenziato quanto sia importante l' integrazione tecnologica orizzontale del porto core TEN-T di Gioia Tauro con i porti di Corigliano, Crotone e Vibo Valentia per rendere competitivo il sistema portuale calabrese a scala internazionale, proiettando tutti i porti dell' Autorità in un percorso che conduca alla quinta generazione. Il Prof. Russo, infine, ha richiamato la grave decisione del Governo Nazionale di togliere i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni dal Sistema Portuale della Calabria impedendo di partecipare a questo importante percorso, relegandoli in una Autorità di Sistema senza porti core europei.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Regione Calabria-Porti di quinta generazione, Russo: "Fondamentali le nuove tecnologie 5G e IoT"

Il Vicepresidente della Regione ha partecipato ad un seminario che si è svolto presso l' Aula di Teledidattica di Ingegneria dell' Università Mediterranea di Reggio Calabria

Il Vice Presidente della Regione, prof. Francesco Russo, ha partecipato ai lavori del seminario "Towards the ports of the Future: Le tecnologie 5G e IoT per le infrastrutture portuali, che si è svolto presso l' Aula di Teledidattica di Ingegneria dell' Università Mediterranea di Reggio Calabria. Il seminario è stato introdotto dal Prof. Tommaso Isernia, direttore del Dipartimento DIIES che ha sottolineato come le aree di Trasporti e di ICT del DIIES possono avere un importante campo di convergenza nel tema oggetto dei lavori del seminario. Durante il dibattito sono state affrontate tematiche inerenti l' utilizzo delle più innovative tecnologie ICT presenti sul mercato, tra le quali Internet of Things e 5G, per la digitalizzazione delle infrastrutture e delle attività portuali, al fine di renderle più efficienti, efficaci e sostenibili. Il relatore è stato il dott. Paolo Pagano, ricercatore del Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, responsabile di un gruppo di ricerca sulle reti IoT a Pisa (Network of Embedded Systems area) e dal 2015 direttore del laboratorio congiunto istituito fra l' Autorità Portuale di Livorno (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) ed il CNIT sul networking avanzato. Il dott. Pagano ha presentato le sperimentazioni in corso nel Porto di Livorno che prevedono l' utilizzo della rete 5G e di reti di sensori di ultima generazione per la connettività di automezzi, navi e merci nell' area del Porto. Il tema è di grande interesse per via della sua trasversalità tra Trasporti ed ICT e della sua estrema attualità. Nel corso del suo intervento il Prof. Russo ha richiamato l' evoluzione dei porti, evidenziando come la frontiera attuale sia quella dei porti di quinta generazione con l' integrazione tecnologica orizzontale e verticale dei soggetti che operano nei porti. I sistemi ICT costituiscono e costituiranno sempre più il perno per l' organizzazione delle funzioni portuali nei porti di quinta generazione. Gioia Tauro si avvia a diventare di quinta generazione con l' entrata in scena di MSC che produce un alto grado di integrazione verticale, mentre si registra qualche ritardo nell' integrazione orizzontale, ritardo che sarà colmato con l' operatività del PCS in tutti i porti dell' Autorità di Sistema. Il Vice presidente ha evidenziato quanto sia importante l' integrazione tecnologica orizzontale del porto core TEN-T di Gioia Tauro con i porti di Corigliano, Crotone e Vibo Valentia per rendere competitivo il sistema portuale calabrese a scala internazionale, proiettando tutti i porti dell' Autorità in un percorso che conduca alla quinta generazione. Il Prof. Russo, infine, ha richiamato la grave decisione del Governo Nazionale di togliere i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni dal Sistema Portuale della Calabria impedendo di partecipare a questo importante percorso, relegandoli in una Autorità di Sistema senza porti core europei.



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Verso i porti calabresi di quinta generazione

Per il vicepresidente della Regione, errore togliere i porti dal Sistema portuale della Calabria

Giulia Sarti

CATANZARO Francesco Russo, vicepresidente della Regione Calabria, è intervenuto al seminario Towards the ports of the Future: le tecnologie 5G e IoT per le infrastrutture portuali, che si è svolto nell'Aula di Teledidattica di Ingegneria dell'Università mediterranea di Reggio Calabria. Ad introdurre i lavori, il direttore del Dipartimento, Tommaso Isernia, che ha sottolineato come le aree di trasporti e di Ict del DIIES possono avere un importante campo di convergenza nel tema oggetto dei lavori del seminario. Durante il dibattito sono state affrontate tematiche inerenti l'utilizzo delle più innovative tecnologie Ict presenti sul mercato, tra le quali Internet of Things e 5G, per la digitalizzazione delle infrastrutture e delle attività portuali, al fine di renderle più efficienti, efficaci e sostenibili. Paolo Pagano, ricercatore del Consorzio nazionale interuniversitario per le telecomunicazioni, responsabile di un gruppo di ricerca sulle reti IoT a Pisa e dal 2015 direttore del laboratorio congiunto istituito fra l'Autorità portuale di Livorno ed il Cnit sul networking avanzato, ha presentato le sperimentazioni in corso nel porto labronico che prevedono l'utilizzo della rete 5G e di reti di sensori di ultima generazione per la connettività di automezzi, navi e merci nell'area portuale. Il tema è di grande interesse per la sua trasversalità tra trasporti ed Ict e della sua estrema attualità. Nel corso del suo intervento Russo ha richiamato l'evoluzione dei porti, evidenziando come la frontiera attuale sia quella dei porti di quinta generazione con l'integrazione tecnologica orizzontale e verticale dei soggetti che operano nei porti. I sistemi Ict costituiscono e costituiranno sempre più il perno per l'organizzazione delle funzioni portuali nei porti di quinta generazione. Gioia Tauro si avvia a diventare di quinta generazione con l'entrata in scena di Msc che produce un alto grado di integrazione verticale, mentre si registra qualche ritardo nell'integrazione orizzontale, ritardo che sarà colmato con l'operatività del Pcs in tutti i porti dell'Autorità di Sistema. Il vicepresidente ha evidenziato quanto sia importante l'integrazione tecnologica orizzontale del porto core ten-t di Gioia Tauro con i porti di Corigliano, Crotone e Vibo Valentia per rendere competitivo il sistema portuale calabrese a scala internazionale, proiettando tutti i porti dell'Autorità in un percorso che conduca alla quinta generazione. Infine, ha richiamato la grave decisione del Governo nazionale di togliere i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni dal Sistema Portuale della Calabria impedendo di partecipare a questo importante percorso, relegandoli in una Autorità di Sistema senza porti core europei.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Lettere di licenziamento all' Isola Bianca

La Sinergest ha in gestione i servizi: l' appalto è scaduto e l' Autorità portuale ha già pubblicato il nuovo bando di gara

DARIO BUDRONI

OLBIA Hanno tutti ricevuto una lettera. È un preavviso di licenziamento che tra i lavoratori della Sinergest genera incertezza e paura. Anche se si tratta di una mossa prevedibile, in vista della scadenza della proroga e dell' imminente rivoluzione dell' Isola Bianca, allo stesso tempo la salvaguardia dei posti di lavoro non appare come una operazione così scontata. Per questo trenta dipendenti della Sinergest, società del Gruppo Onorato che gestisce il porto dal 1994, si sono già riuniti in assemblea, mentre la Filt Cgil promette di tenere gli occhi ben aperti. Tutto gira attorno alla nuova gestione della stazione marittima progettata dall' **Autorità di sistema portuale**. Nei prossimi mesi si conoscerà infatti il vincitore del bando internazionale. Gli scenari possibili sono sostanzialmente tre. Se dovesse vincere la Sinergest per i lavoratori non dovrebbero esserci particolari problemi. Se invece dovesse vincere un' altra società bisognerà capire se quest' ultima intenderà assumere i lavoratori attualmente occupati. Terzo scenario, infine, è che la gara vada deserta. La situazione. La Sinergest, esclusi gli stagionali, conta una trentina di dipendenti fissi. Lavoratori che nelle scorse ore hanno ricevuto un preavviso di licenziamento, che scatterà il prossimo 31 dicembre. Insomma la Sinergest, alla quale la Port Authority aveva più volte prorogato la gestione del porto (l' ultima scade proprio il 31 dicembre) in attesa del bando internazionale, si è mossa in anticipo visto e considerato che il suo appalto è al capolinea. Per quanto riguarda la nuova gestione del porto, il percorso studiato dall' Authority è suddiviso in due step. A giugno era stato pubblicato un avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per la presentazione di proposte progettuali, con la scadenza inizialmente fissata per il 9 settembre e poi prorogata al 4 novembre. Dopodiché la migliore proposta verrà messa a gara per il definitivo affidamento in concessione. Il sindacato. La Filt Cgil ha già incontrato i lavoratori. I sindacalisti si domandano come mai la Sinergest abbia inviato il preavviso di licenziamento tre mesi prima, mentre il termine massimo è di due. «In attesa dell' espletamento del bando, alla Sinergest è stata data una proroga fino al 31 dicembre. Ma in modo inopportuno l' azienda ha già inviato ai lavoratori il preavviso di licenziamento - attacca Sergio Prontu, segretario della Filt Cgil -. Perché questa fretta di compiere un atto che, ancorché dovuto, poteva essere preso più un là nel tempo? Avremmo preferito che la Sinergest ci convocasse per illustrarci il progetto con il quale intende partecipare al bando. Il termine per la presentazione delle proposte è stato fissato per il 4 novembre». La Port authority. La questione dei lavoratori era già emersa a giugno, quando l' Authority aveva presentato il bando. Il presidente Massimo Deiana aveva rassicurato: «Dovremmo trovare le migliori condizioni per la salvaguardia dei livelli occupazionali. Anzi, è evidente che stiamo dando in appalto un servizio molto più ampio e che sicuramente impiegherà più persone».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Una stazione marittima accogliente come un aeroporto

Attraverso il nuovo bando il porto olbiese somiglierà presto ai moderni aeroporti. All' Isola Bianca arriveranno negozi, aree di sosta più ordinate e funzionali e maggiori servizi per i passeggeri, con tanto di una profonda operazione di restyling che riguarderà edifici e aree esterne. L' **Autorità di sistema** è così al lavoro per una nuova gestione della stazione marittima. Entro il 4 novembre dovranno essere presentate le proposte di finanzia di progetto. Poi si procederà con il bando per la gestione, che durerà in tutto 20 anni. L' **Autorità** portuale ha elencato tutto ciò che le serve. Per quanto riguarda i servizi all' utenza, si chiede l' instradamento dei veicoli, un servizio interno di navetta, la gestione dei servizi ai passeggeri e altre cose come info point, attività commerciali, deposito bagagli, biglietterie, ufficio oggetti smarriti, bar, ristoranti, edicola, tabacchi, wi-fi pubblico. Inoltre si chiede l' impiego di nuove tecnologie ecocompatibili, la gestione di parcheggi per auto, rimorchi e semirimorchi, la riqualificazione degli edifici e degli spazi esterni e il supporto all' autotrasporto. (d.b.)



LA PRESUNTIVITÀ
L'Emmese rafforza il patto con la sua città

TRENTA LAVORATORI IN ANSIA
Lettere di licenziamento all'Isola Bianca
La Sinerget ha in gestione i servizi: l'appalto è scaduto e l'Autorità portuale ha già pubblicato il nuovo bando di gara



Ufficio di controllo della polizia
L'Ufficio di controllo della polizia di Olbia, in viale della Libertà, è stato trasferito nella nuova sede, situata in viale della Libertà, 100, al piano terra, dove ha già iniziato le attività.

Dr. Alessandro Covacovich
MEDICO GENERALE
MEDICO DI FAMIGLIA
MEDICO DI EMERGENZA
www.alessandrocovacovich.it

Marino M5S: «Ieri d'urgenza per il cantiere di Monte Pino»
Il cantiere di Monte Pino, in località Monte Pino, è stato chiuso per un'emergenza. I lavori sono stati sospesi per un periodo di tempo.

ECO OLIA s.r.l.
SERVIZIO ECOLOGICO
MACERIE O INERTI DA SMALTIRE?
Un SACCO BELLO
Tel. 0709 98 98 94

Dr. Alessandro Covacovich
MEDICO GENERALE
MEDICO DI FAMIGLIA
MEDICO DI EMERGENZA
www.alessandrocovacovich.it



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 89

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Su Siccu. L' Autorità portuale: «Non vogliamo cattedrali nel deserto, ne discuteremo col Comune»

Padiglione Nervi, lavori in corso ma futuro incerto

Mostre, musica, area sportiva:|BR|non c' è ancora un' idea chiara

Un centro polifunzionale per usi ricreativi e culturali, oppure una stazione marittima che diventi snodo nevralgico di un sistema di trasporto fluviale. Da oltre un anno si parla del futuro del padiglione Nervi, un gigantesco capannone e un ettaro di terreni a ridosso del mare inutilizzati da trent'anni, ma le ipotesi avanzate negli ultimi dodici mesi per ammodernare e dare nuove funzioni all' ex magazzino del sale sono ancora un punto interrogativo. «Un' idea chiara non c' è», ammette Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale** proprietaria: «Con l' amministrazione comunale siamo rimasti d' accordo di vederci e discuterne dopo l' estate. Il complesso ricade sotto la nostra giurisdizione ma non possiamo decidere da soli». Un edificio abbandonato Il grande edificio a pochi passi dal porticciolo di Su Siccu, 16 metri d' altezza, 28 di larghezza e 50 di lunghezza, è uno scheletro vuoto e di brutto aspetto, mentre l' area circostante è piena di buche scavate nei mesi scorsi da mezzi meccanici che però non si vedono da settimane. È tutto fermo, in sostanza, nonostante un cartello sistemato sulla rete metallica che divide la pista ciclabile e la piccola strada dal cantiere (aperto per riqualificare "le aree circostanti il capannone Nervi") indichi il prossimo dicembre come data di fine lavori. Spesa prevista: 1,4 milioni di euro. Interventi e spese Le opere di sistemazione sono bloccate perché è in corso la «bonifica bellica», spiega Deiana. Le maestranze stanno eliminando i residui dei bombardamenti che risalgono alla Seconda guerra mondiale. Terminata questa fase si farà un passo in avanti: bandire la gara d' appalto riguardante la progettazione della banchina Est, che prevede la realizzazione di un nuovo spazio per la nautica da diporto e per gli sport nautici sul lungomare, oltre a un' area per lo svago tra la passeggiata di Sant' Elia e quella di Su Siccu. «Il parco e l' area per le banchine fanno parte di un accordo di programma sottoscritto da Comune e ministeri competenti», spiega Deiana. Ma come utilizzare il padiglione Nervi, punto centrale del progetto, è ancora da decidere. L' **Autorità portuale** Nel tempo era stata avanzata anche l' ipotesi di trasformarlo in acquario, museo del mare, centro vendite dei prodotti della pesca. Ipotesi scartate dall' Authority, pur nella consapevolezza di dover «discuterne con i portatori di interesse». Cioè tutti gli enti interessati agli interventi, «soprattutto il Comune». L' obiettivo è «condividere le decisioni e avere una struttura il cui utilizzo sia il più ampio possibile», spiega Deiana, «non vogliamo realizzare cattedrali nel deserto e un polo museale poco emozionante». Le ipotesi in campo Secondo l' Authority servirebbero «un centro polifunzionale con una parte espositiva e la cronistoria dell' industria del sale, quindi una sala conferenze utile anche per la musica e i concerti. Poi gli insediamenti sportivi. Cagliari ormai è gigantesca palestra a cielo aperto con piste ciclabili e pedonali, il padiglione è nel bel mezzo di una passeggiata in piena zona protetta. Quanto sarebbe affascinante assistere a piece teatrale la sera, a mostre ed eventi culturali? Si potrebbe mangiare, bere, prendere il sole, fare il bagno, avere uno spazio per le docce e gli spogliatoi. Ci sono decine di esempi di recuperi simili in tutto il mondo e in Italia. Ma ogni cosa va discussa con il Comune». I tempi? «Stiamo facendo quanto necessario per ripulire l' area. Poi faremo una gara e si deciderà la destinazione del complesso in base alla volontà prevalente». Andrea Manunza.



La Nuova Sardegna

Cagliari

METANO» LA SVOLTA

Arrivati i primi tre serbatoi decolla il deposito costiero

L'hub dell'Higas prende forma a S. Giusta. Gas disponibile per agosto del 2020

GIUSEPPE CENTORE

INVIATO A SANTA GIUSTA Dopo le parole, gli annunci, i programmi e i progetti, più o meno futuribili, ecco i primi fatti. Il progetto della metanizzazione della Sardegna, anche se come si vedrà, siamo solo all'inizio del cammino, ieri ha compiuto un importante e non solo simbolico passo in avanti. Sono infatti arrivati al porto di Santa Giusta i primi tre serbatoi che ospiteranno il gas naturale liquefatto nel sistema dei depositi costieri della Higas, una delle tre società che sta operando nell'area portuale per realizzare altrettanti terminali di gas. Nel sito della Nuova Sardegna potrete vedere in time-lapse le fasi dell'arrivo della nave e il posizionamento dei serbatoi. Non si è trattato di una operazione semplice e rapida, tutt'altro. Dodici ore per posizionare all'interno dei bunker di cemento armato ciascun serbatoio, lungo 27 metri, con un diametro di dieci metri e dal peso di 130 tonnellate. Solo oggi saranno completate le operazioni, controllate dagli ufficiali della Capitaneria di Porto di Oristano. E proprio ieri, quasi a suggellare l'avvio delle operazioni di costruzione del primo hub per il gnl, si è tenuta una cerimonia, nell'aula consiliare del comune di Santa Giusta, con il sindaco Antonello Figus a fare gli onori di casa. Presenti i vertici di Higas, di Gas&Heat, di Cpl Concordia, il presidente dell'Autorità Portuale della Sardegna Massimo Deiana e il comandante della Capitaneria Antonio Frigo e l'assessore regionale all'Industria Anita Pili. Al di là delle dichiarazioni di circostanza, dall'incontro sono comunque emersi alcuni fatti significativi. L'impianto. Pur nella sua semplicità (sette serbatoi, di cui sei a deposito di gnl), sistemi di pompaggio, vapore, ricezione e invio prodotto, il deposito che sta nascendo a Santa Giusta è realizzato con le più moderne tecniche ingegneristiche in materia. Gli acciai, realizzati in Belgio, sono stati assemblati e saldati con sistemi elettronici a Livorno, nello stabilimento della Gas & Heat, e sono arrivati a Santa Giusta con una nave trasporti dedicata. A supervisionare le diverse fasi dell'opera ingegneri di stanza nel porto di Singapore, esperti proprio nella realizzazione di impianti di Gnl. La società. È il settore dove maggiori sono le novità rispetto al passato. Adesso la Higas parla inglese. L'80 per cento delle sue azioni è posseduto da Avenir Ing, società registrata a Bermuda, nata nel 2017 da Stolt-Nielsen, una delle più importanti società di trasporti e deposito di prodotti chimici e energetici al mondo, con un fatturato di 2 miliardi di dollari. Gli altri soci di Higas con quote paritarie sono la stessa Gas&Heat dei fratelli Evangelisti e la Cpl Concordia, che ha in gestione la realizzazione di alcuni bacini del gas, compreso quello di Oristano. Avenir, presieduta da Andrew Pickering, manager Stolt da 35 anni, è nata espressamente per il Gnl di piccola taglia o "small scale" e ha in portafoglio la costruzione di sei navi nel cantiere della Sinopacific di Qidong, non lontano da Shanghai, in Cina. Ieri Pickering e l'intero staff di Avenir erano a Santa Giusta per rendersi conto del cantiere dell'avanzamento dei lavori. I tempi. Nessun ritardo nella commessa, anzi, con un leggero anticipo nel gennaio del prossimo anno arriveranno gli altri 4 serbatoi, e ad agosto dovrebbe arrivare il primo carico di Gnl per il deposito costiero di Santa Giusta. Evidente la soddisfazione del presidente dell'Autorità Portuale sarda Massimo Deiana che ha approfittato dell'occasione per annunciare la firma della concessione della banchina a Higas per i prossimi 25 anni. «Al di là di quello che accadrà con la gassificazione, dobbiamo



La Nuova Sardegna

Cagliari

comunque creare un sistema di approvvigionamento per le navi che sempre più andranno a gnl. Nel Mediterraneo orientale ci sono già i primo contratti con le navi da crociera o mercantili per rifornimenti a gnl. Dobbiamo accelerare per non farci trovare impreparati». Ad agosto l' impianto di Higas dovrebbe essere pronto. Ci sono undici mesi per provare a capire cosa succederà dopo. L' assessore Pili nel suo intervento ha annunciato il riavvio dei tavoli tecnici con i comuni e le autorità di bacino per far ripartire i lavori nei cantieri di quei bacini che non hanno ancora concluso i lavori (più di due terzi dei 37 bacini in totale), ma non sono, come è riportato più in basso, i bacini il vero punto dolente del progetto. Le prospettive. L' intervento di Pickering, contento della sua breve visita in Sardegna, terra dove è presente il maggior asset di Avenir, ha fatto capire che lo sguardo del manager statunitense non è rivolto verso il Gennargentu, il Campidano o il Logudoro, ma verso il mare. Nel Mediterraneo ci sono dieci grandi depositi di Gnl connessi a rigassificatori o liquefatori, ma le grandi navi che vanno a Gnl possono fare rifornimento solo a Barcellona, e non da terra a nave, ma da nave a nave, con una nave cisterna che arriva dal mare del Nord. La Sardegna sarebbe il primo hub dove rifornirsi da terra a nave in tutto il Mediterraneo. A prescindere dalla metanizzazione. @gcentore©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Per gli inglesi affare garantito

il retroscena

Massimo Deiana (Autorità Portuale) ieri era raggiante. Il sogno di fare dei porti sardi "anche" dei punti di bunkeraggio per accrescere la capacità attrattiva di tutte le navi oggi presenti nel Mediterraneo, ha compiuto un altro importante passo in avanti. Raggianti anche i manager di Avenir, che da veri lupi di mare e dei mercati mondiali hanno intuito la possibilità di entrare in un gioco dove comunque si vince. Sono diventati proprietari di Higas perchè cercavano porti per avviare subito il commercio di Gnl per le navi nel Mediterraneo. Gli esperti assicurano che questo sarà il combustibile del futuro per le navi, pulito ed economico. Le nuove navi, sia da crociera che mercantili escono dai cantieri spesso con motori a Gnl, ma nel Mediterraneo trovano difficoltà a rifornirsi. Avenir ha fiutato l'affare ed è entrata in Higas. Se l'operazione metano andrà a buon fine il gas nei sei serbatoi sarà utilizzato anche per i consumi interni, altrimenti servirà per le navi. Una multinazionale che ha il mondo come mercato e controlla al 50 per cento Avenir, come Stolt-Nielsen, non avrà certo difficoltà a trovare clienti. Sta alla Sardegna salire su un treno che comunque è lanciato.(g.cen.)

La Nuova Sardegna 25 settembre 2019

METANO » LA SVOLTA

Arrivati i primi tre serbatoi decolla il deposito costiero

L'hub dell'Higas prende forma a S. Giusta. Gas disponibile per agosto del 2020



Per gli inglesi affare garantito

La notizia è arrivata: i primi tre serbatoi per lo stoccaggio del gas liquefatto (Gnl) sono arrivati a S. Giusta. L'operazione è stata coordinata da Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, e dai manager di Avenir, che da veri lupi di mare e dei mercati mondiali hanno intuito la possibilità di entrare in un gioco dove comunque si vince. Sono diventati proprietari di Higas perchè cercavano porti per avviare subito il commercio di Gnl per le navi nel Mediterraneo. Gli esperti assicurano che questo sarà il combustibile del futuro per le navi, pulito ed economico. Le nuove navi, sia da crociera che mercantili escono dai cantieri spesso con motori a Gnl, ma nel Mediterraneo trovano difficoltà a rifornirsi. Avenir ha fiutato l'affare ed è entrata in Higas. Se l'operazione metano andrà a buon fine il gas nei sei serbatoi sarà utilizzato anche per i consumi interni, altrimenti servirà per le navi. Una multinazionale che ha il mondo come mercato e controlla al 50 per cento Avenir, come Stolt-Nielsen, non avrà certo difficoltà a trovare clienti. Sta alla Sardegna salire su un treno che comunque è lanciato.(g.cen.)

Primo esame a Roma per la Dorsale

I tecnici del ministero dell'Ambiente valuteranno entro venerdì l'intero progetto



Nasce primo grande deposito costiero Gnl

Sarà operativo a partire da agosto 2020 il deposito costiero di Gnl che la Higas sta realizzando nel porto industriale di Oristano. Lo hanno confermato e garantito i vertici dell'azienda nell'aula consiliare del Comune di Santa Giusta mentre a pochi chilometri sono in pieno svolgimento le operazioni di installazione dei primi tre serbatoi criogenici arrivati nei giorni scorsi dalla Toscana. I serbatoi sono lunghi 27 metri e 45 centimetri, hanno un diametro di 10 metri e pesano 130 tonnellate ciascuno. Il progetto prevede l'installazione di altri tre serbatoi per un totale di nove mila metri cubi di gnl destinati ad alimentare le reti del territorio e di tutta la Sardegna e, quando sarà il momento, anche le navi da crociera, che a partire proprio dal 2020 dovranno avere propulsione a gas. Quello che la Higas sta realizzando in Sardegna è il primo impianto del genere nel Mediterraneo. Il presidente di Higas Andrew Pickering e l'amministratore delegato Claudio Evangelisti hanno confermato la volontà di esportare il modello anche nella penisola e fuori dall'Italia. Alla presentazione hanno partecipato anche il sindaco di Santa Giusta Antonello Figus, l'assessore regionale all'Industria Anita Pili e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Cagliari Massimo Deiana.



Concessione per impianto GNL a Oristano - Santa Giulia

Via libera al secondo impianto di GNL ad Oristano-Santa Giuli.

CAGLIARI - Una banchina dedicata alle operazioni di scarico del Gnl al porto industriale di Oristano - Santa Giusta , il potenziamento dei traffici commerciali, salvaguardando la realizzazione dell' hub del Gas Naturale Liquefatto nel Porto Canale di Cagliari. Sono questi i punti chiave affrontati ieri nel corso del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.L' Organo di governo dell' Ente ha dato il via libera all' affidamento in concessione demaniale (ex Art. 18 della legge 84/94), per la durata di 25 anni, alla Higas Srl , di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere , nello scalo industriale di Oristano - Santa Giusta .Provvedimento che, con la realizzazione di una pipeline proprio nell' area assentita in concessione dall' AdSP , consentirà uno sbocco a mare al deposito costiero realizzato nell' area retrostante di proprietà dalla stessa società. Un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall' Unione europea che rappresenta una svolta fondamentale per il mercato energetico sardo, ma, soprattutto, per il rifornimento delle navi di ultima generazione con propulsione a GNL .Il Comitato di Gestione ha anche approvato l' ampliamento di una concessione - sempre ex. Art. 18 e fino al 2028 - nella porzione di banchina del porto Canale utilizzata abitualmente dalla Feeder and Domestic Service.Ai 17 mila e 600 metri quadri di area retrostante, si aggiungeranno 187 metri lineari di banchina che consentiranno un incremento dell' operatività della stessa società, con una crescita stimata di circa 13 mila container su pianale in più all' anno (rispetto agli attuali 57 mila) e, sui mezzi pesanti, di altri 7 mila pezzi (rispetto ai 15 mila registrati). Crescita che genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro ed un potenziamento dell' organico.Un sistema logistico fiorente che dovrà convivere, in futuro, con un progetto - il cui iter istruttorio è ancora in corso - per la realizzazione di un terminal GNL della società ISGAS. Un deposito costiero, per un investimento di 84 milioni di euro, che rappresenta una scommessa strategica per il futuro dei traffici marittimi, commerciali e crocieristici, con la possibilità di rifornire navi da crociera ed altre unità di nuova generazione, ma allo stesso tempo, garantire l' approvvigionamento per uso civile ed industriale del metano.Via libera anche al rilascio di n numerose concessioni demaniali in tutti i porti di competenza dell' AdSP . Tra queste, la quella temporanea ad Ineos, team inglese in gara all' America' s Cup, che ha deciso di perfezionare la preparazione alla sfida nella splendida cornice del golfo cagliaritano, confermando il ruolo strategico del porto del capoluogo nella vela mondiale di élite. Il team occuperà per nove mesi un' area scoperta di 6 mila e 745 metri quadri (nella quale verranno posizionate tre tensostrutture e container adibiti a guardiola e magazzini), più altri mille e 188 di specchio acqueo (con annesso pontile galleggiante), al molo Sabauda, che diventerà la base operativa per gli allenamenti.' Con il rilascio della concessione demaniale alla Higas, che prevedrà la realizzazione di una pipeline di collegamento dei serbatoi con le navi gasiere, consentiamo l' avvio del primo polo del Gas Naturale Liquefatto nell' Isola - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell' Authority sarda - Lo scalo industriale di Oristano - Santa Giusta, che già conta su una concessione rilasciata lo scorso anno alla Edison Spa per la realizzazione di un altro impianto per il GNL, si candida ad essere il primo Hub per il rifornimento delle navi di ultima generazione . Un' iniziativa che sarà seguita, a breve, da altre realtà che sorgeranno, previa conclusione degli iter autorizzativi nei competenti Ministeri, a Cagliari e Porto Torres ' . Sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione - continua **Deiana** - a bbiamo dato il via libera all' ampliamento della concessione demaniale richiesta dalla Feeder and Domestic Service , società del gruppo Grendi , che gestirà quindi in autonomia, assumendo



Corriere Marittimo

Cagliari

le conseguenti responsabilità, anche il tratto di banchina collegato al dente ro-ro antistante alla concessione preesistente . In tal modo potrà razionalizzare la propria operatività ed incrementare , così, volumi di traffico e forza lavoro impiegata. Un segnale forte che dimostra come il Porto Canale conservi importanti potenzialità di sviluppo e competitività '.Le competizioni veliche : In previsione dell' appuntamento internazionale con l' America' s Cup ha concluso **Deiana**: ' Dopo Luna Rossa , con il via libera del Comitato di Gestione, anche il Team Ineos avrà la sua base a Cagliari. Una scelta, quella della squadra inglese, che ci onora e che ha un profondo significato per il nostro porto, sempre più al centro di eventi internazionali che ne rafforzano la vocazione nautica e per tutti gli sport acquatici ad altissimo livello' .

Autorità Sistema Portuale Mare Sardegna: via libera al secondo impianto di GNL ad Oristano

(FERPRESS) - Cagliari, 24 SET - Una banchina dedicata alle operazioni di scarico del Gnl al porto industriale di Oristano - Santa Giusta, il potenziamento dei traffici commerciali, salvaguardando la realizzazione dell' hub del Gas Naturale Liquefatto nel Porto Canale di Cagliari. Sono i punti chiave, per un ulteriore salto di qualità dei porti di **sistema sardi**, all'ordine del giorno della seduta del Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna**. Una riunione, quella di ieri, nel corso della quale, come primo punto all'ordine del giorno, l'Organo di governo dell'Ente ha dato il via libera all'affidamento in concessione demaniale (ex Art. 18 della legge 84/94), per la durata di 25 anni, alla Higas Srl, di un'area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere, nello scalo industriale di Oristano - Santa Giusta. Provvedimento che, con la realizzazione di una pipeline proprio nell'area assentita in concessione dall'AdSP, consentirà uno sbocco a **mare** al deposito costiero realizzato nell'area retrostante di proprietà della stessa società. Un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall'Unione europea, quest'ultimo, che rappresenta una svolta fondamentale per il mercato energetico sardo, ma, soprattutto, per il rifornimento delle navi di ultima generazione con propulsione a GNL. Di particolare rilevanza il via libera del Comitato di Gestione anche all'ampliamento di una concessione - sempre ex Art. 18 e fino al 2028 - nella porzione di banchina del porto Canale utilizzata abitualmente dalla Feeder and Domestic Service. Ai 17 mila e 600 metri quadri di area retrostante, si

aggiungeranno 187 metri lineari di banchina che consentiranno un incremento dell'operatività della stessa società, con una crescita stimata di circa 13 mila container su pianale in più all'anno (rispetto agli attuali 57 mila) e, sui mezzi pesanti, di altri 7 mila pezzi (rispetto ai 15 mila registrati). Crescita che genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro ed un potenziamento dell'organico. Un **sistema** logistico fiorente che dovrà convivere, in futuro, con un progetto - il cui iter istruttorio è ancora in corso - per la realizzazione di un terminal GNL della società ISGAS. Un deposito costiero, per un investimento di 84 milioni di euro, che rappresenta una scommessa strategica per il futuro dei traffici marittimi, commerciali e crocieristici, con la possibilità di rifornire navi da crociera ed altre unità di nuova generazione, ma allo stesso tempo, garantire l'approvvigionamento per uso civile ed industriale del metano. Sempre nel corso della riunione di ieri, il Comitato di Gestione ha dato il via libera al rilascio di numerose concessioni demaniali in tutti i porti di competenza dell'AdSP. Tra queste, la quella temporanea ad Ineos, team inglese in gara all'America's Cup, che ha deciso di perfezionare la preparazione alla sfida nella splendida cornice del golfo cagliaritano, confermando il ruolo strategico del porto del capoluogo nella vela mondiale di élite. Il team occuperà per nove mesi un'area scoperta di 6 mila e 745 metri quadri (nella quale verranno posizionate tre tensostrutture e container adibiti a guardiola e magazzini), più altri mille e 188 di specchio acqueo (con annesso pontile galleggiante), al molo Sabauda, che diventerà la base operativa per gli allenamenti. "Con il rilascio della concessione demaniale alla Higas, che prevedrà la realizzazione di una pipeline di collegamento dei serbatoi con le navi gasiere, consentiamo l'avvio del primo polo del Gas Naturale Liquefatto nell'Isola - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del **Mare di Sardegna** - Lo scalo industriale di Oristano - Santa Giusta, che già conta su una concessione rilasciata lo scorso anno alla Edison Spa per la realizzazione di un altro impianto per il GNL, si candida ad essere il primo Hub per il rifornimento delle navi di ultima generazione. Un'iniziativa che sarà seguita, a breve, da altre realtà che sorgeranno, previa conclusione



FerPress

Cagliari

degli iter autorizzativi nei competenti Ministeri, a Cagliari e Porto Torres". Non solo GNL, ma anche un' iniezione di fiducia per le attività del Porto Canale di Cagliari. "Sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione - continua Deiana - abbiamo dato il via libera all' ampliamento della concessione demaniale richiesta dalla Feeder and Domestic Service, società del gruppo Grendi, che gestirà quindi in autonomia, assumendo le conseguenti responsabilità, anche il tratto di banchina collegato al dente ro-ro antistante alla concessione preesistente. In tal modo potrà razionalizzare la propria operatività ed incrementare, così, volumi di traffico e forza lavoro impiegata. Un segnale forte che dimostra come il Porto Canale conservi importanti potenzialità di sviluppo e competitività". Non ultima, la vela, in previsione dell' appuntamento internazionale con l' America' s Cup. "Dopo Luna Rossa, con il via libera del Comitato di Gestione, anche il Team Ineos avrà la sua base a Cagliari - conclude Deiana - Una scelta, quella della squadra inglese, che ci onora e che ha un profondo significato per il nostro porto, sempre più al centro di eventi internazionali che ne rafforzano la vocazione nautica e per tutti gli sport acquatici ad altissimo livello".

Informare

Cagliari

Ok del Comitato di gestione dell' AdSP della Sardegna ad aree e banchine per l' attività di Higas e Grendi

Deiana: consentiamo l' avvio del primo polo del gas naturale liquefatto nell' isola e lo sviluppo di traffici al Porto Canale Ieri il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha deliberato l' affidamento in concessione alla Higas Srl, per la durata di 25 anni, di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di gas naturale liquefatto da navi gasiere nello scalo industriale di Oristano - Santa Giusta e ha dato anche il via libera all' ampliamento di una concessione nella porzione di banchina del Porto Canale di Cagliari utilizzata abitualmente dalla Feeder and Domestic Service del gruppo Grendi. L' authority portuale ha evidenziato che il primo provvedimento, con la realizzazione di una pipeline proprio nell' area assentita in concessione dall' AdSP, consentirà uno sbocco a mare al deposito costiero realizzato nell' area retrostante di proprietà della Higas nell' ambito di un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall' Unione Europea. L' AdSP ha sottolineato che quest' ultimo progetto rappresenta una svolta fondamentale per il mercato energetico sardo, ma soprattutto per il rifornimento delle navi di ultima generazione con propulsione a GNL. L' ok all' ampliamento della concessione al Porto Canale consentirà invece di aggiungere 187 metri lineari di banchina che permetteranno un incremento dell' operatività della Feeder and Domestic Service, con una crescita stimata di circa 13mila container su pianale in più all' anno rispetto agli attuali 57mila e di altri 7mila pezzi su veicoli pesanti rispetto agli attuali 15mila. L' Autorità di Sistema Portuale ha specificato che tale crescita genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai quattro milioni di euro ed un potenziamento dell' organico. L' ente portuale ha precisato che tale attività in futuro dovrà convivere con un progetto - il cui iter istruttorio è ancora in corso - per la realizzazione di un terminal GNL della società ISGAS: un deposito costiero, per un investimento di 84 milioni di euro, che renderà possibile rifornire navi da crociera ed altre unità di nuova generazione, ma allo stesso tempo garantire l' approvvigionamento per uso civile ed industriale del metano.

«Con il rilascio della concessione demaniale alla Higas, che prevederà la realizzazione di una pipeline di collegamento dei serbatoi con le navi gasiere - ha commentato il presidente dell' AdSP, **Massimo Deiana** - consentiamo l' avvio del primo polo del gas naturale liquefatto nell' isola. Lo scalo industriale di Oristano - Santa Giusta, che già conta su una concessione rilasciata lo scorso anno alla Edison Spa per la realizzazione di un altro impianto per il GNL, si candida ad essere il primo hub per il rifornimento delle navi di ultima generazione. Un' iniziativa che sarà seguita, a breve, da altre realtà che sorgeranno, previa conclusione degli iter autorizzativi nei competenti ministeri, a Cagliari e Porto Torres. Sempre nel corso della seduta del Comitato di gestione - ha aggiunto **Deiana** - abbiamo dato il via libera all' ampliamento della concessione demaniale richiesta dalla Feeder and Domestic Service, società del gruppo Grendi, che gestirà quindi in autonomia, assumendo le conseguenti responsabilità, anche il tratto di banchina collegato al dente ro-ro antistante alla concessione preesistente. In tal modo potrà razionalizzare la propria operatività ed incrementare, così, volumi di traffico e forza lavoro impiegata. Un segnale forte che dimostra come il Porto Canale conservi importanti potenzialità di sviluppo e competitività».



Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari, via libera al secondo hub LNG

Comitato di gestione del porto approva e prolunga tre concessioni. Una di queste riguarda un deposito di gas naturale liquefatto a Oristano-Santa Giulia

Una banchina dedicata alle operazioni di scarico del gas naturale liquefatto (LNG) nel porto industriale di Oristano-Santa Giusta e il potenziamento dei traffici commerciali, salvaguardando la realizzazione dell' hub LNG nel porto canale di Cagliari. Sono i due punti chiave all' ordine del giorno della seduta del Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Sardegna, tenutasi lunedì. Come primo punto all' ordine del giorno è stata affidata una concessione di 25 anni alla Higas di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di LNG dalle navi gasiere ad Oristano-Santa Giusta, a qualche settimana dal primo servizio di bunkeraggio. Si prevede la realizzazione di una pipeline per lo sbocco a mare del deposito costiero realizzato nell' area retrostante di proprietà della stessa società. Un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall' Unione europea che potrebbe rilanciare lo scalo nel mercato dell' approvvigionamento di questo tipo di gas che in futuro verrà sempre più utilizzato dalle navi per navigare. «Lo scalo industriale di Oristano-Santa Giusta, che già conta su una concessione rilasciata lo scorso anno alla Edison per la realizzazione di un altro impianto per l' LNG, si candida ad essere il primo hub per il rifornimento delle navi di ultima generazione. Un' iniziativa che sarà seguita, a breve, da altre realtà che sorgeranno, previa conclusione degli iter autorizzativi nei competenti ministeri, a Cagliari e Porto Torres», commenta il presidente dell' Adsp, **Massimo Deiana**. Altro via libera del Comitato di gestione riguarda l' ampliamento di una concessione fino al 2028 nella porzione di banchina

del porto Canale utilizzata abitualmente dalla Feeder and Domestic Service, società del gruppo Grendi. Ai 17,600 metri quadri di area retrostante si aggiungeranno 187 metri lineari di banchina permettendo alla società di crescere con una stima di circa 13 mila container su pianale in più all' anno, rispetto agli attuali 57 mila, e sui mezzi pesanti di altri 7 mila pezzi, rispetto ai 15 mila registrati. Crescita che genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro, oltre a un potenziamento dell' organico. Prolungamento della concessione che rappresenta per **Deiana** «un segnale forte che dimostra come il Porto Canale conservi importanti potenzialità di sviluppo e competitività». Un sistema logistico fiorente che dovrà convivere in futuro con un progetto il cui iter istruttorio è ancora in corso, per la realizzazione di un terminal LNG della società Isgas. Un deposito costiero, per un investimento di 84 milioni, che rappresenta una scommessa strategica per il futuro dei traffici marittimi, commerciali e crocieristici, con la possibilità di rifornire navi da crociera ed altre unità di nuova generazione garantendo l' approvvigionamento per uso civile ed industriale del metano. Tra le altre concessioni rilasciate, quella temporanea ad Ineos, team inglese che si sta allenando per l' America's Cup. Il team occuperà per nove mesi un' area scoperta di 6 mila e 745 metri quadri nella quale verranno posizionate tre tensostrutture e container adibiti a guardiola e magazzini. Poco più di mille metri quadri di specchio acqueo (con annesso pontile galleggiante) al molo Sabauda, che diventerà la base operativa per gli allenamenti.



I porti della Sardegna ripartono dal Gnl

Via libera al secondo impianto a Oristano e all'incremento dei traffici nel porto Canale

Giulia Sarti

CAGLIARI Diversi i punti chiave per un ulteriore salto di qualità dei porti della Sardegna, all'ordine del giorno della seduta del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna. Una banchina dedicata alle operazioni di scarico del Gnl al porto industriale di Oristano-Santa Giusta, il potenziamento dei traffici commerciali, la salvaguardando la realizzazione dell'hub del Gas naturale liquefatto nel porto canale di Cagliari. La riunione si è aperta con l'Organo di governo dell'ente che ha dato il via libera all'affidamento in concessione demaniale, per la durata di 25 anni, alla Higas Srl, di un'area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere, nello scalo industriale di Oristano-Santa Giusta. Provvedimento che, con la realizzazione di una pipeline proprio nell'area assentita in concessione dall'AdSp, consentirà uno sbocco a mare al deposito costiero realizzato nell'area retrostante di proprietà dalla stessa società. Un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall'Unione europea, che rappresenta una svolta fondamentale per il mercato energetico sardo, ma, soprattutto, per il rifornimento delle navi di ultima generazione con propulsione a Gnl. Con il rilascio della concessione demaniale alla Higas, che prevedrà la realizzazione di una pipeline di collegamento dei serbatoi con le navi gasiere, consentiamo l'avvio del primo polo del Gas naturale liquefatto nell'isola spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp. Lo scalo industriale di Oristano-Santa Giusta, che già conta su una concessione rilasciata lo scorso anno alla Edison Spa per la realizzazione di un altro impianto per il Gnl, si candida ad essere il primo Hub per il rifornimento delle navi di ultima generazione. Un'iniziativa che sarà seguita, a breve, da altre realtà che sorgeranno, previa conclusione degli iter autorizzativi nei competenti Ministeri, a Cagliari e Porto Torres. Di particolare rilevanza il via libera del Comitato di gestione anche all'ampliamento di una concessione fino al 2028 nella porzione di banchina del porto Canale utilizzata abitualmente dalla Feeder and Domestic Service, società del gruppo Grendi. Ai 17 mila e 600 metri quadri di area retrostante, si aggiungeranno 187 metri lineari di banchina che consentiranno un incremento dell'operatività della stessa società, con una crescita stimata di circa 13 mila container su pianale in più all'anno (rispetto agli attuali 57 mila) e, sui mezzi pesanti, di altri 7 mila pezzi (rispetto ai 15 mila registrati). Crescita che genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro ed un potenziamento dell'organico. La società -spiega Deiana- gestirà quindi in autonomia, assumendo le conseguenti responsabilità, anche il tratto di banchina collegato al dente ro-ro antistante alla concessione preesistente. In tal modo potrà razionalizzare la propria operatività ed incrementare, così, volumi di traffico e forza lavoro impiegata. Un segnale forte che dimostra come il Porto Canale conservi importanti potenzialità di sviluppo e competitività. Un sistema logistico fiorente che dovrà convivere, in futuro, con un progetto, il cui iter istruttorio è ancora in corso, per la realizzazione di un terminal Gnl della società Isgas. Un deposito costiero, per un investimento di 84 milioni di euro, che rappresenta una scommessa strategica per il futuro dei traffici marittimi, commerciali e crocieristici, con la possibilità di rifornire navi da crociera ed altre unità di nuova generazione, ma allo stesso tempo, garantire l'approvvigionamento per uso civile ed industriale del metano. Sempre nel corso della riunione, il Comitato di gestione ha dato il via libera al rilascio di numerose concessioni demaniali in tutti i porti di competenza dell'AdSp. Tra queste, la quella temporanea ad Ineos, team inglese in gara all'America's Cup, che ha deciso di perfezionare la preparazione alla sfida nella splendida cornice del golfo cagliaritano, confermando il ruolo strategico del porto del capoluogo nella vela mondiale di élite. Il team occuperà per nove



Messaggero Marittimo

Cagliari

mesi un'area scoperta di 6 mila e 745 metri quadri, più altri mille e 188 di specchio acqueo (con annesso pontile galleggiante), al molo Sabaudo, che diventerà la base operativa per gli allenamenti.

Cagliari

Cagliari. Nuova banchina

Traffici in aumento al porto industriale

Via libera al secondo impianto Gnl a Oristano e all' incremento dei traffici nel porto industriale di Cagliari. Lo ha deliberato il Comitato di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**. Nel porto Canale del capoluogo ci sarà l' ampliamento della concessione già in uso alla Feeder and Domestic Service. Ai 17mila metri quadri di area retrostante, si aggiungeranno 187 metri di banchina che consentiranno un aumento dell' operatività. A Oristano, ok all' affidamento in concessione, durata 25 anni, alla Higas Srl, di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere, nello scalo industriale.

[illegible]

Porti: Cagliari, si punta a incremento di 13 mila container

Nuovo investimento per azienda già attiva, 4 mln in attrezzature

Via libera al secondo impianto di Gnl ad Oristano e all' incremento dei traffici nel porto industriale di Cagliari. Lo ha deliberato il Comitato di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sardegna. Nel porto Canale del capoluogo, che sta subendo una crisi di traffico container, ci sarà l' ampliamento della concessione già in uso alla Feeder and Domestic Service. Ai 17mila metri quadri di area retrostante, si aggiungeranno 187 metri lineari di banchina che consentiranno un incremento dell' operatività. La crescita è stimata in circa 13 mila container su pianale in più all' anno (rispetto agli attuali 57 mila) e, sui mezzi pesanti, di altri 7 mila pezzi (rispetto ai 15 mila registrati). Crescita che genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro ed un potenziamento dell' organico. Un **sistema** logistico che dovrà convivere, in futuro, con un progetto, il cui iter è ancora in corso, per la realizzazione di un terminal Gnl della società IsgaS. In arrivo anche una nuova gru al terminal rinfuse del porto di Cagliari: è stata acquistata dalla Combined terminal operators. È la gru mobile **portuale** più grande della Sardegna, una delle più grandi in Italia. Per quanto riguarda Oristano, invece, c' è l' ok per l' affidamento in concessione demaniale, per la durata di 25 anni, alla Higas Srl, di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere, nello scalo industriale. Il provvedimento, con la realizzazione di una pipeline proprio nell' area assentita in concessione dall' AdSP, consentirà uno sbocco a mare al deposito costiero realizzato nell' area retrostante di proprietà dalla stessa società. È un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall' Unione europea. (ANSA).



Porto Cagliari, attesi +13mila container

Via libera al secondo impianto di Gnl ad Oristano e all' incremento dei traffici nel porto industriale di Cagliari. Lo ha deliberato il Comitato di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sardegna. Nel porto Canale del capoluogo, che sta subendo una crisi di traffico container, ci sarà l' ampliamento della concessione già in uso alla Feeder and Domestic Service. Ai 17mila metri quadri di area retrostante, si aggiungeranno 187 metri lineari di banchina che consentiranno un incremento dell' operatività. La crescita è stimata in circa 13 mila container su pianale in più all' anno (rispetto agli attuali 57 mila) e, sui mezzi pesanti, di altri 7 mila pezzi (rispetto ai 15 mila registrati). Crescita che genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro ed un potenziamento dell' organico. Un **sistema** logistico che dovrà convivere, in futuro, con un progetto, il cui iter è ancora in corso, per la realizzazione di un terminal Gnl della società IsgaS. In arrivo anche una nuova gru al terminal rinfuse del porto di Cagliari: è stata acquistata dalla Combined terminal operators. È la gru mobile **portuale** più grande della Sardegna, una delle più grandi in Italia. Per quanto riguarda Oristano, invece, c' è l' ok per l' affidamento in concessione demaniale, per la durata di 25 anni, alla Higas Srl, di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere, nello scalo industriale. Il provvedimento, con la realizzazione di una pipeline proprio nell' area assentita in concessione dall' AdSP, consentirà uno sbocco a mare al deposito costiero realizzato nell' area retrostante di proprietà dalla stessa società. È un progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall' Unione europea.



Grendi si allarga a Cagliari

Genova - Una banchina dedicata alle operazioni di scarico del Gnl al porto industriale di Oristano - Santa Giusta, il potenziamento dei traffici commerciali, salvaguardando la realizzazione dell' hub del Gas Naturale Liquefatto nel Porto Canale di Cagliari. Sono i punti chiave approvati dopo della riunione del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. L' ente ha dato il via libera all' affidamento in concessione demaniale, per la durata di 25 anni, alla Higas Srl, di un' area di banchina per le operazioni di approvvigionamento di Gnl da navi gasiere, nello scalo industriale di Oristano - Santa Giusta. «Provvedimento che, con la realizzazione di una pipeline proprio nell' area in concessione dall' AdSP, consentirà uno sbocco a mare al deposito costiero realizzato nell' area retrostante di proprietà dalla stessa società» scrive l' Authority in una nota. Si tratta di u progetto da 100 milioni di euro cofinanziato dall' Unione europea per il rifornimento delle navi di ultima generazione con propulsione a GNL. Luce verde dal Comitato di Gestione anche all' ampliamento di una concessione nella porzione di banchina del porto Canale utilizzata abitualmente dalla Feeder and Domestic Service. Ai 17 mila e 600 metri quadri di area retrostante, si aggiungeranno 187 metri lineari di banchina che consentiranno un incremento dell' operatività della stessa società, con una crescita stimata di circa 13 mila container su pianale in più all' anno (rispetto agli attuali 57 mila) e, sui mezzi pesanti, di altri 7 mila pezzi (rispetto ai 15 mila registrati). «Questa crescita genererà investimenti in attrezzature per la movimentazione superiori ai 4 milioni di euro ed un potenziamento dell' organico. Un sistema logistico fiorente che dovrà convivere, in futuro, con un progetto - il cui iter istruttorio è ancora in corso - per la realizzazione di un terminal Gnl della società ISGAS. Un deposito costiero, per un investimento di 84 milioni di euro, che rappresenta una scommessa strategica per il futuro dei traffici marittimi, commerciali e crocieristici, con la possibilità di rifornire navi da crociera ed altre unità di nuova generazione, ma allo stesso tempo, garantire l' approvvigionamento per uso civile ed industriale del metano». Sempre nel corso della riunione di ieri, il board ha dato il via libera al rilascio di numerose concessioni demaniali in tutti i porti di competenza dell' AdSP. Tra queste, la quella temporanea ad Ineos, team inglese in gara all' America's Cup, che ha deciso di perfezionare la preparazione alla sfida nella splendida cornice del golfo cagliaritano, confermando il ruolo strategico del porto del capoluogo nella vela mondiale di élite. Il team occuperà per nove mesi un' area scoperta di 6 mila e 745 metri quadri (nella quale verranno posizionate tre tensostrutture e container adibiti a guardiola e magazzini), più altri mille e 188 di specchio acqueo (con annesso pontile galleggiante), al molo Sabaudo, che diventerà la base operativa per gli allenamenti. «Con il rilascio della concessione demaniale alla Higas, che prevedrà la realizzazione di una pipeline di collegamento dei serbatoi con le navi gasiere, consentiamo l' avvio del primo polo del Gas Naturale Liquefatto nell' Isola - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell' AdSP - Lo scalo industriale di Oristano - Santa Giusta, che già conta su una concessione rilasciata lo scorso anno alla Edison Spa per la realizzazione di un altro impianto per il GNL, si candida ad essere il primo Hub per il rifornimento delle navi di ultima generazione. Un' iniziativa che sarà seguita, a breve, da altre realtà che sorgeranno, previa conclusione degli iter autorizzativi nei competenti Ministeri, a Cagliari e Porto Torres». «Sempre nel corso della seduta del Comitato di Gestione - continua **Deiana** - abbiamo dato il via libera all' ampliamento della concessione demaniale richiesta dalla Feeder and Domestic Service, società del gruppo Grendi, che gestirà quindi in autonomia, assumendo le conseguenti responsabilità, anche il tratto di banchina collegato al dente ro-ro antistante alla concessione preesistente.



The Medi Telegraph

Cagliari

In tal modo potrà razionalizzare la propria operatività ed incrementare, così, volumi di traffico e forza lavoro impiegata. Un segnale forte che dimostra come il Porto Canale conservi importanti potenzialità di sviluppo e competitività».

Il Manifesto

Messina, Milazzo, Tremestieri

A Messina i 182 migranti della Ocean Viking

Il più piccolo ha solo 10 giorni, poi ci sono due fratellini di 1 e 3 anni. E infine altri 11 minori. Insieme alle donne sono stati loro i primi a sbarcare dalla nave Ocean Viking arrivata ieri mattina nel porto di Messina con 182 migranti. Ad attendere i bambini, sotto una pioggia battente, i volontari della Croce rossa con palloncini e peluche che hanno donato ai piccoli nella speranza di far dimenticare loro il viaggio. Uno sbarco reso possibile dall' accordo raggiunto, grazie alla Commissione Ue, tra cinque Paesi per il loro ricollocamento. «I migranti ci hanno raccontato di aver subito violenze, torture e abusi sessuali e di essere stati detenuti mentre erano in Libia», ha raccontato Luca Pigozzi, medico di Msf che si trovava sulla nave. Il bimbo più piccolo e la madre sono stati portati al Policlinico per controlli, così come una donna incinta.

Malta, Salvini attacca Conte: «Quell'accordo è solo fumo»

La replica del premier: «Non c'è niente di nuovo. Diamo la parola ai nostri cittadini»



L'appello contro decreti sicurezza a scatti

A Messina i 182 migranti della Ocean Viking

La nave è arrivata ieri mattina al porto di Messina con 182 migranti. I soccorsi sono stati coordinati dalla Guardia di finanza. I soccorsi sono stati coordinati dalla Guardia di finanza. I soccorsi sono stati coordinati dalla Guardia di finanza.

Autonomia, torna lo spettro della regionalizzazione della scuola

Il ministro dell'Istruzione, Giovanni Goria, ha annunciato che il governo sta studiando una riforma della scuola che preveda una maggiore autonomia per le regioni.

Paola Bonino

La deputata europea Paola Bonino ha criticato il governo per la sua gestione della crisi migratoria.



TeleBorsa

Focus

Economia Trasporti

Porti, l' UE movimentata merci per 3,9 miliardi di tonnellate via mare

La stima è di Eurostat in occasione della Giornata Mondiale del settore marittimo

(Teleborsa) - In Unione Europea sono 3,9 miliardi le merci trasportate via mare. È quanto registrato da Eurostat in occasione della Giornata Mondiale del settore marittimo. Nel 2017, il peso totale delle merci movimentate nei **porti** dell' Unione (verso l' interno e verso l' esterno) è stato stimato in quasi 4 miliardi di tonnellate, cioè appunto 3,9 miliardi. Rispetto al 2016 si tratta di un aumento del 2,6%. Tra gli Stati membri dell' UE, i Paesi Bassi hanno registrato i maggiori volumi di movimentazione di merci via mare (596 milioni di tonnellate, il 15% del totale), seguiti dalla Spagna (486 milioni di tonnellate, 12%), il Regno Unito (482 milioni di tonnellate, 12%) e Italia (475 milioni di tonnellate, 12%). Questi quattro Paesi rappresentano oltre la metà (51%) del peso lordo totale delle merci movimentate nei **porti** europei.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with the site logo and various menu items. The main headline reads 'Porti, l'UE movimentata merci per 3,9 miliardi di tonnellate via mare'. Below the headline, there's a sub-headline and a brief summary. The article text is visible, mentioning Eurostat's data for 2017. On the right side, there's a sidebar with 'Argomenti trattati' (Topics covered) and 'Altre notizie' (Other news). At the bottom, there's a 'Comments' section and a 'Share' button.

Masucci: «I porti cambiano rapidamente»

«In Italia non esistono solo container e crociere»

Inizia la nuova avventura dell'avvocato Umberto Masucci alla guida di F2I Holding Portuale, società nuova di zecca che dagli aeroporti approda nel settore portuale dopo l'acquisizione di Porto di Carrara spa cui fanno capo i terminal di Marina di Carrara, Venezia e Chioggia. Masucci, avvocato napoletano, da sempre presente nel mondo dello shipping dove ha ricoperto i ruoli di presidente mondiale, europeo e nazionale degli agenti marittimi, presidente nazionale del Propeller Club e vicepresidente della Federazione del Mare, affronta la presidenza di F2I Holding Portuale puntando a nuove acquisizioni ed a fare rete nel settore terminalistico con il grande entusiasmo che lo contraddistingue in tutto quello che fa. Cosa l'ha spinto ad accettare questo ruolo ai vertici di una società che debutta in un settore anche per lei stessa nuovo? Ho giudicato molto positivo l'ingresso di F2I nel mondo della portualità quale riconoscimento dell'importanza strategica dei porti italiani nel sistema logistico nazionale. L'Italia è un paese di trasformazione di materie prime in prodotti lavorati e l'efficienza dei nostri porti è fondamentale per garantire una logistica adeguata all'importexport italiano. All'inizio degli anni '90 è nata in Italia la figura del terminalista portuale con agenti marittimi, armatori, spedizionieri, imprese di imbarco e sbarco che hanno investito in porto ed hanno innovato positivamente il sistema portuale italiano. Ora, dopo trent'anni, il mondo è molto cambiato, le globalizzazioni hanno richiesto investimenti sempre più importanti, vi è necessità di nuove attrezzature, aggiungiamo che in alcuni casi si pongono anche problemi di passaggi generazionali problematici. In questo quadro, ho sposato in pieno il progetto del primo fondo infrastrutturale italiano ed ho messo a disposizione di F2I il mio bagaglio di esperienze e di relazioni nel settore portuale. Qual è l'obiettivo prioritario? Sono da tanti anni nel mondo dei porti e penso che facciamo spesso l'errore di concentrarci solo sui containers e sui crocieristi: sono certamente settori importantissimi ma spesso dimentichiamo che il settore del carico secco, del project cargo, del siderurgico, delle granaglie rappresenta una quota rilevante dell'economia dei nostri porti. Da queste merci è partita e lo giudico molto positivo la strategia di acquisizioni e di aggregazioni nel settore portuale di F2I. Mi sembra anche molto significativo il fatto che il nome della società sia stato modificato in F2I Holding Portuale Spa (FHP) a testimonianza di una ampia strategia portuale che F2I intende portare avanti. Che ne pensa dei problemi giudiziari che hanno colpito i porti italiani? Conosco personalmente quasi tutti i vertici delle AdSP italiane e devo dire che sono molto dispiaciuto e preoccupato per le vicende giudiziarie che hanno toccato molti dei nostri porti. Dispiaciuto per Presidenti e Segretari che sono stati colpiti da indagini ed interdizioni, proveranno la loro posizione ma resterà purtroppo per loro, servitori dello Stato, di aver vissuto un momento veramente difficile. Sono molto preoccupato perché si corre il rischio di ritardare o bloccare quel processo di rinnovamento dei porti positivamente avviato con la riforma del 2016. Richieste al nuovo ministero? Nessuna richiesta particolare, solo quella di dare priorità al settore portuale, un po' dimenticato negli ultimi due anni. Avevamo tutti grandi aspettative dopo la riforma Delrio ma ci siamo fermati e buone nomine ed azioni positive nei vari porti ma non sempre coordinate a livello nazionale. Ripartiamo con le semplificazioni e le sburocratizzazioni, attiviamo subito il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, procediamo quindi con una strategia portuale che spinga gli investitori a mettere soldi e progetti nei nostri porti. FHP è pronta a svolgere il suo ruolo nei porti così come F2I ha fatto molto positivamente negli aeroporti italiani.



Infrastrutture

Grandi opere al palo: mancano 77 commissari per sbloccare i lavori

FABIO SAVELLI - MILANO Chiamiamolo serenamente «Blocca cantieri». Di cantieri sbloccati - formula di marketing politico sotto forma di decreto del precedente governo - siamo a quota zero. Con due eccezioni: la Napoli-Bari che, non a caso, annovera l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, come commissario. E il terzo Valico di Genova, che ha previsto il rientro di Marco Rettighieri nel ruolo di regista dell'alta velocità ferroviaria tra la città ligure e Milano. Per il resto è nebbia fitta e certo il passaggio di consegne tra i due governi - con il relativo avvicendamento al timone del dicastero delle Infrastrutture tra Danilo Toninelli e Paola De Micheli - non ha giovato ad accelerare l'iter. Potremmo chiamarlo il gioco dell'oca delle grandi opere. L'annuncio del decreto «Sblocca cantieri» è di febbraio scorso. A conti fatti, spiega l'Ance (l'associazione dei costruttori), arriveremo almeno a febbraio 2020 per vedere qualche scavo qua e là. Ora siamo al punto zero. Cioè a una lista di 77 «opere prioritarie» che Toninelli aveva spedito all'ex ministro del Tesoro, Giovanni Tria, poco prima che cadesse il governo. Valore dei cantieri: 38 miliardi. Per un buon 60% con due stazioni appaltanti che dovranno redigere i bandi di gara e scegliere i committenti: Anas e Rete ferroviaria italiana, entrambe sotto la capogruppo Ferrovie dello Stato. Questa lista ora è sul tavolo della De Micheli (Pd) che potrebbe aggiornarla. Fonti vicine al Mit dicono che sta lavorando per «accelerare l'iter ascoltando i territori e le altre forze di maggioranza». Ma il tempo stringe. Perché entro il 15 dicembre il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, dovrà stendere il decreto definitivo con le opere da riavviare. Nel mentre ci sono però diversi passaggi tecnici. 1) La De Micheli, una volta ascoltati i territori, invierà la lista al nuovo ministro del Tesoro, Roberto Gualtieri, che potrebbe non condividerla introducendo ulteriori correzioni; 2) Il testo, una volta condiviso, poi dovrà finire sul tavolo di Conte che stilerà una bozza di decreto da dibattere alla Camera e al Senato nelle commissioni parlamentari competenti. Il documento poi tornerà a Conte per il decreto finale. Finito qui? Magari. Da quel testo - su cui giuriamo ci saranno confronti serrati sulle opere da «accendere» come l'alta velocità ferroviaria Brescia-Verona-Padova per non aprire un pesante scontro con il Nord a trazione leghista che la invoca a gran voce - la De Micheli proseguirà scegliendo i commissari. Cioè 77 commissari, selezionati di concerto col Tesoro, tra alti dirigenti di Ferrovie, Anas ed accademici esperti di infrastrutture. Chi li nominerà? Sempre Conte. Senza contare un velato conflitto di interesse, segnalato da Ance. I commissari li avallerà il Tesoro, azionista di controllo di Cassa di Risparmio di Roma. Socio futuro di Salini Impregilo, il general contractor che potrebbe spuntarla in tutte le gare. Ance si augura siano trasparenti, non come il bando di gara per il nuovo ponte Morandi, in cui si è andato in deroga al codice degli appalti e alla normativa comunitaria per dare a Genova un viadotto nel più breve tempo possibile. Quel che è interessante notare è un altro aspetto. Cioè la differenza tra gli investimenti annunciati dall'Anas nel contratto di programma 2016-2018 e quelli effettivamente realizzati. Nel 2018 ad esempio è stato realizzato soltanto il 33% delle opere promesse. Nel 2017 il 44%. Un divario nell'arco di tre anni di quasi 5 miliardi tra gli annunci e la realtà. I motivi sono molteplici. Le risorse destinate ad Anas e Rfi sono stabilite dalle leggi di Bilancio, ma spesso la ripartizione



Corriere della Sera

Focus

è complessa. E poi serve il via libera di Corte dei conti e Cipe. Passano anni. Senza uno scavo.

Il retroscena

Il piano del governo: sbarchi dei migranti in porti nordafricani

Roma tratta con Tunisia, Algeria e Marocco

FIORENZA SARZANINI

DALLA NOSTRA INVIATA Malta Un elenco di «Paesi sicuri» in Nordafrica dove far sbarcare i migranti provenienti dalla Libia. E dove riportare chi proviene proprio da quegli Stati che a questo punto non avranno più i requisiti indispensabili per chiedere asilo politico. È questa la strada che il governo italiano sta portando avanti - d' intesa con la Commissione europea - per limitare gli arrivi e convincere altri governi della Ue a siglare l' accordo raggiunto a Malta. «Un passo avanti storico», lo definisce il premier Giuseppe Conte prima di annunciare «una svolta risolutiva sui rimpatri» e bacchettare il leader della Lega che definisce la bozza preparata a La Valletta «l' ennesima promessa, ma fatti zero». Conte risponde ironico: «Salvini non deve avere gelosia e invidia. Prima avevamo una redistribuzione affidata alle mie telefonate e a quelle del ministro degli Esteri, Moavero». E Di Maio rincara la dose: «Su ricollocamenti e rimpatri faremo più di lui, forse non ci voleva molto». Tunisia, Algeria, Marocco: sono questi i Paesi che nelle intenzioni dell' Italia dovrebbero poter accogliere le navi cariche di migranti. In questo modo si otterrebbe una «rotazione» più ampia dei luoghi destinati agli sbarchi e chi proviene da quelle zone sarebbe eliminato dalla lista di coloro che possono richiedere asilo a meno che non siano in particolari condizioni di pericolo. Dunque, anche il rimpatrio potrebbe diventare più veloce. Per questo nei prossimi giorni saranno siglati patti bilaterali che, in cambio di progetti di sviluppo e aiuti economici, dovrebbero spingere i governi nordafricani ad accettare la riammissione dei propri cittadini con procedure più veloci. Convincere gli Stati dell' Unione ad aderire all' accordo di Malta accettando la redistribuzione obbligatoria dei migranti, non sarà facile. Per questo si sta cercando di alleggerire il numero degli stranieri da ricollocare e soprattutto si stanno inserendo nella bozza - già firmata da Italia, Malta, Germania, Francia e Finlandia - alcune limitazioni. L' intesa ha una durata di sei mesi e sarà rinnovata soltanto se porterà a risultati concreti. Consentirà di trasferire - in base a quote stabilite a priori che variano dal 10 al 25 % - soltanto chi arriva a bordo delle navi delle ong oppure è stato salvato da Guardia costiera o Guardia di finanza. Scorrendo la lista degli stranieri giunti quest' anno, si tratta del 10 per cento di chi sbarca. All' Italia rimarrà in carico il restante 90 per cento e per questo ha la necessità di aumentare il numero dei rimpatri. Rimane stabilito che la rotazione dei **porti** europei per gli sbarchi sarà volontaria. Ieri la portavoce della Commissione Ue Natasha Bertaud ha voluto sottolineare la volontà «di trovare soluzioni a lungo termine con la riforma del sistema di Dublino, che abbiamo già messo sul tavolo» ma anche l' obiettivo di «portare sostegno a tutti gli Stati membri, specialmente a quelli che subiscono delle pressioni più forti». La scelta già condivisa è di non imporre sanzioni a chi non aderisce al patto, prevedendo comunque eventuali penalizzazioni economiche per chi non si fa carico di accogliere e gestire i profughi.



Migranti, nell' accordo di Malta la stretta sulle navi umanitarie

Le nuove regole ricalcano il codice Minniti: le Ong non dovranno ostacolare i soccorsi delle Guardie costiere, inclusa quella libica. Via le supermulte previste dal decreto sicurezza

DI ALESSANDRA ZINITI

ROMA - «Tutte le navi impegnate in operazioni di soccorso dovranno rispettare le istruzioni del competente centro di coordinamento, non dovranno spegnere i transponder e il sistema automatizzato di informazioni, non dovranno mandare segnali di luce né alcuna altra forma di comunicazione per facilitare la partenza di imbarcazioni che portano migranti dalle coste africane». E soprattutto «non dovranno ostacolare le operazioni di ricerca e soccorso delle imbarcazioni ufficiali delle Guardie costiere, inclusa quella libica, e provvedere a specifiche misure di salvaguardia della sicurezza dei migranti e degli operatori a bordo». Nella bozza di accordo sul meccanismo di redistribuzione delle persone salvate nel Mediterraneo firmata lunedì a Malta c'è un capitolo che detta regole severe per le navi umanitarie. Regole che ricalcano l'ossatura del codice di condotta ideato dall'ex ministro dell'Interno Marco Minniti e firmato da quasi tutte le organizzazioni nel 2017. La linea, che ha trovato unanimità tra i ministri dell'Interno di Italia, Francia, Germania, Malta e Finlandia, è quella ribadita ieri dal premier Conte: «Non consentiremo alle Ong di decidere chi entrerà nel nostro Paese». Ieri mattina, per la prima volta da più di un anno a questa parte, una nave umanitaria, la Ocean Viking di Sos Mediterranée e Msf, è entrata "pacificamente" in un porto italiano, quello di Messina, per sbarcare 182 migranti che saranno distribuiti in diversi paesi. D'ora in avanti dovrebbe funzionare sempre così se l'Europa accetterà l'accordo siglato lunedì a La Valletta. Ma le Ong, che pure hanno salutato con prudente apprezzamento il patto di Malta, non avranno di certo vita facile. Le supermulte previste dal decreto sicurezza bis spariranno, ma le regole rigide a cui dovranno uniformarsi resteranno. Anche nella legislazione italiana. I tecnici del Viminale e di Palazzo Chigi sono già al lavoro sulle linee guida indicate dal presidente della Repubblica Mattarella ma comunque le sanzioni (con nuovi criteri) per chi dovesse violare eventuali divieti di ingresso in acque italiane e la confisca delle navi recidive non saranno cancellate anche se solo in casi estremi si arriverà a tanto. L'Italia e gli altri paesi firmatari dell'accordo non intendono correre il rischio di una ripresa dei flussi migratori che saranno gestiti con «questo meccanismo temporaneo che - si legge nella bozza - non dovrà aprire nuovi percorsi irregolari verso le coste europee ed avrà evitare la creazione di nuovi fattori di attrazione». Condizione necessaria per cercare di allargare il più possibile, già dalla prossima riunione del Consiglio Affari interni della Ue dell'8 ottobre a Lussemburgo, la platea dei Paesi volontari. Con un'incognita su tutte, l'adesione di Spagna e Grecia, i due Paesi quest'anno interessati dal maggior numero di arrivi. Il ministro dell'Interno spagnolo Fernando Grande Marlaska ha espresso il suo disappunto per non essere stato invitato a Malta. La Spagna potrebbe pure starci ma ovviamente nella redistribuzione dovrebbero entrare anche i migranti soccorsi dalle navi del Salvamento marittimo, 20.000 solo quest'anno.

