



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 06 novembre 2019**



Prime Pagine

06/11/2019	Corriere della Sera	8
<hr/>		
06/11/2019	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
06/11/2019	Il Foglio	10
<hr/>		
06/11/2019	Il Giornale	11
<hr/>		
06/11/2019	Il Giorno	12
<hr/>		
06/11/2019	Il Manifesto	13
<hr/>		
06/11/2019	Il Mattino	14
<hr/>		
06/11/2019	Il Messaggero	15
<hr/>		
06/11/2019	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
06/11/2019	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
06/11/2019	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
06/11/2019	Il Tempo	19
<hr/>		
06/11/2019	Italia Oggi	20
<hr/>		
06/11/2019	La Nazione	21
<hr/>		
06/11/2019	La Repubblica	22
<hr/>		
06/11/2019	La Stampa	23
<hr/>		
06/11/2019	MF	24
<hr/>		

Primo Piano

05/11/2019	FerPress	25
<hr/>		
CePIM alla Fiera QATAR SILK ROAD EXHIBITION 2019 che riunisce spggetti che lavorano nel settore trasporti e logistica		
<hr/>		
05/11/2019	Informazioni Marittime	26
<hr/>		
Porti e interporti italiani si presentano a Doha		
<hr/>		
05/11/2019	Primo Magazine	27
<hr/>		
Missione in Qatar per l' AdSP dell' Alto Tirreno		<i>GAM EDITORI</i>
<hr/>		

Trieste

06/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 23	S.Car	28
<hr/>			
06/11/2019	Corriere della Sera Pagina 17		29
<hr/>			
06/11/2019	Corriere della Sera Pagina 17	ANTONELLA BACCARO	31
<hr/>			
06/11/2019	Il Giornale Pagina 19		32
<hr/>			
06/11/2019	Il Piccolo Pagina 18		33
<hr/>			
06/11/2019	Messaggero Veneto Pagina 19		35
<hr/>			
05/11/2019	Ansa		36
<hr/>			
05/11/2019	FerPress		37
<hr/>			
05/11/2019	Il Nautilus		38
<hr/>			
05/11/2019	Informare		39
<hr/>			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	40
<hr/>			
05/11/2019	TeleBorsa		41
<hr/>			
05/11/2019	The Medi Telegraph		42
<hr/>			
05/11/2019	Transportonline		43
<hr/>			

Venezia

06/11/2019	Il Gazzettino Pagina 39		44
<hr/>			
05/11/2019	Venezia Today		45
<hr/>			
06/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21		46
<hr/>			
05/11/2019	Il Nautilus		47
<hr/>			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	48
<hr/>			

Savona, Vado

06/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20		49
<hr/>			

Genova, Voltri

06/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 21	50
«I terminalisti versino i soldi stanziati ai camalli»		
05/11/2019	The Medi Telegraph	51
Culmv, i terminalisti non pagano. Il Pd ligure insorge: "È inaccettabile"		
05/11/2019	Genova24	52
Controlli sul container di una onlus in porto a Genova: 'Conto da 6500 euro, il costo di un pozzo in Burkina Faso'		
05/11/2019	Genova24	53
Porto di Genova, incidente al terminal Messina: lavoratore rischia di perdere una mano		
05/11/2019	The Medi Telegraph	54
Sciopero in porto: un morto negli scontri con la polizia		

La Spezia

06/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	55
Il Miglio Blu sta diventando un vero giallo		
05/11/2019	Citta della Spezia	56
Miglio blu, nessun mistero su tempi e costi		
05/11/2019	Citta della Spezia	57
"Canale di transito per portacontainer porterebbe un forte rischio di disastro ambientale"		
05/11/2019	Citta della Spezia	58
"La realizzazione delle opere strategiche per il porto e il territorio non più deferibile"		
05/11/2019	FerPress	59
Concluso il Road Show del Gruppo Contship Italia in Asia su gestione del rischio per supply chain		
05/11/2019	Il Nautilus	60
Si conclude con successo il Road Show asiatico del Gruppo Contship Italia		
05/11/2019	Informatore Navale	62
Il Gruppo Contship Italia ha concluso con successo il suo quinto Road Show in Asia il 1° Novembre 2019		
05/11/2019	Informazioni Marittime	63
Contship Italia incontra gli stakeholder nel Road Show Asia		
05/11/2019	Messaggero Marittimo	64
Road Show in Asia: esito positivo per Contship Italia		<i>Redazione</i>
05/11/2019	Sea Reporter	65
Grande successo al Road Show Asiatico del Gruppo Contship Italia		
05/11/2019	La Gazzetta Marittima	66
A La Spezia Stati Generali dell' economia		

Ravenna

06/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 49	67
Unigrà investe nel porto 10 milioni di euro		
06/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 53	68
In funzione al porto di Ravenna il centro stoccaggio dell' Unigrà		
05/11/2019	RavennaNotizie.it	69
Attivo il parco serbatoi dell' Unigrà al Porto di Ravenna: meno camion in giro per le strade		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/11/2019	Abruzzo News	70
Interventi porti abruzzesi, conferenza in Regione con l' Autorità Portuale		

05/11/2019	FerPress		71
Abruzzo: Marsilio, quasi 45 mln nel nuovo Piano triennale per il sistema portuale della regione			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	72
Ai porti abruzzesi destinati quasi 45 milioni			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37	73
Il caso darsena traghetti arriva sul tavolo del Ministro			
05/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		74
Darsena traghetti: arriva l'interrogazione parlamentare			
05/11/2019	Corriere Marittimo		76
Civitavecchia, prove di accordo tra Interporto, porto e Santa Palomba			
05/11/2019	FerPress		77
Porto Civitavecchia: nuovo passo avanti per realizzare collegamento tra porto e interporto e con centro logistico di Santa Palomba			
05/11/2019	Il Faro Online		78
Civitavecchia, Di Majo: "Nuovi passi avanti per il collegamento fra porto e interporto"			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	79
Civitavecchia sempre più vicina al collegamento porto e interporto			
05/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		80
Marina Yachting: ascoltato l'ex sindaco Cozzolino			

Napoli

06/11/2019	Il Mattino (ed. Caserta)	Pagina 31	81
Concessioni dell'arenile per 15 anni Assobalneari: «Ritardi dal demanio»			
06/11/2019	Il Roma	Pagina 14	82
Assobalneari, concessioni in ritardo			

Salerno

05/11/2019	FerPress		83
Il 7 Novembre workshop su diffusione progetto BluAct. Salerno tra le città portuali promotrici Blue Economy			
05/11/2019	Informare		84
Giovedì a Salerno si terrà un workshop per la diffusione del progetto BluAct			
05/11/2019	Napoli Village		85
Porto di Salerno, dopo una mareggiata lo specchio d'acqua diventa un tappeto di plastica			

Bari

05/11/2019	Informare		86
Approvato il bilancio di previsione 2020 e il programma triennale 2020-2022 dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale			
05/11/2019	Informazioni Marittime		87
20 milioni per rifare il look dei porti pugliesi			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	88
AdSp Mam approva il bilancio			

Brindisi

06/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 28	90
L'Authority in cerca di avvocati per incarichi di rappresentanza			

05/11/2019	Brindisi Report	<i>STEF.DE.CRI</i>	91
Autorità portuale, cercansi avvocati per rappresentanza e difesa			
06/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 28	92
Opere infrastrutturali destinati alla città fondi per 13 milioni di euro			
05/11/2019	Brindisi Report		93
Porto di Brindisi: ecco le opere previste fra il 2020 e il 2022			
06/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 5 <i>FRANCESCO CASULA</i>	94
Trema anche l' indotto: «Gli ultimi anni sono già stati drammatici»			
06/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 13	96
Prospettive di crescita, recupero di Tfr e crediti «Soddisfatti dall'offerta del Consorzio Cantieri»			
05/11/2019	FerPress		98
AdSP Adriatico Meridionale: ok a uso di aree demaniali nel porto di Brindisi a favore del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo			

Taranto

05/11/2019	Il Nautilus		99
Premio Internazionale H.A.L.P. al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio Sergio Prete			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

06/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 21	100
Reggio e Villa unite nella lotta			
06/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 27	101
La Fit-Cisl e il "nodo" delle grandi navi «Operatività H24 per l' occupazione»			
06/11/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 22	102
«Far operare i rimorchiatori anche durante le ore notturne»			
06/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 18	103
Autorità portuale Il ministero cerca il "primo" presidente			
05/11/2019	Informare		104
Avviata la raccolta delle manifestazioni d' interesse per l' incarico di presidente dell' AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio			
05/11/2019	Informazioni Marittime		105
Gioia Tauro, cercasi il primo presidente del porto			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	106
Cercasi presidente AdSp Tirreno meridionale			
05/11/2019	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		107
Porti, al via raccolta manifestazioni interesse per AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio			
05/11/2019	Transportonline		108
Porti, al via le candidature per la presidenza dell'AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio			

Olbia Golfo Aranci

06/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura)	Pagina 20 <i>GIANDOMENICO MELE</i>	109
Deiana: «Sul porto c' è interesse»			
06/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura)	Pagina 20	110
Il lavoro fatto non andrà perso			
05/11/2019	Ansa		111
Porti: Olbia, deserto il bando da 1,9 mln per la gestione			
05/11/2019	Il Nautilus		112
Nessuna proposta di finanza di progetto per il porto di Olbia			

05/11/2019	Informare		113
<hr/>			
05/11/2019	Informazioni Marittime		114
<hr/>			
05/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	115
<hr/>			
05/11/2019	Olbia Notizie		116
<hr/>			
05/11/2019	Sassari Notizie		117
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

06/11/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 35	118
<hr/>			

Focus

06/11/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 2	119
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Napoli, ira per il ritiro Inter, sconfitta amara Conte attacca la società
di **Mario Sconceri**
servizi alle pagine 46 e 47



Domani gratis
Prostata, i sintomi da non trascurare su «Corriere Salute» chiedete in edicola l'inserto sul «vivere bene»



La maggioranza

TENTATIVI DI SUICIDIO (POLITICO)

di **Antonio Polito**

Dall'Iva all'Iva, breve storia di un governo. Quanto breve non sappiamo. Magari sarà anche lunga. Ma se continua così non è detto che sia un bene. In qualcuno dei suoi artefici sembra infatti albergare l'illusione che più i sondaggi vanno giù e più durerà, per evitare una catastrofe elettorale, sempre in attesa del prossimo Godot: il voto in Emilia di gennaio, e se si sopravvive a quello le nomine negli enti di primavera, e se si incassano quelle vediamo come arrivare a Pasqua. Non è così. I governi camminano sulle gambe del Paese. O cadono.

La desolante condizione del governo Conte 2 deriva da una ragione molto semplice: non ha una maggioranza. Non ce l'ha tra i cittadini, e questo era vero già all'atto di nascita; ma allora si poteva immaginare che, col tempo e con l'astuzia, riuscisse un po' alla volta a riunire tutti coloro — non sono pochi in Italia — che non vogliono consegnare a Salvini i «pieni poteri» (e la scelta del prossimo capo dello Stato, che sarebbe un vero e proprio passaggio storico della vicenda italiana). Sono invece bastate poche settimane di navigazione per far capire a tutti che l'obiettivo primario del governo giallo-rosa, e cioè fermare l'ascesa di Salvini e farlo un po' alla volta dimenticare, sta fallendo. La performance del governo ha infatti rilanciato la Lega e la Meloni, e ha compiuto perfino il miracolo di resuscitare nei sondaggi Forza Italia.

continua a pagina 26

Il caso Taranto L'azienda insiste: «Ce ne andiamo». Oggi l'incontro decisivo a Palazzo Chigi

Ilva, la mossa del governo

L'ipotesi per convincere ArcelorMittal: immunità penale a tutte le aziende

Spunta la possibilità di un'immunità penale a tutte le aziende. È solo un'ipotesi sul tavolo. Ma concreta. Per tentare di sbloccare la situazione di Taranto dopo l'annuncio di ArcelorMittal di ritirarsi dall'Ilva. Anche l'azienda insiste: «Ce ne andiamo». Oggi un nuovo incontro a Palazzo Chigi che potrebbe essere decisivo.

da pagina 2 a pagina 5

IL GOVERNATORE EMILIANO

«Lo scudo è un pretesto Non si cede ai ricatti»

di **Michelangelo Borriello**

Il governo «non può accettare ricatti». Le richieste di ArcelorMittal «sono un pretesto» dice il governatore della Puglia Michele Emiliano. alle pagine 2 e 3



LA SPAGNA VERSO IL VOTO

Una giornata a Barcellona con gli anarchici

di **Aldo Cazzullo**

Gli anarchici son tornati, questa volta disarmati, non faranno rivoluzioni, ma possono decidere le elezioni. Perché se davvero di questo sta discutendo l'assemblea — bloccassero Barcellona sabato, «giorno di riflessione» prima del voto, potrebbero mobilitare la Spagna di destra.

continua a pagina 19

IL NUOVO LIBRO DI STELLA

La lunga lotta dei disabili per cambiare il mondo

di **Gian Antonio Stella**



Quei tesori nascosti nel cuore dei disabili. Gian Antonio Stella nel suo nuovo libro «Diversi», edito da Solferino, racconta le storie di dolori e di sogni dei figli di un dio minore. Pubblichiamo un'anticipazione.

alle pagine 40 e 41

Messico Imboscata di un gruppo armato dei narcos: nove le vittime



Una delle famiglie di mormoni caduta nell'imboscata dei narcos in Messico. Il gruppo armato non ha avuto pietà neppure dei gemellini, l'uomo ora è solo

Assalto a famiglie di mormoni La strage di donne e bambini

di **Guido Olimpio** e **Viviana Mazza**

Messico, massacrato in un'imboscata tre famiglie di mormoni. Almeno nove le vittime, tre donne e sei bambini. Il gruppo armato, probabilmente dei narcos, ha attaccato tre madri in viaggio con i propri quattordici figli verso La Mora. Bruciati i corpi. Alcuni ragazzini sono riusciti a scappare.

alle pagine 14 e 15 Soave

ALESSANDRIA IL PM: UN ATTO DELIBERATO

Esplode cascina, nella «trappola» uccisi 3 pompieri

di **Massimiliano Nerozzi**

Trappola esplosiva nella cascina di Quarngento in cui hanno perso la vita tre vigili del fuoco di Alessandria. Interventati alla prima esplosione, Matteo Gastaldo, 46 anni (il primo dall'alto), Marco Triches, 38 (al centro), e Antonino Candido, 32 anni, sono stati uccisi dal secondo scoppio. Il pm: «Atto deliberato». Sullo sfondo dissidi familiari. Ascoltato il proprietario per ore.

alle pagine 12 e 13



IL COMMENTO

Chi muore per proteggersi

di **Daniele Manca**

a pagina 12

IL NUOVO LIBRO DI

BRUNO VESPA

PERCHÉ L'ITALIA DIVENTÒ FASCISTA
(e perché il fascismo non può tornare)

Recl Libri MONDADORI

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Gentile tifosa brianzola che durante la partita Aurora-Sovicese del campionato pulcini ha gridato «Negro di m...» a un bimbo della squadra avversaria colpevole di avere soffiato il pallone a suo figlio, non riesco a perdonare di avermi sporcato un sogno. Pur convivendo felicemente con una moglie che non sa distinguere un pallone da un melone e uno stopper da un rapper (in effetti non sono poi così diversi), rimango sempre colpito dalle donne che parlano di calcio con competenza e passione. Fino a oggi mi ero addirittura illuso che, in un mondo dominato da riti tribali e umori inguinali, potessero portare l'atmosfera accogliente e rassicurante che si respira nei pochissimi luoghi già governati dall'energia femminile, per esempio

Mamma l'ultrà

le librerie. Poi è arrivata Lei, signora, e sentirla inveire come un capo-ultrà del Verona contro un bimbo diversamente pigmentato mi ha gettato nello sconforto.

Sarò all'antica, non ne dubito. Ma mi ostino a pensare che la parità non consista nel sostituire cento energumini che lanciano banane in campo con cento energumene che fanno la stessa cosa. Se la trama da cestinare è l'esibizionismo maschilista, basato su aggressività e disprezzo delle differenze, di certo non la si supera conservando il copione e cambiando soltanto il sesso agli attori. Ancora troppi uomini credono che l'essere maschi coincida con l'essere beceri. Non servono rinforzi, ma nuovi modelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Invicta
SINCE 1984

91106
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.D. Milano



A pag. 12 **Maria Falcone** sostiene la **petizione** (sul sito del Fatto) per una legge che limiti i permessi agli **ergastolani** ostativi: "Continuità nella lotta alla **mafia**"



ristora
INSTANT DRINKS



ristora
INSTANT DRINKS

Mercoledì 6 novembre 2019 - Anno 11 - n° 306
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Il cazzaro verde"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Referendum costituzionale
Hanno tagliato i parlamentari e raccolgono le firme contro
TECCE A PAG. 8



La Lega strilla da sola
Retelit, il caso-patacca: Conte ricompatta la maggioranza
CANNAVÒ A PAG. 6



Prima gli indiani
» MARCO TRAVAGLIO

Ha ragione Padellaro, qui sotto: l'altro ieri, all'annuncio-ricatto dei padroni delle ferriere di Arcelor Mittal, il governo avrebbe dovuto inviare suoi uomini in ginecologia a spiegare le cose come stanno e a contrastare con i fatti la propaganda dei due Mattei e delle loro penne da riporto. Ma il problema vero, come sempre, è l'"informazione", che ancora una volta è riuscita a superare se stessa. Chi non sa a chi e a cosa servono i giornalisti, penserà a un esercito di creduloni che si bevono tutti quanti la favoletta dei poveri imprenditori indo-francesi traditi dal governo cattivo che vuole mandarli in galera per le colpe dei predecessori. Chi invece conosce il mondo editoriale e chi c'è dietro sa bene la verità (confermata ieri dalla stessa Mittal): dal 2012, quando i giudici sequestrarono l'Ivva come arma del delitto usata da (im)prenditori-serial killer per fare strage di operai e residenti in cambio di profitti da favola, c'è uno scontro all'ultimo sangue (degli innocenti) fra chi vuol produrre e guadagnare in spregio al Codice penale e al diritto alla salute e alla vita tutelati dalla Costituzione, e chi tenta di riportare la legalità nel Far West chiamato Taranto.

ILVA, CONTE SI GIOCA IL GOVERNO
AI FRANCO-INDIANI L'IMMUNITÀ NON BASTA, VOGLIONO ABOLIRE I PM. COLLE IN ALLARME: "IL PREMIER TROVI SUBITO UNA SOLUZIONE"

MITTAL CONFESSA: "VIA ANCHE SENZA LO SCUDO"



Mannelli
ACCIAIO ORGOGLIO PATRIO
...E CHI FER LA PATRIA MUOR VIBUTO E' ASSAI

LE CHIACCHIERE DA BAR E I TAFAZZI DEI GIALLOROSA
» ANTONIO PADELLARO
Lunedì sera, gli svariati milioni di italiani che davanti alla tv cercavano di saperne qualcosa di più sull'imbroglione Ivva, hanno capito che il governo è formato da una manica di imbecilli.
A PAGINA 5

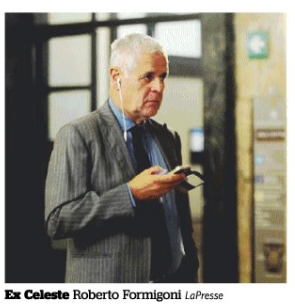
Il ministro Patuanelli
"Cercano soltanto alibi, perché hanno sbagliato il loro piano industriale"
» DE CAROLIS A PAG. 2-3
Il vescovo Santoro
"La fuga era prevedibile. Ora basta giocare, pensate solo a Taranto"
» CASULA A PAG. 4-5

» DI FOGGIA, MARRA E PALOMBI
DA PAG. 2 A 5

» Boom in tv e librerie
Fiorello-Ferrante, bisogna sparire per aver successo

» NANNI DELBECCHI
Cari politici, andate a scuola da Rosario. Ditelo con un Fiore. Nell'era della visibilità coatta nessuno ti nota più e vai alla festa, l'unica speranza è non andare, l'arte di sparire come ultima frontiera del divismo, ma certo non per tutti. Bisogna essere all'altezza della sparizione. Per fare un esempio bisogna chiamarsi Elena Ferrante.
A PAGINA 23

INDIGENTE Col vitalizio congelato, "a rischio la sua stessa sopravvivenza"
Ora il Senato fa la carità a Formigoni
Assegno sociale di 700 euro al mese



Ex Celeste Roberto Formigoni LaPresse

» "Privato anche di un reddito minimo", la Commissione presieduta da Caliendo di Forza Italia si è fatta intenerire e ha accordato al Celeste una pensione minima, in attesa che venga discusso il ricorso dell'ex senatore condannato e oggi ai domiciliari
» PROIETTI A PAG. 9

MESSICO
I mormoni sterminati dai narcos: la strage per un goccio d'acqua
» BELLANI A PAG. 20

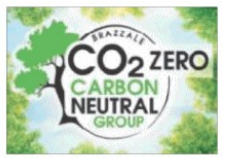
» Gruppo Della Valle
Tod's, semestre in rosso e Diego aiuta il suo titolo



» PAVESI A PAG. 15

La cattereria
L'annunciato spegnimento dell'Ivva mette a rischio 10 mila posti di lavoro. In gran parte oncologi
WWW.SPINOZA.IT
» SEGUE A PAGINA 24





Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 89809011

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 6 NOVEMBRE 2019 - € 1,80



quotidiano Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DDC MILANO

Lo scandalo sessuale che ha fatto dimettere la deputata americana Katie Hill è incomprensibile se hai meno di trentacinque anni

Katie Hill è una politica americana che una settimana fa si è dimessa dalla Camera dei Rappresentanti per uno scandalo sessuale. In teoria il motivo delle sue dimissioni è il suo comportamento, ma in pratica è difficile dire davvero perché è stata dimessa.

assieme con la sua amante e con il marito, nudi. La deputata è nel mezzo di un divorzio molto tormentato e accusa il marito di avere passato quelle foto ai repubblicani per danneggiarla - e quindi si tratterebbe di un caso tipico di revenge porn, che fa notizia solo perché è coinvolta una coppia della Camera. Ora, se si scompone la notizia nei suoi blocchi fondamentali ci sono molte cose che non tornano. Se la prima relazione, quella con un uomo del suo staff, non è stata provata, non si vede come Hill avrebbe violato il regolamento della Camera. Ma anche se quella relazione fosse provata c'è un problema: la regola è nata per evitare i casi di feticcio, ma finisce per punire anche le relazioni consensuali. Il quesito è affascinante: da quando approviamo norme che in pediscono a una coppia? Non momento in cui una norma investiga e colpisce la relazione consensuale fra due persone c'è un senso di teocrazia orientale - anche se in

questo caso la norma è laicissima e nasce da una piattaforma progressista. Lunedì il capo di McDonald's, un uomo divorziato di 52 anni, si è dimesso perché ha ammesso di avere avuto una relazione consensuale con una dipendente - molte aziende del settore privato hanno adottato regolamenti simili ancora prima del Congresso americano.

E veniamo alla seconda relazione della deputata: se a stranciare la politica cattolica di Hill sono state le foto scattate durante una sua relazione consensuale anche in questo caso c'è qualcosa che non torna. Hill appartiene alla generazione millennial - i nati tra il 1980 e la metà degli anni Novanta - e l'esistenza di foto imbarazzanti ha smesso di essere l'eccezione ed è diventata la regola. Forse questo è stato il salto della generazione millennial prima, ma dal punto di vista statistico è probabile che in questi anni un millennial abbia usato il telefonino per scattare

una foto di nudo. Chi dice il contrario suona un po' come l'ex presidente iraniano Mahmoud Ahmadinejad quando gli chiesero perché il suo governo perseguiva i gay: è impossibile, rispose. In Iran non ci sono gay. Questo ci riporta alle dimissioni: Hill è dimessa per un fatto che la sua generazione non considera un crimine, ma parte di una normalità da non bandire e da non punire. Anzi, e qui è difficile non essere d'accordo, il crimine è stato fatto contro Hill da chi aveva quelle foto e le ha rese pubbliche in un'arena americana. I leader dei democratici americani hanno difeso poco la sua deputata e ha detto che sarebbe meglio che chi di quella fosse così accorto da non rendersi vulnerabile con quel tipo di immagini, che è un commento saggio ma non sposta la questione di fondo: Hill è dimessa per un fatto che la sua generazione ha avuto (forse) due relazioni consensuali di cui una documentata da immagini (immagini la cui diffusione è un reato?)

I silenzi contro i giacobini dell'ecologia

Oltre l'Ivva. L'ambientalismo giustizialista è come la fogna di Nuova Delhi

Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, a margine di un'audizione tenuta ieri in commissione Finanze alla Camera, ha detto di essere d'accordo con il Foglio, sul caso Ivva, e ha fatto il suo titolo pubblicato sul nostro giornale: "Watergate it takes to save Ivva". Gualtieri ha detto di essere convinto "che un paese serio debba fare tutto il necessario per evitare quello che sarebbe un esito negativo e drammatico" e probabilmente anche il ministro sa che in questo momento fare tutto il necessario per evitare la fuga degli investitori stranieri significa essere disposti a salvare Ivva chiedendo una mano all'opposizione per introdurre quello scudo.

Non è un paese che in questo momento fare tutto il necessario per evitare la fuga degli investitori stranieri significa essere disposti a salvare Ivva chiedendo una mano all'opposizione per introdurre quello scudo. Non è un paese che in questo momento fare tutto il necessario per evitare la fuga degli investitori stranieri significa essere disposti a salvare Ivva chiedendo una mano all'opposizione per introdurre quello scudo.



Lidera e Riconverte l'Ulivo nel Grande Calamaro. Evidenza, che ferisce il cuore della politica. Evidenza, che ferisce il cuore della politica. Evidenza, che ferisce il cuore della politica.

Un partito cattolico? Operazione dannosa e divisiva. Parla il vescovo di Ventimiglia, mons. Suetta. Roma. Un partito cattolico deciso a talovvio, magari da un'élite selezionata, una crociata alla Frankenstein, forzando esperienze diverse tra loro a stare assieme, non solo naufragerebbe subito, ma sarebbe dannoso perché divisivo". Il vescovo di Ventimiglia, mons. Suetta, ha detto di essere un cattolico di una certa obbedienza, dipende da come vengono definiti, non può neanche essere parlato, dice al Foglio. "Bisogna evitare ulteriori contrapposizioni, fare oggi un partito cattolico sarebbe una fatica, un qualcosa di impossibile. Il contributo della chiesa come istituzione e del credente come singolo deve essere quello di sviluppare una riflessione sempre più attenta e matura, ancorata al Vangelo e alla dottrina della chiesa. E magari bisogna prestare attenzione a situazioni non vere, che tendono ad essere l'eccezione all'evoluzione dei nostri tempi". L'ex presidente della Cei, Camillo Ruini, nell'intervista di domenica al Corriere della Sera - che è stato anche oggetto alla Camera, come superficialmente hanno protetto vecchi e nuovi antagonisti del riunismo, quanto il disorientamento di una maggioranza che non include più nulla, come dimostra l'appello alla Consulta sul fine vita lanciato dal cardinale Bassetto pochi giorni prima della sentenza di Andrea Frassinetti. "Noi", dice mons. Suetta, "ci sono, ma ci sono. La chiesa è un fatto evidente. Ma non bisogna generalizzare. Penso dipenda dai cambiamenti veloci che si stanno registrando in Italia e nel mondo. Guardo ad esempio alla globalizzazione e poi complessivamente a tutti gli elementi che hanno portato a smobilizzare quello che era un assetto stabile. Chiaro che la sinistra, in questi tempi, è in rallenta, mutano anche le possibilità di integrazione tali processi. Oggi si hanno nuove sensibilità in evoluzione che vanno messe in conto. Per questo, anche con la quale ci confrontiamo nelle nostre società. E' diventata un'ideologia che ha sostituito paradossalmente il dogmatismo che si vorrebbe combattere. E' necessario perciò che sia la chiesa come istituzione sia il cristiano come singolo si impegnino in un dialogo che non svenda la propria identità".

La ruina della chiesa

Un partito cattolico? Operazione dannosa e divisiva. Parla il vescovo di Ventimiglia, mons. Suetta

Roma. Un partito cattolico deciso a talovvio, magari da un'élite selezionata, una crociata alla Frankenstein, forzando esperienze diverse tra loro a stare assieme, non solo naufragerebbe subito, ma sarebbe dannoso perché divisivo". Il vescovo di Ventimiglia, mons. Suetta, ha detto di essere un cattolico di una certa obbedienza, dipende da come vengono definiti, non può neanche essere parlato, dice al Foglio. "Bisogna evitare ulteriori contrapposizioni, fare oggi un partito cattolico sarebbe una fatica, un qualcosa di impossibile. Il contributo della chiesa come istituzione e del credente come singolo deve essere quello di sviluppare una riflessione sempre più attenta e matura, ancorata al Vangelo e alla dottrina della chiesa. E magari bisogna prestare attenzione a situazioni non vere, che tendono ad essere l'eccezione all'evoluzione dei nostri tempi". L'ex presidente della Cei, Camillo Ruini, nell'intervista di domenica al Corriere della Sera - che è stato anche oggetto alla Camera, come superficialmente hanno protetto vecchi e nuovi antagonisti del riunismo, quanto il disorientamento di una maggioranza che non include più nulla, come dimostra l'appello alla Consulta sul fine vita lanciato dal cardinale Bassetto pochi giorni prima della sentenza di Andrea Frassinetti. "Noi", dice mons. Suetta, "ci sono, ma ci sono. La chiesa è un fatto evidente. Ma non bisogna generalizzare. Penso dipenda dai cambiamenti veloci che si stanno registrando in Italia e nel mondo. Guardo ad esempio alla globalizzazione e poi complessivamente a tutti gli elementi che hanno portato a smobilizzare quello che era un assetto stabile. Chiaro che la sinistra, in questi tempi, è in rallenta, mutano anche le possibilità di integrazione tali processi. Oggi si hanno nuove sensibilità in evoluzione che vanno messe in conto. Per questo, anche con la quale ci confrontiamo nelle nostre società. E' diventata un'ideologia che ha sostituito paradossalmente il dogmatismo che si vorrebbe combattere. E' necessario perciò che sia la chiesa come istituzione sia il cristiano come singolo si impegnino in un dialogo che non svenda la propria identità".

Proletari della banlieue

Da Mélenchon a Yadot, in piazza a Parigi per l'islam. Parla Bruckner: "Siete una vergogna intellettuale"

Roma. L'appello è partito dalle pagine di Libération. "Stop all'islamofobia". C'è un leader della France Insoumise, Jean-Luc Mélenchon e quello dei gilet gialli Jérôme Rodrigues, la stella ecologista Yannick Jadot, l'ex leader socialista Benoit Hamon, la femminista Caroline de Haas, il capo sindacalista Philippe Marli...

Casado moderato

Così il leader del centrodestra spagnolo si è rimangiato la svolta estrema, anche se l'alleanza a destra non è affatto esclusa

Milano. In Spagna, a pochi giorni dalle elezioni generali del 10 novembre, i partiti si preparano all'eventualità che l'avver chiamento al voto ai cittadini per la quarta volta in quattro anni si rivelerà inutile: secondo tutti i sondaggi, il risultato più probabile è "immobilismo" e di nuovo. Né una coalizione di sinistra né una di sinistra potrebbe essere in grado di esprimere un governo, ma se il risultato finale del voto non cambia, dentro alla politica spagnola si sommano le grandi scene. Pedro Sánchez, socialista e primo ministro facente funzioni, che da trionfatore nel voto di aprile potrebbe diventare il grande perdente semplicemente per aver rotolato più o meno lo stesso risultato sei mesi dopo. Sale Santiago Abascal di Vox, che potrebbe portare l'estrema destra xenofoba e antisemita a diventare la terza forza alle Cortes. Ma sale soprattutto Pablo Casado, leader del partito popolare, che ha detto di essere un leader della storia del Partito popolare, che ad aprile aveva portato la formazione storica del centrodestra spagnolo al minimo assai elettorale di alle elezioni del 2018. In futuro potrebbe mettere in scena una perfetta resurrezione politica - del suo partito ma soprattutto della propria leadership.

Visto? Meglio il monocoloro grillozzo

No, l'alleanza a due non funziona. Serve la topoi: il proporzionale

Le ultime due sventure che hanno colpito la maggioranza trasformata nella dall'autopleghe agostano del senatore Salvini si chiamano tassa sulla plastica e riforma della Gialla Ferrara. I grillozzi sono specialmente ubriachi nella vergine degli autopleghe, e pretendono poi una equa ripartizione dei risultati al grido di onestà. Non vorrebbero alleati, ma poi ne hanno un disperato bisogno per dare il pezzo di sé e affondare ogni possibile coazione nel disordine e nel finto conflitto ideologico.

Un dialogo che non svenda la propria identità". Il vescovo di Ventimiglia-San Remo interviene anche sulla diatriba tra accoglienza e immigrazione, su cosa dice e non dice il Vangelo - discussione che sembra coinvolgere se anche il presidente del Consiglio, il che non si vuole considerare il problema nella sua totalità. L'accoglienza è un imperativo prima di tutto umano. E a questo imperativo bisogna rispondere con urgenza ed è superfluo dire che se una persona sta affogando in mare va salvata".

Benvenuti in Puglia, dove tutto ebbe inizio

Non solo l'Ivva, ma anche il Tap e la Xylella. Ecco la Nazareth grillofonda

Roma. Se in un futuro remoto gli storici, o gli psichiatristi, volessero stabilire da dove è cominciato tutto, ovvero dove si è schiuso l'abbraccio tra la sinistra che non vuole costruire il ponte sullo stretto di Messina e il grillozzo che vorrebbe dire vaffa all'industria emiliana degli imballaggi in plastica, insomma se tra qualche anno si volesse studiare il paziente zero che ha prodotto i germi remoti del governo del Biscione e del nuovo corso demagogico, ecco che forse è dalla Puglia che si dovrà partire. E allora qualcuno un giorno scriverà... fu in Puglia, nella prima metà del secolo XXI, che un ministro di nome Barbara Lenzi e un governatore di nome Michele Emiliano, assieme ad

assessori, parlamentari e consiglieri comunali di Pd e M5s, cavalarono una sorta di alleanza politica impareggiata con i misteriosi meccanismi un tempo attivati dalla magia, dalla religione, nonché dall'omino di burro che conduce Pinocchio nel paese dei balocchi. Ed è in Puglia che infatti sinistra e grillini annunciarono di voler sostituirlo con il Pd e M5s. Ed è in Puglia che è nata la magia, dalla religione, nonché dall'omino di burro che conduce Pinocchio nel paese dei balocchi. Ed è in Puglia che infatti sinistra e grillini annunciarono di voler sostituirlo con il Pd e M5s. Ed è in Puglia che è nata la magia, dalla religione, nonché dall'omino di burro che conduce Pinocchio nel paese dei balocchi. Ed è in Puglia che infatti sinistra e grillini annunciarono di voler sostituirlo con il Pd e M5s.

C'è un vigile a Torino, ma Chiara in monopattino l'ha steso

Il sindaco di Torino ha fatto il suo regolamento e ora si rimpiange. A Torino invece i grillini comandano. Così fanno un regolamento pasticciato, ma pubblicamente ringraziando l'Innovatore Sostenibile Toninelli, e poi tocca ai vigili applicarlo. Detto fatto, sono fidejussori da mille euro per mancanza di targa, libretto, assicurazione. Scandalo politico, gente incattivita, e per salvarsi se stessa (e sua) e la sua assessoria ai Trasporti, Maria Lapietra, che hanno fatto il disastro, la sindaca ha ottenuto la testa del comandante della Polizia municipale, Emiliano Bezzon, che aveva applicato la legge. Il quale è in un croce, che a mani nude tenta di salvare i torinesi dai malfevi fidejussori che zigzagano tra i pedoni. Ma un conto è fermare i monopattini, un conto è fermare il demente heilman del Cinque stelle, una volta che s'è zappato in moto.

Il rapporto sospeso

Il governo di Londra non vuole pubblicare l'esito dell'indagine sulle interferenze russe. Sospetti, dicerie e ai abiti

Milano. Pubblicate quel rapporto, dicono esperti, commentatori, politici, persone informate dei fatti. No, risponde il governo britannico, non ci basta il tempo per verificarlo e controlli adeguati: se ne parla dopo le elezioni. Il rapporto in questione è stato redatto dalla commissione Intelligence e Sicurezza del Parlamento inglese, e è stato concluso nel marzo scorso, passato al governo il 17 ottobre scorso e ora forma a Downing Street: parla delle interferenze russe nel referendum del 2016 sulla Brexit e dei rapporti tra emissari russi e i leader della campagna per il leave, come si sa, era divisa in due parti, una faceva capo a Nigel Farage (Leave EU) e una al Partito conservatore (Vote Leave). L'attuale premier, Boris Johnson, era uno dei leader del Vote Leave e sarebbe stato coinvolto in alcuni incontri, mentre uno dei suoi ministri, Michael Gove, ha già detto in passato di essere al corrente del fatto che, negli ultimi giorni della campagna referendaria, il Vote Leave aveva violato alcune norme sul finanziamento del gruppo, come è evidente anche dalla Commissione elettorale. Nell'indagine è anche coinvolto Dominic Cummings, la "mente" del Vote Leave, che ora è il principale consigliere di Johnson a Downing Street.



il Giornale



MERCOLEDÌ 6 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 262 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-0071 | Grande (ed. nazionale)

L'ISLAM CI ATTACCA

Fatwa sul Giornale pagata dall'Europa

La Ue finanzia due studiosi vicini ai Fratelli musulmani e a Erdogan per schedare chi critica il fondamentalismo

di Alessandro Sallusti

L'Unione Europea ha finanziato uno studio, diventato libro, nel quale *Il Giornale* è messo sul banco degli imputati, accusato di pratiche forme di razzismo nei confronti del mondo islamico. Una sorta di fatwa (sentenza coranica) scritta da due signori, uno molto vicino ai Fratelli Musulmani, l'altro al partito del presidente turco Erdogan. Per intenderci, i Fratelli Musulmani sono un'organizzazione estremista islamica dichiarata fuorilegge, in quanto considerata terroristica, da otto Paesi del mondo, tra i quali Russia, Egitto e Arabia Saudita (ma, guarda caso, non dalla Turchia, che le elargisce finanziamenti e protezioni).

Ma davvero siamo un giornale pericolosamente razzista, islamofobo o, addirittura, fascista? La risposta è certamente no, non lo siamo mai stati e mai lo saremo, anche se c'è una forte spinta a farlo credere perché fa comodo così. L'allarme è un ottimo paravento dietro il quale nascondere ben altro, sia all'interno di quel mondo islamico che tanto orrore ha seminato in Europa, sia dentro una sinistra italiana incapace di gestire una seria integrazione. E questo sì è un fenomeno preoccupante e pericoloso, perché se tutto è razzismo e fascismo, nella palude indistinta a guadagnarci sono i più feroci alligatori, di una parte e dell'altra, non certo le guardie a difesa della popolazione.

Non è vero che preoccuparsi per oggettivi pericoli equivale a essere razzisti. Noi siamo per la libertà religiosa di chiunque e, quindi, anche per la libertà dei cattolici a entrare in una chiesa che non sia un bivacco di prima accoglienza, per il loro diritto a festeggiare le loro ricorrenze senza limitazioni («per non offendere altre fedi» (sarebbe come non potere mangiare pane e salame al bar per non offendere clienti ebrei, musulmani e vegani)). Noi siamo per il rispetto della Costituzione, che all'articolo 4 recita: «Ogni cittadino ha il dovere di svolgere un'attività che concorra al progresso materiale o spirituale della società», cosa che esclude la legalizzazione dell'illegalità. E all'articolo 10: «La condizione giuridica dello straniero è regolata dalla legge in conformità delle norme e dei trattati internazionali», che non sono gli statuti delle Ong private. E non abbiamo mai nascosto di essere molto preoccupati per l'odio, quello sì, che molti islamici nutrono nei confronti della civiltà occidentale.

Che fingano di non capirlo, i Fratelli Musulmani, non fa che confermare i nostri dubbi. Che non lo capisca l'Unione Europea ci preoccupa assai di più.

Cesare e Giannoni alle pagine 10-11

TIMER PER FAR ESPLODERE LE BOMBOLE DI GAS

Bombe dei misteri: morti tre pompieri

Alfano e Zurlo alle pagine 2-3



I VIGILI DEL FUOCO

Eroi di un dio minore a cui nessuno pensa mai

di Fausto Biloslavo

Chi da piccolo non giocava con i mezzi rossi in miniatura dei pompieri, sognando di diventare da grande come loro, che si lanciano nelle fiamme e sfidano qualsiasi pericolo? Il giorno di Santa Barbara i papà portavano i figli nella caserma dei Vigili del fuoco a vederli calare dalla torre o accendere i lampeggianti alzando la scala verso il cielo. Il corpo è sempre stato uno dei più amati dagli italiani.

Se il gatto non riesce a scendere dal cornicione, se qualcuno è incastrato fra le lamiere di un incidente stradale, se scoppia un incendio o se un terremoto (...)

segue a pagina 3

VITE SPEZZATE I tre vigili del fuoco morti nell'esplosione della cascina ad Alessandria

CONSULENZA E CONFLITTO DI INTERESSI

Conte si autoassolve. L'Aula: al voto

Il premier non chiarisce, dubbi sulle date

Pasquale Napolitano

Il premier Giuseppe Conte si autoassolve dall'accusa di conflitto d'interessi sul caso Fiber in un Parlamento che invoca le elezioni. È una difesa debole che non chiarisce i punti oscuri della vicenda. Conte si presenta sul banco del governo per riferire sul conflitto raccontato dal *Financial Times*: «Non conosco Mincione e non sapevo che fosse tra gli investitori».

a pagina 8

ESECUTIVO ALLO SBANDO

Ilva nel caos, tutti sapevano tranne il premier

Pasticcio del governo giallorosso sull'Ilva di Taranto: l'addio di Arceor Mittal era annunciato eppure l'esecutivo è stato spiazzato. La battaglia di Forza Italia per salvare impianto e occupazione.

Borgia, Fracchini e Marino alle pagine 4-5

FAKE NEWS

Quei calcoli sbagliati sui danni alla salute

di Franco Battaglia

Ilva era uno dei tanti improduttivi carrozzoni italiani quando fu rilevata dalla famiglia Riva, che ne fece un polo industriale modello. Distrutto da una magistratura (...)

segue a pagina 4

INTERLOCUTORI FALLIMENTARI

I grillini insostenibili ammazza-imprese

di Augusto Minzolini

Lo sguardo è trafelato, il tono è preoccupato, ma in fondo il senatore Stelvio Gianluca Castaldi sapeva benissimo che nel ruolo di sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento (...)

segue a pagina 6

LA POLEMICA

Palermo onora Pignatone ma offende Roma e l'Italia

di Vittorio Sgarbi

a pagina 8

PONZI INVESTIGAZIONI
ANALISI CONCORRENZA
Informazioni selezionate per un vantaggio COMPETITIVO
• Proprietà e Staff
• Strategie di mercato
• Punti di forza/debolezza
• Dossier personalizzabile
FRANCESCO PONZI CEO PONZI SPA
MILANO ROMA
ponzi.com
ponzonline.info
ponziinvestigazioni.com
800-013458

LA PROPOSTA DEL MINISTRO FIORAMONTI

L'ora di clima a scuola e lo smog dell'ideologia

di Alessandro Gnocchi

Ieri il ministro dell'Istruzione Lorenzo Fioramonti ha annunciato che da settembre cambiamenti climatici e sviluppo sostenibile diventeranno materia di studio obbligatoria. Monte ore: trentatré, circa una alla settimana. La cosa ha probabilmente stupito molti genitori. In terza media, ad (...)

segue a pagina 16

L'ANTICIPAZIONE DEL NUOVO LIBRO

La notte in cui i gerarchi «processarono» il Duce

di Bruno Vespa

L'evento cruciale accadde il 31 dicembre, quando 33 consoli della Milizia si presentarono all'improvviso a palazzo Chigi. Attraversarono saloni deserti fino a incontrare, in solitudine, l'usciera Navarra. Il governo provò ad annunciarli, ma questi lo seguirono entrando nella stanza di Mussolini prima (...)

segue a pagina 21

CHAMPIONS

L'Inter beffata a Dortmund Napoli solo pari col Salisburgo

Damascelli e Di Dio alle pagine 25 e 26

IL TEMPO DI GIACOMETTI
DA CHAGALL A KANDINSKY
CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAEGHT
VERONA GRAN GUARDIA
16 NOVEMBRE 2019
5 APRILE 2020
Info e prenotazioni
0422.429999
lineadombra.it



IL GIORNO

* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VERBANIA E VERCELLI

MERCOLEDÌ 6 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS

La giovane milanese sparita in Kenya

Mobilitazione per Silvia a un anno dal rapimento «La speranza è forte»

Gianni a pagina 17



ristora
INSTANT DRINKS

Caos Ilva, governo pronto a trattare

Oggi incontro con gli indiani. Conte: «Noi inflessibili». Ma rispunta lo scudo penale. Furlan: «Politici colpevoli» Servizi alle p. 2, 3 e 5

La strategia del M5S

Il sogno grillino è statalizzare per chiudere

Giuseppe Turani

L'assurda, e a tratti incomprensibile, vicenda che si sta snodando intorno all'Ilva di Taranto è forse meno assurda di quanto si pensi. In realtà da quelle parti si sta riproponendo un vecchio conflitto italiano: quello fra il libero mercato e lo statalismo. In termini ancora più chiari: i 5 stelle non vogliono che l'Ilva passi di mano (a ArcelorMittal) perché pensano che la soluzione migliore sia la nazionalizzazione. La ragione è molto semplice: una volta di proprietà dello Stato sarà agevole procedere a smantellare l'impianto, nei tempi e nei modi che si riterranno opportuni.

Continua a pagina 2



REC
Antonino Candido, 38 anni, con la moglie Elena: è uno dei vigili del fuoco deceduti

ALESSANDRIA, ESPLODE UNA CASCINA: TRE POMPIERI MORTI

L'ULTIMO BACIO

Ponchia alle pagine 10 e 11

Colpito anche il complice 58enne

Rapina a Roma, tabaccaio ferito Morto il bandito (aveva 69 anni)

Ruggiero a pagina 13

ASSISTENTE VOCALE TESTIMONE

Silvia assassinata? Soltanto Amazon conosce la verità

Bolognini a pagina 14

«Lei pensa solo all'eredità»

Maradona gela la figlia «Quando muoio non avrai nulla»

Femiani a pagina 16



Dall'avvento del regime all'Italia sovranista

Così la marcia su Roma Il Duce secondo Vespa

L'anticipazione del libro a pagina 9



Massacro al confine Messico-Usa: 9 trucidati

Donne e bimbi arsi vivi Mormoni, orrore narcos

Pioli e De Carlo a pagina 15





il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MERCOLEDÌ 6 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 266

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LA CASA BIANCA SI RITIRA UFFICIALMENTE DALLA COP 21 SUL CLIMA. SI TEME L'EFFETTO DOMINO

Trump straccia l'accordo di Parigi

■ Ora è ufficiale. Dopo tanti annunci e inutili tentativi di negare l'evidenza dell'emergenza climatica, Donald Trump ha comunicato all'Onu l'uscita degli Usa dall'accordo globale sulla riduzione delle emissioni inquinanti sottoscritto nel 2015 di Parigi dal suo predecessore Barack Obama. Il ritiro formale del tycoon dall'accordo non è però im-

mediato. Stando alle regole stabilite a Parigi, per diventare operativo dovrebbe passare almeno un anno, quindi dopo le elezioni presidenziali Usa. Con questa mossa Trump ha lasciato così intendere di voler puntare la sua campagna elettorale andando allo scontro proprio sui tempi dell'ambiente confidando nel sostegno delle lobby fossili. Cosa

accadrà ora all'accordo parigino, è tutto da vedere. Al momento sembra poter continuare a camminare anche in assenza della superpotenza Usa. Ma c'è sempre il rischio dell'effetto domino. Macron e il leader Xi Jinping tentano di blindare l'accordo. La verifica alla Cop 25 del prossimo mese in Spagna

CATUCCI, MERLO A PAGINA 4

LA MOBILITAZIONE VA AVANTI In Cile «i morti non si negoziano»

■ Il "super lunedì" di lotta della Mesa de unidad social rilancia la mobilitazione. Da Santiago e Valparaíso cortei, cacerolazos e blocchi stradali per dire no all'«Agenda sociale» del governo. Con la richiesta di giu-

stizia per le vittime della repressione e la spinta verso la creazione di un'Assemblea costituente. La sinistra radicale punta sullo sciopero generale a tempo indeterminato per cacciare Piñera FANTIA A PAGINA 8

Emergenza clima

Trump nega l'evidenza e va allo scontro

GIUSEPPE ONUFRIO

Com'era stato annunciato sin dalla sua elezione, il presidente americano Donald Trump ha formalmente avviato le procedure per far recedere gli Stati uniti dagli Accordi di Parigi. Così il secondo Paese per emissioni di gas a effetto serra esce dall'accordo globale per combattere i cambiamenti climatici. Anche se, va necessariamente ricordato, l'efficacia del ritiro statunitense dagli Accordi di Parigi sarà effettiva solo tra un anno-giusto il giorno dopo i risultati delle presidenziali americane.

— segue a pagina 15 —

L'Ilva di Taranto foto di Andrea Sabbadini



Il futuro della ex Ilva appare segnato. E lo scontro è incandescente. Neanche lo scudo penale trattiene più Mittal. Che tira dritto verso il disimpegno e fa causa al governo per rescindere il contratto. Palazzo Chigi sotto assedio. Oggi Conte incontra l'azienda. Taranto divisa. Gli ambientalisti: l'unica strada è la riconversione

pagine 2,3

Sinistra Mancano progetto di futuro e soggettività

ALDO CARRA

Con l'Umbria alle spalle e altre otto elezioni davanti, nel 2020 proseguirà la riorganizzazione delle forze politiche italiane. A destra il processo è pressoché compiuto. Nella restante area, invece, il futuro deve ancora cominciare ed il governo tra diversi, per alcuni scelta strategica e per altri stato di necessità, stenta a gettare le basi di un progetto comune. Manca un'anima, si dice. Certo. Mancano un'analisi della crisi, un progetto di futuro e, quindi, una leadership.

— segue a pagina 15 —

Oggi all'interno



CASO BALOTELLI Discriminazione razziale: c'è l'inchiesta



■ Insulti al giocatore, il giudice sportivo chiude per un turno il settore est della curva. L'accusa al momento è contro ignoti. Il club scagliato: «Cori razzisti? Nessuno li ha sentiti». 500 studenti a Milano con la senatrice Segre. Striscione provocatorio di Forza Nuova

SELLITTI, SIVIERO A PAGINA 5

Commissione Segre

L'astensione a destra che vale un'ammissione

ROBERTO DELLA SETA

Cosa c'è di veramente indigeribile per la destra salviniana (e dintorni) nella Commissione voluta dalla senatrice a vita Liliana Segre «per il contrasto dei fenomeni di intolleranza, razzismo, antisemitismo e istigazione all'odio e alla violenza»?

— segue a pagina 14 —

all'interno

Libia Mario Giro: «L'Italia torni a fare politica estera»

CARLO LANIA

PAGINA 7

Alessandria Strage con dolo, uccisi tre vigili del fuoco

MAURO RAVARINO

PAGINA 6

Calabria Oliverio resta in campo e spera in Renzi

SILVIO MESSINETTI

PAGINA 6

ISRAELE CONTRO HRW Più colonie illegali e meno diritti umani



■ La Corte suprema israeliana conferma il provvedimento di espulsione adottato dal governo contro Omar Shakir, direttore locale di Human Rights Watch, colpevole di criticare l'espansione dei nuovi insediamenti sulle terre dei palestinesi, che si sono visti confiscare altri 252 ettari

GIORGIO A PAGINA 8

91106
9 770225 2135003
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giust. CRM/23/21/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 306 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 6 Novembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

La tragedia
I tre pompieri eroi nella trappola esplosiva: la pista della lite familiare
Guauso a pag. 10



Maltempo e degrado
Sarno, evacuati in 300
«La paura ci fa vivere con la valigia pronta»
Di Fiore a pag. 11



Il massacro
Messico, i Narcos senza scrupoli strage di mormoni uccisi anche i bimbi
Guaita a pag. 12



Chiudere l'Ilva costa l'1% di Pil Conte, doppia offerta a Mittal

Lo studio choc: perdita irreparabile Gli indiani: lasciamo lo stabilimento Il premier: scudo e contratto nuovi

Studio choc che dimostra gli effetti gravissimi della chiusura dell'Ilva sull'economia italiana: costerebbe l'1% di Pil. Gli indiani confermano di voler andare via da Taranto, irrompe la doppia offerta del premier italiano Conte ad Arcelor-Mittal: «Scudo e contratto nuovi».

Canettieri, Franzese, Gentili, Pirone, Santonastaso da pag. 2 a 5

Il commento
SE NESSUNO SI FIDERÀ PIÙ DI NOI

Romano Prodi

Ricordo che molti anni fa, prima ancora che palesasse il suo diretto interessamento per l'Ilva, fu chiesto al Signor Mittal quale fosse l'impianto siderurgico più efficiente di tutta l'Europa occidentale. La sua risposta fu molto chiara: Taranto. Questo per la sua localizzazione e per essere stato progettato fin dall'inizio come un impianto unitario e di dimensioni appropriate: quindi con tutte le componenti rese ottimali dall'organicità del progetto.
Continua a pag. 43

I SERVIZI
L'intervista a Bellanova
«Basta ideologie o sarà Bagnoli-bis»
Santonastaso a pag. 3

Il reportage a Taranto
La città che affonda tra i pifferai di partito
Ajello a pag. 4

Il focus sulla produzione
Lo stop Ue ai diesel e la crisi dell'acciaio
Tabarelli a pag. 5

La storia
Il pentito che salvò dall'agguato Br Ciriaco De Mita

Gianni Colucci

Il 126 gennaio 1988 un'operazione dei carabinieri che forse sventò un attentato terroristico a Ciriaco De Mita. Un pentito, Walter Di Cera, riferì all'Arma i movimenti del brigatista Fosso, che stava organizzando l'attentato. La ricostruzione nel libro del quindicennale di Avvenire, Angelo Picariello.
A pag. 9



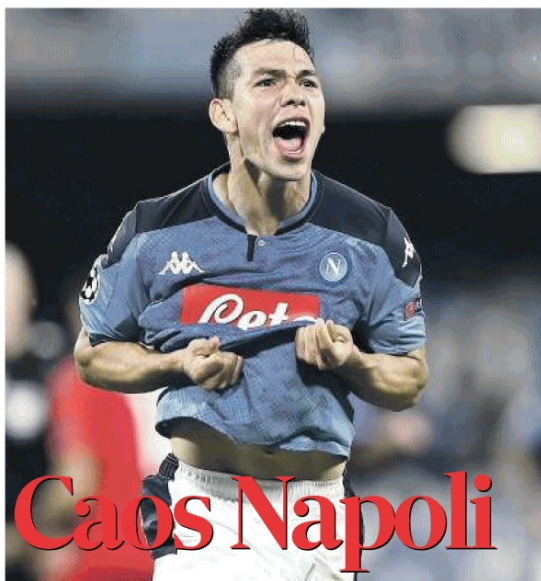
Il ritratto
Vincenzo Onorato il "Mascalzone" del mare italiano

Antonino Pane

«Viva i marittimi italiani». Così al varo della neonata «Maria Grazia Onorato» suonò il manifesto politico di Vincenzo Onorato. Ma ora la compagnia navale simbolo del Gruppo, la Moby Lines, rischia di essere travolta dalla «tempesta finanziaria perfetta».
A pag. 13



Champions Solo pari con il Salisburgo, qualificazione rinviata



La gioia di Hirving Lozano, autore del gol del Napoli al Salisburgo. NewFotoSud Alessandro Garofalo

Caos Napoli

Roberto Ventre

Il Napoli avanza, ma piano, in Champions, non andando oltre il pari (1-1) con il Salisburgo nel ritorno al San Paolo. La squadra di Ancelotti costruisce, scappa, soffre e rinvia la qualificazione. Il gol del messicano Lozano serve a paraggiare. E a fine partita la rivolta dei calciatori azzurri: «Non torniamo in ritiro».
Con Ciriello, Majorano, Taormina e Trieste da pag. 16 a 20

Il punto
L'ammutinamento che fa solo danni
Francesco De Luca

Niente da fare. Il Napoli non è riuscito ad anticipare la qualificazione agli ottavi Champions. Ma il dato più importante non è questo: è lo strappo, l'ennesimo, a fine partita.
Continua a pagina 42

Le pagelle
Dalla mira storta si salva solo Lozano
Pino Taormina

Stupisce la parabola negativa di Koulibaly, autore del fallo che ha portato al rigore per il Salisburgo. Tra gli azzurri la prima volta in rete, in Champions, di Lozano.
A pag. 17

Lo speciale in regalo
Dacia Maraini e il premio Serao
«Unite dall'amore per il racconto»



Oggi alle 17.30, a Napoli, la consegna a Dacia Maraini del premio letterario dedicato a Matilde Serao. E in regalo, con «Il Mattino», uno speciale di 32 pagine.

Il nuovo libro
Elena Ferrante e i vizi segreti della borghesia anni Novanta

Titti Marrone

Come il filo dorato con cui si riprende una tessitura dalla trama preziosa e già sperimentata, la linea d'ombra tra infanzia e adolescenza evocata in «L'amica geniale» torna nell'ultimo romanzo di Elena Ferrante, «La vita bugiarda degli adulti», da domani in libreria. Vi si racconta del guado da tutti attraversato, da moltissimi narrato ma che solo di rado raggiunge la potenza lancinante propria della scrittura di chi si firma Elena Ferrante. Il difficile cammino di un'adolescente verso la maturità, uno spaccato della borghesia anni '90: sarà una nuova saga?
A pag. 14

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 306 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 6 Novembre 2019 • S. Leonardo

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anteprima
L'atteso ritorno di Elena Ferrante tra gioie e tormenti dell'adolescenza
De Palo a pag. 27



Chiusa la curva
Balotelli, inchiesta per razzismo al via
E il Verona caccia il capo degli ultrà
Bernardini a pag. 14



Champions
Suicidio Inter da 0-2 a 3-2 ora si fa dura
Napoli, solo pari
Nello Sport



Il Messaggero
GOAL!
ilmessaggero.it/sport

L'Italia e l'industria
Una scossa o nessuno si fiderà più di noi

Romano Prodi

Ricordo che molti anni fa, prima ancora che palesasse il suo diretto interessamento per l'Ivva, fu chiesto al Signor Mittal quale fosse l'impianto siderurgico più efficiente di tutta l'Europa occidentale. La sua risposta fu molto chiara: Taranto. Questo per la sua localizzazione e per essere stato progettato fin dall'inizio come un impianto unitario e di dimensioni appropriate: quindi con tutte le componenti rese ottimali dall'organicità del progetto.

Dopo molti anni l'Arcelor-Mittal dava corpo al giudizio del suo maggiore azionista e, attraverso un'asta regolata dalle norme dell'Ue, acquistava l'impianto che avrebbe dovuto essere il punto di forza della strategia europea del più grande gruppo siderurgico mondiale.

Due giorni fa, dopo lunghe e durissime tensioni con la comunità locale e con il governo, la vicenda si è conclusa con la fuga dell'ArcelorMittal da Taranto.

Non è necessario sottolineare la dimensione dei danni economici conseguenti: la perdita di diecimila posti di lavoro diretti e forse il doppio di indiretti in una area quasi unicamente dipendente da questa fabbrica. A questo si aggiungono, come certificato dalla Svimex, i miliardi di perdite provocate dalla diminuzione del Pil nazionale e dal peggioramento della nostra bilancia commerciale.

Continua a pag. 26

Ex Ivva, doppia offerta di Conte

► ArcelorMittal: lasciamo Taranto. Il premier apre su nuovo scudo e contratto da rinegoziare. Oggi il vertice: è scontro nella maggioranza. Da Pd e Renzi si alle tutele legali, M5S divisi

Alessandria, uccisi in tre: trovato un timer



Trappola esplosiva in cascina
l'agonia dei pompieri: moriamo

La cascina di Quargento (Al) dopo l'esplosione. Guasco a pag. 15

ROMA Ex Ivva, il premier Giuseppe Conte ha pronta una doppia offerta per scongiurare l'addio di ArcelorMittal: nuovo scudo e contratto da rinegoziare. Ma la società insiste: lasciamo Taranto anche se torna l'immunità. Le proposte oggi in un vertice con l'azienda. Intanto, è scontro nel governo. Pd e Renzi aprono alle tutele legali, M5S non ci sta. Il ministro Patuanelli: «Piano industriale sbagliato, prendono in giro lo Stato». **Dimito, Franzese, Gentili e Pirone** da pag. 2 a pag. 5

Il reportage
Nemici dell'industria e pifferai di partito: così affonda il Sud

dal nostro inviato **Mario Ajello**

TARANTO Taranto la chiamano «la lobby di quelli che ci vogliono chiudere». E anche a Roma va chiamata così. **A pag. 4**

La manovra
Auto aziendali e plastic tax verso il dimezzamento

Luca Cifoni

Le tasse su plastica e auto aziendali vanno verso il dimezzamento. E c'è chi pensa al rinvio. **A pag. 7** Bassi a pag. 7

Tabaccaio reagisce alla rapina

Bandito ucciso dalla sua pistola

► Roma: il malvivente aveva 69 anni. Ferito il titolare del locale

Marco De Risi e Camilla Mozzetti

Il titolare del bar tabaccaio ha reagito all'aggressione di due rapinatori e dopo la colluttazione il bilancio è pesante: un bandito è rimasto ucciso da un colpo partito dalla sua stessa pistola, ferito gravemente il barista cinese. È accaduto ieri poco dopo le 19 in viale Ciamarra, tra la Romanina e Cinecittà, a Roma est. Il rapinatore morto è Ennio Proietti, 69 anni, ex della Magliana, il suo complice Enrico Antonelli (58). **A pag. 17** Troili a pag. 17

L'accusa per Bonifazi (ex dem) e Centemero
«Finanziamenti illeciti da Parnasi»
Tesorieri di Pd e Lega verso il processo

Valentina Errante

Duecentocinquanta famiglia euro alla Lega e 150 mila al Pd. Così l'imprenditore Luca Parnasi avrebbe finanziato la politica. Ora il tesoriere del Carroccio,



Giulio Centemero, e l'ex tesoriere del Pd, Francesco Bonifazi, rischiano il processo con il costruttore, già alla sbarra per associazione a delinquere finalizzata alla corruzione per lo Stadio di Tor di Valle. A pag. 14

Sondaggio Tecne

Il crollo di Raggi
Bocciata da otto romani su dieci

Simone Canettieri

La fotografia è impietosa: 8 romani su 10 bocciano Virginia Raggi, secondo un sondaggio di Tecne per l'agenzia Dire. Non solo: più della metà dei cittadini della Capitale (il 52%) ritiene che la situazione in città sia peggiorata nell'ultimo periodo. I giudizi negativi per la qualità dei servizi.



A pag. 9



I PESCI PENSANO AI SENTIMENTI

Buongiorno, Pesci! Romantici di tutto il mondo, unitevi. Luna crescente, congiunta al romantico Nettuno, crea subito un'atmosfera da fiaba che non va dispersa. Anche voi, legati da molti anni, dovete pensare più spesso al vostro amore, essere presenti. Il Pesci, creatura marina, deve avere sempre una perla da cercare e da ritrovare, la magia del primo incontro. Con una Luna così, i soldi non sono davvero così importanti. **Auguri.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,20; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 6 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

Bologna

Ha un infarto in auto mentre guida sui viali Salvato da tre agenti

Orlandi in Cronaca



ristora
INSTANT DRINKS

Caos Ilva, governo pronto a trattare

Oggi incontro con gli indiani. Conte: «Noi inflessibili». Ma rispunta lo scudo penale. Furlan: «Politici colpevoli» Servizi alle p. 2, 3 e 5

La strategia del M5S

Il sogno grillino è statalizzare per chiudere

Giuseppe Turani

L'assurda, e a tratti incomprensibile, vicenda che si sta snodando intorno all'Ilva di Taranto è forse meno assurda di quanto si pensi. In realtà da quelle parti si sta riproponendo un vecchio conflitto italiano: quello fra il libero mercato e lo statalismo. In termini ancora più chiari: i 5 stelle non vogliono che l'Ilva passi di mano (a ArcelorMittal) perché pensano che la soluzione migliore sia la nazionalizzazione. La ragione è molto semplice: una volta di proprietà dello Stato sarà agevole procedere a smantellare l'impianto, nei tempi e nei modi che si riterranno opportuni.

Continua a pagina 2



REC
Antonino Candido, 38 anni, con la moglie Elena: è uno dei vigili del fuoco deceduti

ALESSANDRIA, ESPLODE UNA CASCINA: TRE POMIERI MORTI

L'ULTIMO BACIO

Ponchia a pagina 10 e 11

Colpito anche il complice 58enne

Rapina a Roma, tabaccaio ferito Morto il bandito (aveva 69 anni)

Ruggiero a pagina 13

ASSISTENTE VOCALE TESTIMONE

Silvia assassinata? Soltanto Amazon conosce la verità

Bolognini a pagina 14

«Lei pensa solo all'eredità»

Maradona gela la figlia «Quando muoio non avrai nulla»

Femiani a pagina 16



Dall'avvento del regime all'Italia sovranista

Così la marcia su Roma Il Duce secondo Vespa

L'anticipazione del libro a pagina 9



Massacro al confine Messico-Usa: 9 trucidati

Donne e bimbi arsi vivi Mormoni, orrore narcos

Pioli e De Carlo a pagina 15





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 6 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXVIII - NUMERO 263, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

ROMANENGO AI FRANCESI DI DECAUX GENOVA PERDE GLI STORICI CONFETTI

MARGIOCCO E PADOVANO / PAGINA 13



GLI INCIPIT. DA DOMANI IN LIBRERIA Il ritorno di Elena Ferrante e il nuovo giallo di Morchio

LE ANTICIPAZIONI / PAGINE 34 E 35

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 32/33
Xte	Pagina 34
Sport	Pagina 38
Meteo	Pagina 43

EMENDAMENTO DELLA RENZIANA PAITA: «RIPRISTINARE LA PROTEZIONE LEGALE»

Mittal al tribunale: «L'intesa su Ilva è da annullare Vogliamo i danni»

In Liguria a rischio 4 mila occupati dell'indotto
Toti: «Genova si mobiliti come per Fincantieri»

Prima la lettera ai commissari straordinari con cui si annuncia l'intenzione di rescindere il contratto e poi, a distanza di poche ore, un atto di citazione presentato al Tribunale civile di Milano per chiedere il via libera al divorzio. ArcelorMittal non scherza: vuole regolare una volta per tutte i conti col governo. E se Conte e Patuanelli sostengono che «non ci sono i presupposti giuridici» per rompere, ArcelorMittal sostiene l'esatto contrario: non solo che l'accordo non è stato rispettato e va sciolto, ma che ci sono pure gli estremi per rivendicare i danni. La situazione è molto delicata. Tanto che il governatore ligure, Giovanni Toti, chiama Genova e le categorie economiche alla mobilitazione.

BARONI, BERTINI, BRESOLIN, G. FERRARI
E LOMBARDO / PAGINE 4, 5 E 6

ROLLI



L'INTERVENTO

ANNAMARIA FURLAN

TOCCA ALLA POLITICA TROVARE UN RIMEDIO

L'ARTICOLO / PAGINA 6



Alessandria, bomba trappola: morti tre pompieri Sospetti di liti familiari dietro la cascina esplosa

Sembra una storia di terrorismo, forse è solo follia. Ma tre pompieri sono morti e le modalità sono da brivido. L'altra notte è saltata in aria una villa a Quargnente (nella foto dei Vigili del fuoco), nella campagna tra Alessan-

dria e Asti. Due boati, a 40 minuti uno dall'altro. Il secondo ha ucciso tre pompieri di Alessandria, in una trappola destinata non si sa a chi. Il sospetto che il tutto nasca da liti familiari.

FORTUNATO, MOSSANO E POLETTI / PAGINE 2, 3, 29

LE VITTIME

Antonella Mariotti / PAGINA 3

Antonio, Marco e Matteo eroi normali in uniforme

IL MAXI AMPLIAMENTO NON PIACE A MOLTI SINDACI

Portofino, sfida sui confini del nuovo parco nazionale

L'idea di partenza piaceva a quasi tutti: trasformare il parco regionale di Portofino, nato nel 1935, in un parco nazionale, può essere un'opportunità di crescita per tutto il territorio. Ma ora si parla di confini, e il discor-

so si è complicato. Uno studio dell'Ipsra prevede di ampliare la superficie attuale da 1.055 ettari a 15 mila, ma molti sindaci sono contrari.

MENDUNI E UN COMMENTO
DI ROBERTO PETTINARDI / PAGINE 10 E 11



LA SOPRINTENDENZA: «MONUMENTI DI GENOVA DETURPATI DAI GRAFFITI»

FORLEO / PAGINA 24

MANUTENZIONI, AUTOSTRADE LANCIA UNA TASK FORCE DI PRONTO INTERVENTO

Lavori su 90 ponti liguri Aspi: «Segnalate i guasti»

Salgono a novanta viadotti liguri su cui saranno eseguiti nei prossimi mesi lavori di manutenzione. In più nasce una task force di trenta elementi per realizzare interventi urgenti. Prosegue la nuova linea di tra-

sparenza di Aspi, la società per le manutenzioni del gruppo Autostrade. E c'è anche la richiesta a comitati o privati cittadini di segnalare guasti e situazioni ritenute a rischio.

GRILLO / PAGINA 23

OUTLET
point
OPPORTUNITY
NUOVA APERTURA!
TUTTO GIO' CHE RESIDUO IN 150 MQ !!!
Via Malta 44/46/48 R
GENOVA

BUONGIORNO

A Dresda, dov'è stata proclamata l'emergenza nazismo per l'infittirsi di violenze e manifestazioni razziste a braccia tese, fino a trent'anni fa la Frauenkirche, la Chiesa di Nostra Signora, era rimasta un cumulo di macerie, un monumento della Germania Est comunista alla malvagità dell'Occidente. Nella notte fra il 13 e il 14 febbraio del 1945 il bombardamento degli Alleati risparmiò la Frauenkirche, ma le fiamme entrarono dalle finestre, fecero scempio e dopo qualche giorno, quando la temperatura era scesa dai mille gradi del picco, la chiesa collassò. Quella notte Dresda, una delle più belle città medievali tedesche, venne rasa al suolo da mille e cinquecento tonnellate di bombe esplosive e mille e duecento tonnellate di bombe incendiarie. Più o meno la stessa sorte toccata ad

Un mare di fiamme

Amburgo, Norimberga, Colonia. Nel 1997 il grande scrittore Winfried Georg Sebald tenne una serie di conferenze sulla poetica di guerra, avventurandosi in un viaggio dall'approdo imprevedibile: le conferenze originarono un libro intitolato Storia naturale della distruzione, uscito nel 2001, pochi mesi prima che Sebald morisse in un incidente stradale. Sebald aveva realizzato l'incapacità e più spesso la rinuncia degli scrittori tedeschi non soltanto a raccontare la Shoah, ma anche la conseguente e devastante punizione alla Germania. Tacquero gli scrittori e tutti gli altri. Bisognava tacere e ricostruire. Tacere e ricostruire. Il non voler prendere coscienza fu il presupposto del successo dei tedeschi, disse il poeta Hans Magnus Enzensberger.

MATTIA FELTRI

SEGUE / PAGINA 8

AURUM 9,92
OPPURE PROPRIETARI DI AURUM OTTENUTO DALLA MINIERA ITALIANA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
4 Martini (Genova) - Tel. 010 5388 200 - Fax 010 5388 201



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 6 Novembre 2019 — Anno 155°, Numero 306 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie: in vendita abbassata obbligatoriamente in base al prezzo di € 2,50 (€ 2,00 e € 2,00) in base al prezzo

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/2004, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani
Bike economy,
la bicicletta regina
del nuovo
lusso popolare



— a 0,5 euro oltre
al quotidiano

Rapporti 24
Moto & scooter,
Eicma 2019
tra passione
e sostenibilità



— alle pagine 33-36

FABO TAG

ETICHETTE ADESIVE SCRIVIBILI IMPERMEABILI
più resistenti della carta, non si rompono in fase di rimozione.

FABO
IDEE E SOLUZIONI ADESIVE

In lancio su armatori.it nell'Official Store FABO
UFFICIO - RISTORANTE - CASA

FTSE MIB 23364,82 +0,23% | FTSE 100 7388,08 +0,25% | €/S 1,1109 -0,44% | ORO FIXING 1488,95 -1,36% | Indici&Numeri → PAGINE 42-45

Risparmio, solo un terzo delle banche è in regola

TRASPARENZA DEI COSTI

Ricerca del Politecnico di Milano sugli standard fissati dalla direttiva MiFid2

Appena 5 intermediari su 18 rispettano i requisiti minimi sul rendiconto degli oneri

Su omissioni e ritardi un monitoraggio Consob: i risultati entro fine anno

Edizione chiusa in redazione alle 22

Falso partenza per le operazioni e trasparenza sui costi degli investimenti pagati dalle famiglie italiane. Non tutti gli intermediari hanno reso chiaro l'effetto dei costi sulla redditività come richiesto da MiFid2: in particolare nel 44% dei rendiconti l'indicazione è parziale e per il 6% è del tutto assente. Assorbo è una ricerca della School of Management del Politecnico di Milano condotta su 18 fra i maggiori intermediari finanziari. Più in generale solo cinque banche su 18 hanno rispettato i requisiti minimi della direttiva MiFid2. E la qualità del campione analizzato ha disatteso le best practice suggerite dall'Isma. Intanto sono in arrivo i risultati di un monitoraggio della Consob.

Ursino — a pag. 5

Dazi, gli Usa trattano la revoca su 110 miliardi di prodotti cinesi

GUERRE COMMERCIALI

Progressi verso un primo accordo, Washington chiede contropartite e garanzie

Usa e Cina trattano per la revoca di dazi su 110 miliardi di merci a Pechino. In cambio, Washington chiede contropartite e garanzie. La cancellazione del vertice Apecin Cina ha complicato le cose, ma il presidente cinese Xi Jinping si è detto disponibile a discutere i dazi. «Dobbiamo abbattere i muri, non erigerli».

Stefano Carrer — a pag. 23

360 miliardi

L'import cinese (in miliardi di dollari) colpito dai dazi americani. Ai 110 miliardi in discussione, si sommano altri 250 miliardi di prodotti cinesi colpiti da tariffe al 25%.

INTERVISTA A MARCO BASSETTI, CEO DI BANIJAY GROUP



«Creeremo i contenuti migliori». Tra le produzioni Endemol c'è anche «Black Mirror» (nella foto, un episodio della quinta serie interpretato da Hiley Cyrus)

«Con Banijay-Endemol l'Europa sfida i giganti tv Usa»

Con le nozze Banijay-Endemol anche l'Europa ha il suo campione nella produzione di serie tv e reality da contrapporre ai colossi Usa. Marco Bassetti (foto), ceo di Banijay Group, spiega al Sole 24 Ore gli obiettivi dell'operazione. **Biondi** — a pag. 20



Ex Ilva, Conte prepara scudo bis e Cig

LA CRISI DELL'ACCIAIO

Il premier cerca l'accordo, ma senza intesa partirà il ricorso in tribunale

Tutele legali, valide per tutti e non solo per l'ex Ilva, cassa integrazione, costi di affino ridotti e revisione dei target produttivi. Sono i possibili punti di negoziato tra governo e ArcelorMittal. Il premier Giuseppe Conte incontra oggi i vertici della proprietà, sperando nella riapertura del dialogo. In caso estremo resta la carta della causa. — alle pagine 2-3

LE REAZIONI

L'AZIENDA

Arcelor insiste: il recesso è legittimo, ora lasciamo Taranto



Claudio De Vincenti

L'EX MINISTRO DE VINCENTI

«Dalla certezza delle regole il rilancio dell'industria al Sud»

Carmine Fotina e Alessandro Gallberti — alle pagine 2-3

PANORAMA

IL PREMIER ALLA CAMERA

Conte su Fiber: io corretto Attacco a Salvini

«Piena correttezza», nessun conflitto d'interesse, una consulenza avvenuta prima che fosse chiaro che sarebbe diventato presidente del Consiglio: Conte ha parlato la sera della sua audace Fiber alla Camera, dove si è scatenata la battaglia MeS e Lega. Egli attacca i socialisti concentrati su Salvini. — a pagina 9

OGGI E DOMANI

I benzinai confermano due giorni di sciopero

I sindacati dei benzinai confermano la chiusura degli impianti stradali e autostradali, oggi e domani, su tutto il territorio nazionale. Le organizzazioni dei gestori puntano il dito contro il silenzio assordante del governo.

ALESSANDRIA

Esplosione dolosa: morti tre vigili del fuoco

Tre vigili del fuoco sono morti in seguito all'esplosione di una cascina a Quargnano nei pressi di Alessandria. Lo scoppio, come riferito dagli inquirenti, è stato «voluto e deliberatamente determinato» trovati un timer e dei fili elettrici.

BANCHE

Intesa: l'utile sale a 3,3 miliardi, al taglio acconto sul dividendo

Maximilian Cellino — a pagina 26

L'ANALISI

Perché all'Italia serve il doppio turno di lista

Stabilità e rappresentanza: sono questi i vantaggi per l'Italia dall'adozione di una legge elettorale basata sul doppio turno di lista. Il sistema offrirebbe a chi vince una chance di governare e a chi perde di sedere in Parlamento. **D'Almondo** — a pag. 9

IL CLOUD A FORMA D'IMPRESA
La migliore soluzione IT è quella progettata insieme

enterprise.aruba.it

aruba.it ENTERPRISE

Auto aziendali e plastica, Governo pronto a rivedere il capitolo tasse

MANOVRA

Costa 1 miliardo il doppio taglio alle detrazioni fiscali

Profonda revisione delle tasse per le auto aziendali, in vista del passaggio parlamentare della legge di bilancio: sul tavolo del governo l'ipotesi di dimezzare l'incremento previsto dalla manovra del 50% o addirittura di azzerarlo. Novità allo studio anche per la plastica tax, che nella versione attuale sembra mirata più a fare cassa che ad avere effetti sulla tutela dell'ambiente. **Mobili** — a pag. 7

250 milioni

L'Ance ha sollevato dubbi al Df fisco, chiedendo la cancellazione di un disposizione «iniqua» sulle ritenute per appalti e subappalti che, stima, costerebbe alle imprese edili 250 milioni di euro all'anno

Di fiscale
Appalti e ritenute, allentata la stretta ma solo sulle forniture di manodopera

Mobili — a pag. 7

ANTITRUST E CAMPIONI EUROPEI

Fincantieri tira dritto sull'ex Stx France

Celestina Dominelli — a pag. 11

Lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Il bonus Sud non colma il divario di competenze

Poglietti e Tucci — a pag. 39

Centro

VENERDI' IL RAPPORTO REGIONALE DISTRIBUITO IN EMILIA ROMAGNA, TOSCANA, MARCHE, UMBRIA, LAZIO, ABRUZZO E MOLISE



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 6 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 306 - € 1,20
S. Emiliano vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, 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 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.ilitempo.it
e-mail: direzione@ilitempo.it

DICEVA DI ESSERE SENZA SOLDI

L'ex provincia premia tutti i suoi dirigenti

*Clamoroso alla città metropolitana di Roma
Non ci sono risorse per le scuole e per le strade
Ma si trovano per le gratifiche agli alti papaveri*

Nell'ex Provincia di Roma trasformata in Città Metropolitana e depotenziata nelle funzioni e nelle risorse dalla legge Delrio, i dirigenti non conoscono crisi. Anzi. Nonostante i tagli

draconiani, ci sono soldi a sufficienza per coprire di premi tutti i dirigenti. Non solo: c'è anche un nucleo strategico pagato per valutare i bonus da erogare.

Di Mario a pagina 17

Retrosceca

Così è nato il Conte bis

Il nuovo libro di Vespa ricostruisce i giorni della crisi d'agosto

Vespa a pagina 7

L'intervista

«Pd senza paura Renzi va sfidato»

L'ex fedelissima Bonafè «Basta inseguire Iv, dobbiamo dettare i temi»



Lenzi a pagina 6

Bruxelles

Arriva il conto per la Brexit

L'addio inglese costa l'Italia dovrà versare 360 milioni in più

De Leo a pagina 8

Prove di intesa

Pd e Cinque stelle si affidano a «Zac»

Cerimonia in Emilia per l'ex segretario Dc (con vista Regionali)



Zappitelli a pagina 3

Il dramma

Esplosione uccide tre vigili del fuoco

Cascina salta in aria vicino ad Alessandria
La pista sarebbe dolosa

Musacchio a pagina 11

Ascolti alle stelle

Pronti, via e boom È trionfo Fiorello

7 milioni davanti alla tv per la prima puntata del nuovo programma

Caterini a pagina 35

Tragedia a Cinecittà

La rapina finisce nel sangue Morto uno dei due ladri



Ossino a pagina 15

Gli «inviati» del killer nel giallo della Caffarella

Gli inquirenti si concentrano sui due ragazzi mandati da Del Grosso a organizzare l'affare

Valerio Del Grosso paga e i suoi "scagnozzi" eseguono. Dalle indagini sulla morte di Luca Sacchi emergono nuovi elementi che permettono agli inquirenti di chiarire le dinamiche di quella compravendita di "erba" terminata con l'omicidio del personal trainer. Vale-

rio R. e Simone P. incaricati di controllare «se le persone in zona Tuscolana avessero il denaro per acquistare "merce"», sarebbero stati pagati per eseguire il compito commissionato dal ventunenne arrestato con l'accusa di omicidio, rapina e porto illegale di armi.

a pagina 14

Il Tempo di Oshø

Il governo prova a inventarsi il trucco per far restare l'Iva



"Tocca ritirerà fuori lo scudo penale"

"Qui ce sta solo 'a spada"

Mineo a pagina 4

Emergenza rifiuti



LA RACCOLTA DIFFERENZIATA È TUTTA UNA GRANDE BUFALA?

CENTRO RACCOLTA RIFIUTI VENERDI ORE 16:04

BECCATI DALLE IENE

BLUFF DIFFERENZIATA

Mariani a pagina 18

FINANZIAMENTI AGEVOLATI
GRANDI, MEDIE E
PICCOLE IMPRESE

CREDITO DI IMPOSTA
"CHIAVI IN MANO"
PER PROGETTI DI
RICERCA E SVILUPPO

CONTRIBUTI EUROPEI A
FONDO PERDUTO FINO AL 70%
PROGETTI PER INVESTIMENTI O
LIQUIDITÀ DI CASSA

REALIZZAZIONE
START UP INNOVATIVE

DIGITAL PROJECT
CONSULTING

CREAZIONE DI PROGETTI
INNOVATIVI DIGITALI ICT
PRONTI PER ESSERE FINANZIATI

FIDO BANK
PROJECT COACHING

CONSULENZA PER PROGETTI BANCARI:

SI ASSICURA RISERVIATEZZA, ESPERIENZA, ALTA PROFESSIONALITÀ

TEL. 0692929406 | CELL. 3317965017

VIA EDMARNO WOLF FERRARI, 233 | 00134 ROMA

*L'agenzia sviluppa solo progetti e non eroga finanziamenti

Il diario

di Maurizio Costanzo

Incredibile quanto successo il 2 novembre, giornata dedicata alla memoria dei defunti. Due donne si sono recate nella cappella di famiglia, ma il pavimento ha ceduto e sono finite al piano di sotto. Una bruttissima avventura in una giornata dedicata a malinconiche celebrazioni. La memoria mi è andata a qualche anno fa, sempre il 2 novembre, quando, in una cittadina del nord, un uomo è andato a rendere omaggio ai suoi defunti, è entrato nella cappella, gli è preso un malore, credo un infarto, ed è morto. Non so se si tratta di un eccessivo personale coinvolgimento oppure di un destino che gioca a rimpiazzino con noi.



Mercoledì 6 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 262 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,30 - Marketing Oggi € 6,90

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



MANOVRA 2020
Compensazioni verso una stretta limitata ad alcuni settori
Bartelli a pag. 33

PARADISI FISCALI
Società di comodo, l'Ocse fissa le regole per lo scambio dati
Rizzi a pag. 37

PERSONALE
Le regioni con una spesa bassa possono assumere
Barbero a pag. 40

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Manovra 2020 - Il dl fiscale e il ddl bilancio con la relazione illustrata
Società di comodo - Il documento Ocse sui paradisi fiscali
Cassazione - La sentenza su compensazioni e mod. F24
IO ONLINE

Vittorio Feltri: Libero, in piena controtendenza, chiuderà il bilancio 2019 con 2 milioni di utile
Claudio Piazzotta alle pagg. 19 e 20



Il fisco fa indigestione di dati

Per il Garante privacy il flusso di dati, anche fiscalmente non rilevanti, verso Agenzia entrate e Gdf è sproporzionato. E c'è il rischio di attacchi informatici

Il flusso dati, anche fiscalmente non rilevanti, delle fatture elettroniche verso l'Agenzia delle entrate e la Guardia di finanze è sproporzionato. Nel biennio 2016-2017 sono stati effettuati rispettivamente 121.849 e 163.330 accertamenti nei confronti di contribuenti Iva a fronte di circa 4,7 mln di soggetti che hanno presentato la dichiarazione Iva. Inoltre c'è il rischio di attacchi informatici. La denuncia del garante sulla privacy, Antonello Soro.
Bartelli a pag. 36

Chicco Testa: l'Italia con casi come Taranto rischia di perdere la credibilità



Se l'Italia vuol tornare attrattiva, dev'essere affidabile. Lo dice a ItaliaOggi Chicco Testa, manager d'azienda, ex presidente di Enel, oggi di Sorgenia Spa e di E.V.A. Energie Val-sabbia. «L'addio di ArcelorMittal era scontato. Nessun investitore mette i propri soldi in un'impresa con il rischio di dover rispondere di eventuali reati compiuti da altri». «L'Italia per tornare a essere attrattiva deve essere affidabile. Questo significa tre cose: meno burocrazia, norme chiare, poteri definiti della magistratura». Il decreto legge con cui il governo Conte punta a ricucire con il gruppo franco-indiano e a salvare l'Iva? «Non conosco i dettagli, ma norme tampono non ci portano lontano».
Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
Per la notte di Halloween, l'Università Statale di Milano, che è ospitata in un prestigioso edificio medievale (fallo ma anche Fratelli), è stata invasa da una grande folla di giovani che hanno bevuto, suonato, mangiato e cantato durante tutta la notte, lasciando poi i locali come se fossero uno discarico. Il rettore Elio Franzoni, il giorno dopo, nel lamentare lo scempio, ha detto: «Serve un'assunzione di responsabilità, in prima da parte delle autorità deputate alla nostra sicurezza». E poi: «L'aspirante è non essere costretti a scegliere fra due estremi, tra le cariche della polizia e una insostenibile passività». Ma se gli organizzatori vogliono fare quel che vogliono, anche con la violenza, bisogna pur chiamare la polizia. Cosa che non è stata fatta dal Rettorato, fin dalle 19 quando i facinorosi hanno impedito la chiusura del portone dell'Ateneo per una festa iniziata alle 22. C'era tempo per far sgomberare i primi spicchi che, da organizzatori, introducevano band e alcoolici. Perché non è stato fatto!

RIPRENDE L'ONDATA
I migranti della Turchia sommergono la Grecia
Scaroni a pag. 16

AVVOCATI D'UFFICIO
Una piattaforma online per l'iscrizione e la scelta
Damiani a pag. 41

RECORD IN EUROPA
Quasi tutti i giornalisti italiani sono di sinistra
Curini a pag. 7

È CORSA AL RIBASSO
Le clementine pagate ai produttori 20 cent al kg
Latella a pag. 23

STARTUP TRENTINA
Dai rifiuti nasce il pavimento eco-sostenibile
Merli a pag. 6

TRIMESTRALE -942 MLN
Chi è che sta sostenendo con forza Deutsche Bank?
Motta a pag. 5

BIRD (ORACLE)
Il cliente pretende risposte in tempo reale
Sottillaro a pag. 17

Patent Box «fai da te»

FOCUS PMI

Che cos'è? È un beneficio fiscale che consiste nella possibilità di agevolare i redditi derivanti dallo sfruttamento dei beni immateriali presenti in azienda per conseguire un risparmio di imposta in termini di IRES e di IRAP.

I beni immateriali agevolabili sono costituiti in primis dal know how aziendale, inteso proprio come il "saper fare" tipico dell'impresa italiana.

Sapevi che il Decreto Crescita (DL 34/2019) ha semplificato la procedura per godere di tale beneficio, prevedendo l'autodeterminazione del calcolo da parte delle imprese, anche per i ruling non ancora conclusi?

Noverim ti affianca nella determinazione del reddito agevolabile e nella predisposizione della documentazione idonea da conservare in azienda anche al fine di evitare sanzioni.

Per maggiori informazioni:
info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | www.noverim.it

noverim
company value management



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 6 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

La mappa dopo la tragedia di Livorno

**E' allarme rave party
Toscana nuova terra
dei raduni fuorilegge**

Antico a pagina 17



La nostra guida

**Bancomat
Tutte le novità
per risparmiare**

Pieraccini in cronaca

ristora
INSTANT DRINKS

Caos Ilva, governo pronto a trattare

Oggi incontro con gli indiani. Conte: «Noi inflessibili». Ma rispunta lo scudo penale. Furlan: «Politici colpevoli» Servizi alle p. 2, 3 e 5

La strategia del M5S

**Il sogno grillino
è statalizzare
per chiudere**

Giuseppe Turani

L'assurda, e a tratti incomprensibile, vicenda che si sta snodando intorno all'Ilva di Taranto è forse meno assurda di quanto si pensi. In realtà da quelle parti si sta riproponendo un vecchio conflitto italiano: quello fra il libero mercato e lo statalismo. In termini ancora più chiari: i 5 stelle non vogliono che l'Ilva passi di mano (a ArcelorMittal) perché pensano che la soluzione migliore sia la nazionalizzazione. La ragione è molto semplice: una volta di proprietà dello Stato sarà agevole procedere a smantellare l'impianto, nei tempi e nei modi che si riterranno opportuni.

Continua a pagina 2



REC
Antonino Candido, 38 anni, con la moglie Elena: è uno dei vigili del fuoco deceduti

ALESSANDRIA, ESPLODE UNA CASCINA: TRE POMPIERI MORTI

L'ULTIMO BACIO

Ponchia a pagina 10 e 11

Colpito anche il complice 58enne

**Rapina a Roma,
tabaccaio ferito
Morto il bandito
(aveva 69 anni)**

Ruggiero a pagina 13

ASSISTENTE VOCALE TESTIMONE

**Silvia assassinata?
Soltanto Amazon
conosce la verità**

Bolognini a pagina 14

«Lei pensa solo all'eredità»

**Maradona
gela la figlia
«Quando muoio
non avrai nulla»**

Femiani a pagina 16



Dall'avvento del regime all'Italia sovranista

**Così la marcia su Roma
Il Duce secondo Vespa**

L'anticipazione del libro a pagina 9



Massacro al confine Messico-Usa: 9 trucidati

**Donne e bimbi arsi vivi
Mormoni, orrore narcos**

Pioli e De Carlo a pagina 15



www.herno.it



Oggi a € 1,50
con
Album
Mercoledì
6 novembre 2019
Anno 44 - N°263

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

CRISI DELL'ILVA

La morsa d'acciaio

ArcelorMittal alza il prezzo: lo scudo penale non basta per farci restare, a Taranto troppe incognite. La base dei 5S vuole la linea dura. Conte e il Pd pronti a trattare sulle tutele legali, non su altri esuberi

La tassa sulla plastica sarà differenziata: chi più inquina, più paga

di Ciriaco, D'Argenio, Foschini, Petrini, Patucchi e Zanino • alle pagine 2, 3, 4, 5 e 10

I riformisti sconfitti

La fabbrica sbagliata

di Gad Lerner

Lo stabilimento siderurgico di Taranto, entrato in funzione 55 anni fa, è stato fin dall'inizio una fabbrica sbagliata, con percentuali intollerabili di incidenti sul lavoro e di avvelenamento della popolazione residente intorno alle sue ciminiere.

• a pagina 27

Il punto

Quel grillismo che schiaccia i dem

di Stefano Folli

C'è un nome che domina le cronache dedicate al disastro dell'Ilva ed è quello di Barbara Lezzi, senatrice del Cinque Stelle ed ex ministro per il Sud nel governo Conte-I, sospettata di nutrire propositi di vendetta.

• a pagina 27

Alessandria, la cascina esplosa: vendetta o lite familiare



▲ Matteo Gastaldo 47 anni ▲ Marco Triches 38 anni ▲ Antonio Candido 32 anni

Matteo, Marco e Antonio: il coraggio dei vigili del fuoco morti per una follia

Tre vigili del fuoco - Matteo Gastaldo, Marco Triches e Antonio Candido - sono morti in seguito all'esplosione di una cascina a Quargnento, vicino ad Alessandria. Altri due vigili e un carabiniere feriti. Lo scoppio è stato «evoluto e deliberatamente determinato»: sono state recuperate bombole di gas con un innescò e un timer. Si indaga sulla pista della lite familiare.

di Cravero e Visetti • alle pagine 8 e 9. Commento di Marzano • a pagina 26

Il nuovo romanzo

Vi racconto la mia notte con Elena Ferrante

di Stefano Massini



Dire che ho trascorso una notte con Elena Ferrante potrà anche innesicare doppi sensi, ma risponde al vero. Forse più corretto sarebbe dire che mentre tutti dormivate, io leggevo per voi il nuovo romanzo *La vita bugiarda degli adulti* (edizioni e/o). Promosso? Bocciato? Un attimo, vi prego, con calma. Anche perché ci sono libri che meritano di essere raccontati ancor prima di leggerne l'incipit.

• a pagina 29

Il caso Nicosia

Gli infiltrati nell'onore dei radicali

di Francesco Merlo

Nella Chiesa in decadenza si rifugiano i più viziosi peccatori perché la crisi dei suoi valori li mimetizza e li rende invisibili. E infatti, tra i tanti delinquenti che in Italia hanno militato nella virtù, tra mafiosi antimafia come Montante, magistrati malandrini e tangentisti antitangente, non c'era mai stato un radicale sradicalizzato.

• a pagina 26

CHI CAMBIA, PUÒ ANDARNE FIERO.

Caldia a condensazione ad alta efficienza. Termostato smart.

Fino a **-30% SUI CONSUMI** rispetto a una caldaia tradizionale.

Da **799€** 2.282€ se scegli la cessione del credito.

Cambia la vecchia caldaia con una a condensazione più efficiente, con termostato smart e installazione standard inclusi. Con la cessione del credito a Eni gas e luce puoi essere tua ad un prezzo imperdibile, perché benefici subito delle detrazioni fiscali al 65%.

eni gas e luce

800 81 81 81 | Scegli di più negli Energy Store Eni, rete in franchising di Eni gas e luce, su enigaseluce.com o chiama l'800 955 022.

Messico, ira di Trump

I narcos sparano sui mormoni Usa. Strage di bambini

di Daniele Mastrogiacomo

Nove mormoni statunitensi, tra cui 4 bambini e due gemelli neonati di sei mesi e le loro madri, sono stati uccisi in Messico in un'imboscata a colpi d'arma da fuoco e alcuni sono stati bruciati vivi. La polizia locale ritiene che la strage sia opera dei cartelli della droga.

• a pagina 13

Da oggi in edicola



Con Repubblica il film sul Muro di Ezio Mauro

con DVD Ezio Mauro "Cronache dal muro di Berlino" € 14,40

Sommario

Roma

17 Barista affronta i banditi Rapinatore lo ferisce ma uccide il complice
di Federica Angeli



Il ct Cotelli (a destra) con Thoenes

41 Addio a Cotelli, manager della Valanga Azzurra degli ori di Thoenes e Gros
di Luigi Bolognini e Mattia Chiusano

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Soci: Abb. Post, Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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



L'attesa "Ho amato molto mio padre..."
Ecco l'incipit del libro della Ferrante

MICHELA TAMBURO - PP. 22 E 23

The Crown E la fiction
ha superato la realtà

CORBI, SABADIN, TAMMARIO - P. 24 E 25



Champions Napoli avanti piano
L'Inter si butta via a Dortmund

BUCCHERI, CONDO E GARANZINI - PP. 34 E 35



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 6 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.304 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, DC8-TO II www.lastampa.it **GNN**



La trappola mortale per i pompieri

LODOVICO POLETTI
SILVANA MOSSANO
INVIATI A QUARGNENTO

Sembra una storia di terro-
rismo, ma forse è soltanto
folia. Anche se i morti ci
sono davvero e ciò che è ac-
cadruto, a raccontarlo adesso, fa
gelare il sangue. Allora, l'altra
notte qualcuno ha fatto saltare
per aria una villa in un paese di
campagna che si chiama Quar-
gnento: 1300 anime tra l'Ales-
sandrino è l'astigiano. Voleva
distruggere, certo. Ma forse vo-
leva anche far male.

CONTINUA ALLE PAGINE 2 E 3
MARIOTTI E FORTUNATO - PP. 2-3

FOTO FEDERICA CASTELLANA

STAMPA PLUS **ST+**

TORINO

CATALANO E MONDO
Il neonato malato rifiutato dalla madre che nessuno vuole
P. 13



IL CASO

LORENZO SIMONCELLI
Zimbabwe, 51 gradi prosciugano le Cascate Vittoria
P. 12



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Compie trent'anni la Riserva dei "cicciu" di Villar S. Costanzo
P. 27

SIMONA ROMAGNOLI

Biella, il liutaio che costruisce violini ma non vuole venderli
P. 27

IL GRUPPO SCRIVE AI COMMISSARI E AL TRIBUNALE PER RESCINDERE IL CONTRATTO: FINISCE A CARTE BOLLATE

Mittal porta il governo in tribunale

Ilva, vertice a Palazzo Chigi: ipotesi di ridare all'azienda uno scudo soft per riaprire la trattativa

ORA SERVE IL CORAGGIO DI DECIDERE

MARCO ZATTERIN
S e si compie l'immane sforzo di guardare al caso Ilva senza farsi distrarre dalle troppe e confuse voci della politica, la scena si presenta drammaticamente chiara. - P. 21

ArcelorMittal scrive ai commissari e al tribunale per rescindere il contratto, ma per il governo «non ci sono i presupposti»: la vicenda Ilva finisce a carte bollate. Vertice a Palazzo Chigi: spunta l'ipotesi di ridare all'azienda uno scudo soft per riaprire la trattativa. Il forfait del gruppo franco-indiano apre un fronte anche con la nuova Commissione europea: accordi da rifare su ambiente e concorrenza. **BARONI, BERTINI, BRESOLIN, LOMBARDO E SORGI - PP. 4-5**

La rabbia delle donne di Taranto

VALERIA D'AUTILIA
Valentina Occhignegro, 40 anni: «Temevo per la salute del mio bambino. Sono fuggita dalla città». Francesca Summa, 35 anni: «Mia figlia è morta. Ma la politica continua a parlare solo di soldi». - P. 7

Macron-Xi il patto che mette in ombra l'Italia

FRANCESCA SPORZA
Mentre l'Italia cerca di non disperdere il capitale politico accumulato con il memorandum d'intesa sulla Via della Seta, la Francia cavalca la tigre, e dichiara senza mezzi termini quale sarà la sua strategia d'azione. - P. 8

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enotecacompra@rakoc.it

BUONGIORNO

A Dresda, dov'è stata proclamata l'emergenza nazismo per l'infittirsi di violenze e manifestazioni razziste a braccia tese, fino a trent'anni fa la Frauenkirche, la Chiesa di Nostra Signora, era rimasta un cumulo di macerie, un monumento della Germania Est comunista alla malvagità dell'Occidente. Nella notte fra il 13 e il 14 febbraio del 1945 il bombardamento degli Alleati risparmiò la Frauenkirche, ma le fiamme entrarono dalle finestre, fecero scempio e dopo qualche giorno, quando la temperatura era scesa dai mille gradi del picco, la chiesa collassò. Quella notte Dresda, una delle più belle città medievali tedesche, venne rasa al suolo da mille e cinquecento tonnellate di bombe esplosive e mille e duecento tonnellate di bombe incendiarie. Più o meno la stessa sorte toccata ad Am-

Un mare di fiamme

MATTEA FELTRI

burgo, Norimberga, Colonia. Nel 1997 il grande scrittore Winfried Georg Sebald tenne una serie di conferenze sulla poetica di guerra, avventurandosi in un viaggio dall'approdo imprevedibile: le conferenze originarono un libro intitolato Storia naturale della distruzione, uscito nel 2001, pochi mesi prima che Sebald morisse in un incidente stradale. Sebald aveva realizzato l'incapacità e più spesso la rinuncia degli scrittori tedeschi non soltanto a raccontare la Shoah, ma anche la conseguente e devastante punizione alla Germania. Tacquero gli scrittori e tutti gli altri. Bisognava tacere e ricostruire. Tacere e ricostruire. Il non voler prendere coscienza fu il presupposto del successo dei tedeschi, disse il poeta Hans Magnus Enzensberger.

CONTINUA A PAGINA 21

Noi, siamo quelli buoni!

DEPETRIS

Quando è tutto così buono, anche il pollo diventa gourmet

CARNI D'ECCELLENZA DA 3 GENERAZIONI



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Ruffini: House of Genius rende unico Moncler

Aprire in Galleria a Milano il primo temporary concept store italiano del marchio **Bottoni** in **MF Fashion**

Raffaello Ruffini

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Pil, lo stimolo fiscale dei governi Uem vale solo 0,3%

Lo calcola Goldman Sachs sulla base dei piani statali per il 2020 **Ninfale** a pagina 5

Anno XXXI n. 219

Mercoledì 6 Novembre 2019

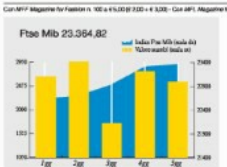
€2,00 *Classeditori*



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management



BORSA +0,23% 1€ = \$1,1109

BORSE ESTERE

Dow Jones	87.844	Euro-Yen	120,23
Nasdaq	8.448	Euro-Fr.Sv	1,1009
Tokyo	23.252	Hq. 10 Y	0,7501
Francfort	13.149	Bund 10 Y	-0,4801
Zurigo	10.872	FUTURE	
Londra	7.808	Euro-Btp	143,81
Parigi	5.847	Euro-Bund	172,21
		Lib. Tiboroj	127,21
VALUTE-RENDIMENTI		Ftse Mib	23.250
Euro-Dollaro	1,1109	S&P500 Cma	3.073,8
Euro-Sterline	0,8911	Nasdaq100 Min.	8.229

FOCUS OGGI
Foti: adesso Fineco è diventata un target
«Siamo una public company molto redditizia che attira l'interesse di possibili acquirenti», segnala l'ad. Nei nove mesi utili record a quota 198 milioni di euro *Messia a pagina 6*

AssoAim: uniti per fare lobby
La neonata associazione delle pmi di Piazza Affari chiama a raccolta le società quotate *Dal Maso a pagina 10*

Enasarco recupera 40 milioni dal crack Lehman
L'ente previdenziale degli agenti del commercio si appresta a incassare il risarcimento nell'ambito della procedura relativa al fallimento della banca Usa *Messia a pagina 6*

STRATEGIE E BANCHE L'ISTITUTO VUOLE ACCOMPAGNARE VERSO IL GESTITO 240 MLN DI RACCOLTA DORMIENTE

Piano Intesa per il risparmio
Messina: se il governo porterà lo spread sotto 100 punti, ci sarà una crescita significativa delle masse. Risultati record nei nove mesi con profitti per 3,3 miliardi. Confermata la politica dei dividendi
(Gualtieri a pagina 7)

IL GRUPPO TV PRONTO A MODIFICARE LO STATUTO DELLA HOLDING OLANDESE PER CERCARE L'ACCORDO COI FRANCESI
Prove di pace tra Mediaset e Vivendi
Il tribunale rinvia al 22 il verdetto sul ricorso di Bolloré. Si tratta su governance e assetti azionari
(Montanari a pagina 8)

INVESTIMENTI/1
Dribblata Mifid 2, i rendiconti degli intermediari restano poco trasparenti
(Valentini a pagina 11)

LA CRISI DELL'ACCIAIO
Caso Ilva, asse Salvini-Renzi per reintrodurre lo scudo penale
Oggi Pincontro governo-Arcelor
(De Mattia e Pira a pagina 3)

Enel prepara la Holding Italia che sarà guidata da Carlo Tamburi
(Zoppo a pagina 9)

INVESTIMENTI/2
Gualtieri apre alle modifiche dei Pir
Ma sui fondi Eltif il governo è fermo
(Leone a pagina 2)

DIETRO NESTLÉ, ROCHE E SHELL
Lvmh da record, a Parigi il titolo supera quota 200 miliardi ed è il 4° per capitalizzazione in Europa
(Ferraro in MF Fashion)

Il presidente Xi annuncia nuove misure per aprire il mercato cinese
(servizio a pagina 3)

IL ROMPISPREAD
Pensioni rivalutate di 6 euro l'anno. Le erogherà direttamente la Caritas

CROWDFUND ME

Day

Dai click alle strette di mano. Vieni a conoscere di persona i protagonisti dell'equity crowdfunding

Save the date!

15 | GENNAIO | 2020

Ore 18.00

Palazzo Mezzanotte
Piazza Affari 6 - Milano

MEDIA PARTNER



CePIM alla Fiera QATAR SILK ROAD EXHIBITION 2019 che riunisce spggetti che lavorano nel settore trasporti e logistica

(FERPRESS) - Parma, 5 NOV - Chiude oggi, martedì 5 novembre, la Qatar Silk Road Exhibition 2019, la principale manifestazione internazionale qatarina del settore, organizzata dall' ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia. La fiera si è svolta dal 3 al 5 novembre 2019 presso il centro espositivo DECC - Doha Exhibition & Convention Centre. La partecipazione italiana riunisce **Assoport** e UIR insieme ai principali rappresentanti di Porti ed Interporti italiani: oltre a CePIM SpA - Interporto di Parma, erano presenti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La manifestazione, alla sua prima edizione in Qatar, si è posta come obiettivo quello di riunire Istituzioni governative, semi-governative e privati che lavorano nel settore dei trasporti, delle spedizioni e della logistica per scambiare esperienze e aprire nuovi orizzonti per lo scambio di investimenti tra i paesi partecipanti. Durante l' evento sono stati invitati operatori locali del settore logistico e trasportistico per favorire incontri bilaterali con le Autorità Portuali e gli Interporti italiani presenti. "Questa è un' ottima occasione per favorire la conoscenza delle realtà e l' interconnessione tra l' Europa e l' area emiratina e qatarina - riporta l' Ing. Capitani Presidente CePIM e Vicepresidente UIR - Oggi più che mai è fondamentale aprire le nostre società verso i mercati emergenti incentivando, conoscenze, connessioni e scambi. I centri logistici oggi sono un' importante catalizzatore per lo sviluppo dei nuovi mercati; è inutile rimanere arroccati sulle posizioni individuali, occorre invece fare rete e creare confronti, tavoli di discussione, dibattiti e connessioni con altri paesi, solo così si porta davvero valore aggiunto alle singole realtà". Al termine dell' evento espositivo, la delegazione andrà in vista al porto di Doha per toccare con mano le potenzialità della realtà qatarina e recepire elementi di confronto con gli hub italiani.



Informazioni Marittime

Primo Piano

Porti e interporti italiani si presentano a Doha

Nel paese arabo è in corso la Qatar Silk Road Exhibition 2019

Ci sono anche **Assoport**, UIR e i principali rappresentanti di porti ed Interporti italiani a Doha, dove domenica è stata inaugurata la Qatar Silk Road Exhibition 2019, principale manifestazione internazionale qatariana del settore, organizzata dall' ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia. La fiera si svolge dal 3 al 5 novembre 2019 presso il centro espositivo DECC - Doha Exhibition & Convention Centre. In particolare, sono presenti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale in rappresentanza del sistema porti italiani, e Cepim Spa - Interporto di Parma in rappresentanza degli interporti. La manifestazione, alla sua prima edizione in Qatar, si pone come obiettivo il riunire Istituzioni governative, semi-governative e privati che lavorano nel settore dei trasporti, delle spedizioni e della logistica per scambiare esperienze e aprire nuovi orizzonti per lo scambio di investimenti tra i paesi partecipanti. Per dare maggiore risalto alla presenza delle realtà italiane alla manifestazione fieristica, oltre all' acquisto dell' area espositiva ed al suo allestimento, l' ICE-Agenzia ha programmato una serie di azioni di informazione e comunicazione. In programma una fitta agenda di incontri con i vari rappresentanti del settore logistico e portuale.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Continuando a usare questo browser, accetti il utilizzo **Ho capito** **Chiudo**

Mantieni aggiornate le informazioni

INFORMAZIONE

Servizi Online

Assarmatori

R.L. FERMAN LOGISTICS

ICE-Agenzia ha programmato una serie di azioni di informazione e comunicazione. In programma una fitta agenda di incontri con i vari rappresentanti del settore logistico e portuale.

Missione in Qatar per l' AdSP dell' Alto Tirreno

GAM EDITORI

5 novembre 2019 - Missione a Doha per il Presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, che ha partecipato alla Qatar Silk Road Exhibition 2019, prima edizione della manifestazione internazionale qatarina del settore. La presenza del nostro Paese è organizzata dall' ICE in collaborazione con Invitalia. La fiera si svolge dal 3 al 5 novembre 2019 presso il centro espositivo DECC - Doha Exhibition & Convention Centre. La partecipazione italiana riunisce **Assoport** e UIR, le associazioni rappresentative dei principali Porti ed Interporti italiani. Già nel primo giorno della iniziativa, Corsini ha incontrato diversi player locali del settore della logistica interessati alle opportunità offerte dal sistema degli scali dell' Alto Tirreno, anche alla luce dei progetti infrastrutturali in via di definizione a Livorno e Piombino. La serata si è conclusa presso la residenza dell' Ambasciatore italiano in Qatar, Pasquale Salzano. "Il Qatar - ha dichiarato Corsini - ha molte previsioni di sviluppo commerciale e produttivo, ma soprattutto ha un legame istintivo con l' Italia. Quella cui stiamo partecipando è la prima fiera annuale in tema di trasporti marittimi e logistica nel Paese, e la collaborazione con ICE e Invitalia ci ha consentito di presentare al meglio i punti di forza del paese. Sono onorato di poter partecipare a un evento di questo respiro in rappresentanza, con il collega Musolino, del sistema Italia".



all' expo di shanghai firmati diversi accordi

Di Maio: «Italia e Cina mai così vicine»

S.Car

. - shanghai «Italia e Cina non sono mai state così vicine». L' affermazione di Luigi Di Maio ha trovato qualche riscontro nelle simbologie che hanno accompagnato una presenza italiana alla CIIE inferiore solo a quella tedesca e americana, con la firma di alcuni accordi potenzialmente significativi. Per il primo Paese del G7 ad aver firmato un memorandum sulla Via della Seta, la cortesia cinese si è manifestata in modo evidente: non solo il ministro degli Esteri italiano ha avuto un trattamento equiparato a un capo di governo (invito alla cena ristretta, intervento alla cerimonia di apertura), ma il presidente Xi Jinping ha fatto visita al padiglione italiano, dove ha brindato a prosecco e ricevuto in dono una maglia della nazionale azzurra con il suo nome e il numero 10. Di Maio ha preferito glissare con i suoi interlocutori sul tema più delicato, quello del 5G, limitandosi poi a osservare che la normativa restrittiva riguarda tutte le società di tlc, di ogni provenienza, mentre sia la legislazione europea sia la nostra Costituzione «non permettono discriminazioni su soggetti di mercato». Su 4 accordi che hanno coinvolto l' Ice, il presidente Carlo Ferro ha sottolineato che aprono potenziali sviluppi molto interessanti. La prima intesa è con il Trade Development Bureau cinese, per una collaborazione reciproca nella promozione dell' internazionalizzazione delle imprese. Altri patti sono di carattere commerciale: con il colosso dell' e-commerce JD.com (che porterà nuovi brand italiani in un marketplace virtuale che si chiamerà Pavillon Italy); con Hema (distribuzione alimentare, in orbita Alibaba); con Suning (un accordo rinnovato, per portare nuovi marchi nelle catene di negozi di lifestyle). Di Maio ha presenziato alla firma di altre intese tra gruppi italiani e cinesi o internazionali. Il presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste Zeno D' Agostino ha firmato un accordo con la China Communication Construction Company per lo sviluppo di piattaforme logistiche a supporto dell' export di made in Italy in Cina (una vicino a Shanghai, un' altra nel Guandong), alla cui realizzazione parteciperanno operatori industriali italiani. Si tratta della terza fase di un progetto che riguarda la logistica anche nell' entroterra giuliano e nell' Europa orientale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il colloquio

Di Maio e la Via della Seta «Faremo i conti nel 2020» Siglato l' accordo su Trieste

Guido Santevecchi - DAL NOSTRO INVIATO SHANGHAI Seduto in una terrazza a forma di colosseo che domina il Padiglione Italia alla China International Import Expo di Shanghai, Luigi Di Maio manda una serie di messaggi. «Faremo i conti sull' interscambio con la Cina e sulle nostre esportazioni a marzo del 2020, a un anno dalla firma del memorandum d' intesa sulla Via della Seta». E ancora: «L' intesa firmata a Roma con Xi Jinping ha dato un grande sviluppo alle relazioni bilaterali ed è anche un' apertura di credito, la Via della Seta vale più dei soli investimenti e dei commerci e qui a Shanghai ho detto chiaramente ai cinesi che ci aspettiamo ancora di più e che i nostri due Paesi non sono mai stati così vicini». Bene, ma qual è lo stato dei rapporti con la superpotenza americana? Di Maio sembra rilassato: «Credo che il presidente Trump, che è un uomo di business, abbia sempre compreso l' importanza che noi diamo all' export e al commercio estero, noi abbiamo necessità di guardare a Est; ma dagli Stati Uniti non è mai arrivato un attacco sulla Via della Seta; l' unica preoccupazione che avevano gli americani, e che avevamo anche noi, è sul 5G» (quello di Huawei, ndr). Il ministro degli Esteri sostiene che l' Italia sulle reti per telecomunicazioni di quinta generazione ha introdotto la normativa più restrittiva d' Europa e «ora speriamo che tutti i Paesi europei ci seguano su queste regole di sicurezza». A Shanghai il leader del Movimento 5 Stelle ha ripetuto che l' adesione italiana alla Belt and Road Initiative di Xi Jinping ci dà una grande possibilità di promozione commerciale del made in Italy. Però la Via della Seta è un megaprogetto di infrastrutture per connettere Asia ed Europa, passando dall' Africa, ci sarebbero cantieri per centinaia di miliardi di euro per lastricare il percorso, con linee ferroviarie, autostrade, centrali elettriche, porti e aeroporti. Si era parlato di collaborazione tra imprese italiane e cinesi in Paesi terzi e di investimenti di Pechino nei porti italiani. Poi, dopo la firma del memorandum a marzo a Roma, questi piani sono stati oscurati e si parla solo di export, soprattutto agroalimentare. Risponde Di Maio: «A Roma abbiamo convocato un tavolo Italia-Cina per coinvolgere le nostre imprese delle infrastrutture; per i Paesi terzi dove impegnarci guardiamo all' Africa, dove ci sono progetti avviati dai cinesi che si aspettano la nostra collaborazione, con stile e standard di qualità italiani». Poi un annuncio: «Si firma l' accordo tra Porto di Trieste e CCC, colosso cinese delle costruzioni. Significa che a Pechino sono interessati a investire da noi per la Via della Seta marittima, guardano anche a Taranto. E il nostro obiettivo è sempre di rafforzare le esportazioni e le nostre industrie». Spiega Ettore Sequi, per quattro anni ambasciatore a Pechino e ora capo di gabinetto della Farnesina: «L' intesa con Trieste serve ad aprire la rotta per i prodotti italiani verso la Cina». Dice al Corriere Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità portuale di Trieste: «Siamo alla fase due rispetto alle intese di marzo. I cinesi si sono impegnati a investire in due piattaforme logistiche nell' area di Shanghai e del Guangdong, collegate con Trieste per favorire l' export di prodotti italiani. Non è in discussione il controllo del nostro porto, che resta italiano, a noi non interessano i soldi cinesi, non siamo disperati come i greci del Pireo, noi vogliamo portare valore nel nostro territorio, costruendo una opportunità di crescita per la città e per le imprese italiane dell' export». In conclusione, secondo il ministro degli Esteri: «L' agenda economica rimane centrale nei rapporti tra Roma e Pechino. Perché la Cina è il nostro quinto partner commerciale e per l' industria italiana



Corriere della Sera

Trieste

un mercato di sbocco ineludibile». L' impossibilità per i Paesi europei (ma anche per gli Stati Uniti) di rinunciare a un mercato di 1,4 miliardi di consumatori è l' asso di Xi nel poker della globalizzazione. Di Maio vuole restare al tavolo e per valutare i benefici economici e i costi politici chiede di fare i conti nel 2020. Non manca molto per vedere le sue carte.

L'analisi

Dal Pireo alla Liguria: così il Dragone è sbarcato nei porti

ANTONELLA BACCARO

Il **porto** di **Trieste** resterà italiano. Ma il memorandum d'intesa firmato ieri a Shanghai tra l'Autorità portuale del Mare Adriatico Orientale e il colosso cinese China Communications Construction Company (CCCC), che si propone di creare un canale logistico-distributivo tra Italia e Cina, sviluppando la dotazione infrastrutturale sui rispettivi territori, non è che l'ennesimo tassello della strategia espansiva cinese in Europa. Una strategia che ha trovato il suo perno (e il suo gioiello più prezioso) nel **porto** del Pireo, dato in concessione alla società statale cinese Cosco (che gestisce 37 porti in tutto il mondo), finanziata con soldi pubblici, e poi a questa venduto al 67% per 368,5 milioni di euro. Una storia di successo se si guarda all'enorme sviluppo logistico del **porto** ma anche una spina nel fianco, se è vero che le imprese locali non riescono a intestarsi nemmeno un contratto d'appalto mentre le merci cinesi hanno trovato un ampio **porto** d'approdo nel Mediterraneo. L'espansione è proseguita con il **porto** di Malta (24,5%) e quello di Salonico, rilevato da un consorzio cino-franco-tedesco, del quale però la società cinese China Merchants Holdings International ha poi rilevato la quota francese. Ed è proprio in Francia che si registra la maggiore presenza cinese, con l'acquisizione di quote nei porti di Dunkerque, Saint-Nazaire, Le Havre e Marsiglia. A seguire ci sono la Spagna, con Bilbao e Valencia, e il Belgio con Zeebrugge e Anversa. Infine l'Olanda con Rotterdam e l'Italia con Vado Ligure. Il nuovo terminal container savonese, controllato dall'olandese Apm Terminals al 50,1%, da Cosco al 40% e da Qingdao Port International Development al 9,9%, sarà inaugurato il prossimo 12 dicembre. Imponente la dotazione infrastrutturale, a partire dalla piattaforma di 210 mila metri quadri sul mare, pari a quasi 40 campi di calcio.



Il Giornale

Trieste

PORTO TRIESTE

Intesa con azienda cinese per logistica

La firma del Memorandum of Understanding tra l' Autorità del **porto** di **Trieste** e l' azienda cinese China Communications, avvenuta a Shanghai avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si prevede la creazione di piattaforme logistiche a servizio del sistema logistico nazionale.

The image is a screenshot of a financial newspaper page, likely from 'Il Giornale'. At the top right, it says 'BORSA ITALIANA | 19'. The page is filled with financial data, including a large table titled 'INDICAZIONE AZIONARIA' which lists various stocks and their prices. There are several columns of text, some of which appear to be news snippets or market commentary. The layout is typical of a financial news publication, with a focus on market performance and company news.

SPORT NETWORK CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PUBBLICITÀ COMMERCIALE NAZIONALE de il Giornale

Il Piccolo

Trieste

L' Autorità di sistema firma a shanghai il memorandum con il colosso statale di pechino

Di Maio benedice l' accordo con Cccc: aree industriali "triestine" in Cina

Il presidente Zeno D' Agostino: «Il porto sarà piattaforma logistica per l' export dei prodotti del Made in Italy»

Piercarlo Fiumanò TRIESTE. Il porto di Trieste diventa l' avamposto del Made in Italy sulla Via della Seta. Il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino, incassa a Shanghai (dopo una prima intesa preliminare nel marzo scorso) l' accordo con il colosso statale China Communications and Construction Company (Cccc) che prevede la realizzazione di una piattaforma logistica al servizio dell' export delle nostre piccole e medie imprese italiane in Cina. Ma non solo. L' intesa permetterà lo sviluppo di aree industriali sino-italiane in Cina, che saranno collegate al porto di Trieste e al sistema logistico italiano. Il conglomerato di stato cinese si insedierà nel porto di Trieste con propri magazzini impegnandosi «a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina». In un mondo paralizzato dal protezionismo e dalle barriere commerciali Pechino risponde ai dazi Usa accelerando in una realpolitik di apertura negli scambi passando questa volta per il Mediterraneo e Trieste. Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha firmato ieri il memorandum d' intesa con Jingchun Wang, capo esecutivo del colosso di stato cinese, con la benedizione del ministro degli Esteri Luigi Di Maio. Il ministro è tornato a Shanghai in occasione della seconda edizione del China International Import Expo, la maxifiera dedicata esclusivamente alle importazioni alla quale partecipano circa 160 imprese italiane. Per la prima volta nasce «una piattaforma logistica e distributiva collegata al porto di Trieste che sarà al servizio dell' intero sistema logistico nazionale italiano», annuncia l' Authority. Il memorandum prevede che lo scalo giuliano supporti Cccc «nello sviluppo di progetti pilota» in metropoli ad alto potenziale economico come Guangzhou (altrimenti nota come Canton, 12 milioni di abitanti) e Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, «tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste». Trieste diventa la porta d' accesso alla diffusione dei nostri prodotti. Il colosso cinese si impegna in sostanza a «favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti sino-italiani in Cina». Il primo test di questo nuovo canale logistico e distributivo sarà il settore vinicolo con i rossi e i bianchi prodotti in Friuli Venezia Giulia. Soddisfatto il ministro degli Esteri Di Maio che punta molto sul settore agroalimentare dopo l' accordo che permette di inviare le arance siciliane in Cina per via aerea. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione portuale del **Mare Adriatico Orientale**, Cccc e il porto di Trieste «collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini». L' **Autorità di Sistema** «non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme», ma fornirà supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Poto Franco». Già nel secondo forum della Bri avvenuto a Pechino nell' aprile scorso presente il premier Conte il porto di Trieste era stato inserito nella lista di 283 progetti sullo sfondo di accordi di cooperazione per 64 miliardi di dollari con i Paesi della Bri: «Questa firma è importante perché definisce un ruolo



Il Piccolo

Trieste

attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy», ha spiegato Zeno D' Agostino. «Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle Piccole e medie imprese. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico». «Non si è mai visto nulla di simile dopo il Piano Marshall alla fine della seconda guerra mondiale», aveva detto l' ambasciatore Vincenzo Petrone, direttore della fondazione Italia-Cina delineando le prospettive della Bri. Si apre uno scenario che potrebbe sovvertire la gerarchia fra i grandi porti del Nord Europa come Anversa, Rotterdam e Amburgo e quelli del Mediterraneo con Trieste. E poi c' è l' investimento di Ccc nel Trihub, il progetto di sviluppo infrastrutturale che Rete ferroviaria italiana e **Autorità portuale** si apprestano a mettere in campo a Trieste, anche con l' aiuto di China Communications and Construction Company. Obiettivo dai diecimila treni all' anno di oggi a un potenziale di venticinquemila nel 2023. Secondo i calcoli della banca Usa Morgan Stanley, gli investimenti cinesi nei Paesi aderenti al Bri toccheranno quota 1.300 miliardi di dollari nel 2027, un decimo dell' intero Pil cinese. Sono passati otto mesi dalla firma del memorandum sulla Via della Seta (Belt and Road Initiative) voluto da Xi Jinping e avversato da Trump. L' Italia è il terzo Paese presente alla fiera dopo Usa e Germania. Ma c' è ancora molta strada da fare per creare un terreno favorevole alle imprese straniere in Cina. L' import di merci cinesi in Italia è cresciuto del 6,4% mentre le nostre esportazioni verso i Dragoni solo dello 0,3%. - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Porti: intesa Trieste con CCCC per aree industriali Cina

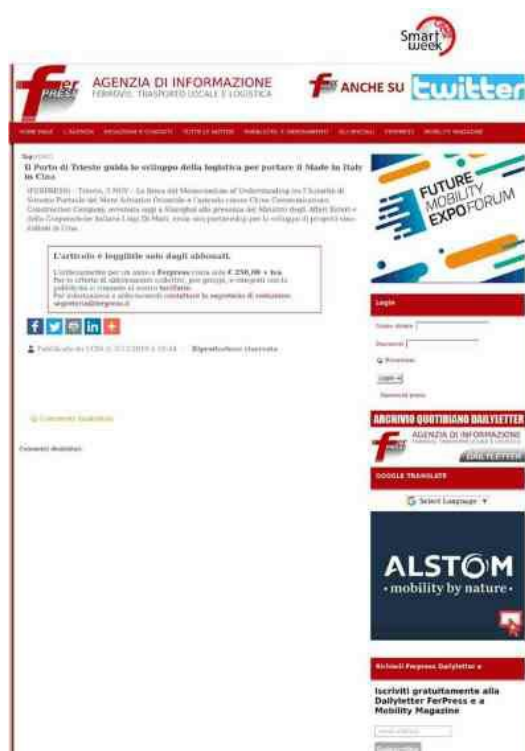
Siglata oggi a Shanghai alla presenza ministro Di Maio

(ANSA) - TRIESTE, 5 NOV - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e il colosso cinese China Communications Construction Company (CCCC), hanno siglato oggi a Shanghai, alla presenza del ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, un Memorandum d' intesa che consentirà l' avvio di una partnership per lo sviluppo di aree industriali sino-italiane in Cina, che saranno collegate al porto di Trieste e al **sistema** logistico italiano. L' intesa, firmata dal presidente dell' Authority giuliana, Zeno D' Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo triestino supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, si legge in una nota, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. "La firma di oggi - commenta D' Agostino - è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy". Si tratta, ha aggiunto, "di un progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle Pmi". E' segnale importante, ha poi concluso, "che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L' **Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale**, prosegue la nota, non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo, aggiunge l' Authority, potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina. (ANSA).



Il Porto di Trieste guida lo sviluppo della logistica per portare il Made in Italy in Cina

(FERPRESS) - Trieste, 5 NOV - La firma del Memorandum of Understanding tra l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e l' azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta oggi a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell' intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. "La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy", ha spiegato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino. "Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L' **Autorità di Sistema** non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



Il Nautilus

Trieste

IL PORTO DI TRIESTE GUIDA LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA PER PORTARE IL MADE IN ITALY IN CINA

L'intesa permetterà lo sviluppo di aree industriali sino-italiane in Cina, che saranno collegate al porto di Trieste e al **sistema** logistico italiano D'Agostino: 'Progetto che serve il **Sistema** Paese; è un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico' Ruolo centrale del porto di Trieste con primo test sul settore vinicolo italiano Trieste - La firma del Memorandum of Understanding tra l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** e l'azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta oggi a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell'intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l'attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. 'La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy', ha spiegato il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** Zeno D'Agostino. 'Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L'**Autorità** di **Sistema** non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell'ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



Informare

Trieste

Accordo tra l' AdSP dell' Adriatico Orientale e CCCC per promuovere progetti per lo sviluppo di traffici fra Trieste e la Cina

L' azienda cinese si impegnerà a favorire il Made in Italy nella nazione asiatica. Oggi a Shanghai, nell' ambito della seconda edizione della China International Import Expo (CIIE), l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha siglato un memorandum of understanding con la China Communications Construction Company (CCCC), azienda cinese specializzata principalmente nella progettazione e costruzione di infrastrutture nonché in attività di dragaggio e nella produzione di mezzi di movimentazione. L' accordo, sottoscritto dal presidente dell' authority giuliana Zeno D' Agostino e da Jingchun Wang di CCCC alla presenza del Ministro degli Affari esteri e della cooperazione italiano, Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina, come previsto dalle intese firmate dall' AdSP e dalla CCCC lo scorso marzo a Roma (del 25 marzo 2019). Cooperazione - ha spiegato l' ente **portuale italiano** - che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell' intero **sistema logistico nazionale italiano**. Il memorandum prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Inoltre, nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. L' AdSP ha precisato che l' ente **portuale** non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Da parte sua CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina. L' authority **portuale** ha specificato che il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. «La firma di oggi - ha affermato D' Agostino - è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema pubblico italiano** nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy. Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema Paese**: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico».



Porto di Trieste e CCCC insieme per sviluppo logistica

Giulia Sarti

SHANGHAI Firma importante oggi a Shanghai per l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale e il porto di Trieste con il presidente Zeno D'Agostino che, alla presenza del ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, ha dato il via a un Memorandum of understanding. Partner l'azienda cinese China Communications Construction Company, con la quale si darà avvio allo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 Marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico e distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell'intero sistema logistico nazionale italiano. Il Memorandum, firmato con Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione portuale del mare Adriatico orientale, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l'attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del sistema pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy, ha spiegato il presidente D'Agostino. Si tratta di progetto a disposizione del Sistema Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle Pmi. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico. L'Autorità di Sistema non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell'ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL
Piazzale Equino, 11 - 34123 - Trieste (TS)
Tel. +39 0422 430000

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI ALTOTRASPORTO

PORTI

Porto di Trieste e CCCC insieme per sviluppo logistica

D'Agostino: "Progetto a disposizione del Sistema Paese"

5 NOVEMBRE 19 ORE 16:00 GIOVEDÌ 5 NOVEMBRE 2019

di Giulia Sarti

SHANGHAI - Firma importante oggi a Shanghai per l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale e il porto di Trieste con il presidente Zeno D'Agostino che, alla presenza del ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, ha dato il via a un Memorandum of understanding. Partner l'azienda cinese China Communications Construction Company, con la quale si darà avvio allo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina.

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: MARE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE
CCCC - CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY
AFFARI ESTERI - AMMINISTRAZIONE MARITTIMA - ALIANTI DI MARE - IMPRESA DI TRIESTE
MARE DI ADRIATICO

DI PIÙ SULLO

Porto di Trieste, obiettivo Cina: sviluppo della logistica per il Made in Italy in E.O.

(Teleborsa) - La firma del Memorandum of Understanding tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e l'azienda cinese China Communications Construction Company Ltd (CCCC), avvenuta oggi martedì 5 novembre a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell'intero sistema logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione portuale del Mare Adriatico Orientale, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l'attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. "La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del sistema pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy - ha spiegato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino - in quanto si tratta di progetto a disposizione del Sistema Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L'Autorità di Sistema non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell'ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



Le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L'Autorità di Sistema non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell'ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.

The Medi Telegraph

Trieste

Logistica, Trieste si allea con CCCC

Genova - La firma del Memorandum of Understanding tra l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Orientale e l' azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta oggi a Shanghai avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Lo comunica l' Authority. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell' intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione portuale del Mare Adriatico Orientale, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini.



Il Porto di Trieste guida lo sviluppo della logistica per portare il Made in Italy in Cina

TRIESTE La firma del Memorandum of Understanding tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e l'azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta oggi a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell'intero sistema logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione portuale del Mare Adriatico Orientale, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l'attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del sistema pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy, ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino. Si tratta di progetto a disposizione del Sistema Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L'Autorità di Sistema non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell'ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



Porto e Miranese i punti cruciali Il Comune punta sulla ferrovia

Potenziamento delle linee merci per togliere i mezzi pesanti dalle vie d'accesso allo scalo La bretella per l'aeroporto e lo stadio contribuirà a sgravare il flusso di veicoli sulle maggiori arterie

VIABILITÀ MESTRE Ai terminal e alle stazioni ferroviarie, si aggiungeranno interventi attesi sulle ferrovie (la bretella per l' aeroporto e per il nuovo stadio, il nuovo percorso per allontanare i treni merci dalla stazione di Mestre) e sulla viabilità, in parte già in fase di realizzazione e in parte da progettare, perché uno degli obiettivi del Pums, che mette assieme studi e esperienze sulla mobilità con i contenuti del Piano del Sindaco per lo sviluppo e la rivitalizzazione della città, è convincere le persone che è più conveniente lasciare a casa l' auto e prendere i mezzi pubblici: il sistema delle rotatorie, l' apertura delle Ztl in centro a Mestre, il bypass di Campalto (che dovrebbe essere inaugurato a ferroviario del prossimo anno), il bypass di Tessera (da progettare e realizzare), il sistema delle piste ciclabili. E, ancora, un piano B per la viabilità nel caso in cui la tangenziale dovesse bloccarsi perché, da quando è stato inaugurato il Passante, la tangenziale è diventata una delle principali infrastrutture per gli scambi all' interno dell' area metropolitana, e quindi ha perso molti camion che servivano soprattutto l' Europa dell' Est e si irradiavano fino al sud Italia e un tempo la paralizzavano ma ha acquistato tanto traffico urbano ed extraurbano. I NUMERI Allo stato attuale, lavorando sui dati forniti dai Telepass, l' analisi preliminare del Pums ha permesso di scoprire che il 53,23% dei passaggi in tangenziale è di pendolari, il 17,95% di persone che da Mestre si spostano verso fuori, il 16,23% di automobilisti che dai comuni limitrofi vengono a Mestre, e infine solo il 12,5% è traffico di attraversamento estraneo al territorio mentre, prima del Passante, era la componente più forte. Tutto questo dovrà coordinarsi con i Pums che prima o poi realizzeranno anche le altre città del territorio, per cui anche la Romea rientra a pieno titolo nel Piano della mobilità sostenibile di Venezia, anche se non è di sua diretta competenza. Nell' ambito degli interventi sulla viabilità, due nodi cruciali in particolare sono stati individuati: la Miranese e la bretella Carbonifera e quindi **Porto** Marghera. La Miranese è una delle strade comunali più cariche di traffico e la situazione è molto peggiorata da quando è stato aperto il casello autostradale del Passante che ha cominciato a sparare auto e camion senza alcun filtro. E quindi il Comune sta pensando a dei correttivi per ridurre l' impatto e far tornare quella strada più vivibile. I NODI CRUCIALI Il secondo nodo cruciale è quello legato ai traffici del **Porto** commerciale e industriale: «Ogni giorno entrano ed escono 17 mila camion» ha detto l' assessore Renato Boraso, e il direttore dei Lavori Pubblici Simone Agrondi ha spiegato che praticamente tutti quei mezzi escono dalla città (o vi entrano) a nord utilizzando la bretella della Carbonifera per poi imboccare la tangenziale e le autostrade. Su quello snodo sono previsti due ordini di interventi: il potenziamento delle linee ferroviarie per caricare più container sui treni e diminuire quindi il numero di Tir. E in secondo luogo, come aveva accennato il sindaco Luigi Brugnaro dieci giorni fa alla posa della prima pietra della piscina in via delle Macchine, il Comune sta pensando al potenziamento di via dell' Elettricità in modo da indirizzare i camion a sud direttamente verso la Romea e l' entrata dell' autostrada a Borbiago. Naturalmente su questo dovrà confrontarsi con il **Porto** e trovare una soluzione condivisa ma intanto nel Pums la questione è posta. E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Oltre ai pescaggi ridotti, imposti limiti sulla Romea: situazione porti insostenibile

Filt Cgil: «La manutenzione del ponte sul Brenta impedisce il transito ai mezzi oltre le 44 tonnellate. Meno 40% del fatturato per alcune imprese che consegnano al porto. Servono incentivi»

Al problema della navigabilità lagunare, per la mancanza del protocollo fanghi e lo scavo dei canali fermo a **Venezia**, si aggiunge quello della viabilità limitata sulla Romea. La strada che permette alle merci di arrivare al **porto** di Chioggia, nel tratto lagunare, è interdetta ai mezzi oltre le 44 tonnellate. «La manutenzione del ponte sul Brenta sta di fatto trasformando la città in un' isola - scrive il sindacato dei trasporti della Cgil e propone - di sospendere almeno fino al termine dei lavori le limitazioni al peso dei camion, pensando a un contributo per il disagio arrecato alle imprese e ai lavoratori». La mobilitazione Lo sciopero di tre giorni al **porto** di **Venezia**, con corteo e blocco del traffico fino a via Fratelli Bandiera a Marghera, è stato sospeso grazie all' apertura di un tavolo in Prefettura, l' 8 novembre, per trattare la questione con la capitaneria, il **porto**, i piloti. Ma l' altra emergenza riguarda Chioggia. «La manutenzione va fatta ma come fa a lavorare un **porto** quando i canali sono in queste condizioni e oggi anche la merce sulle strade non riesce a transitare, tanto da obbligare le imprese ad abbandonare Chioggia? - scrive Renzo Varagnolo della Filt regionale -. I danni per il lavoro in **porto** sono enormi. Di qui ai prossimi mesi rischiamo di perdere 150.000 tonnellate solo di prodotti siderurgici, su 350.000 all' anno, praticamente quasi la metà, e pensare che negli ultimi mesi si stava riprendendo il traffico commerciale. Alcune imprese del **porto** nei prossimi 3 mesi perdono il 40% del fatturato e del lavoro. Se dovremo mobilitarci per "svegliare" chi ha responsabilità nella città, come organizzazione sindacale, di concerto con le imprese e l' indotto portuale, lo faremo in tutte le forme». Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di **Venezia** usa la nostra Partner App gratuita !

VENEZIA TODAY Cronaca

QUATTROZAMPE IN FIERA
PADOVA 9-10 NOVEMBRE
 PADOVA FIERE
 10 SPETTACOLI, 100 ANIMI E 100000 VISITATORI
 SPORTE, AZIONE, SPORTE MEDIA E SPETTACOLI

Oltre ai pescaggi ridotti, imposti limiti sulla Romea: situazione porti insostenibile

Filt Cgil: «La manutenzione del ponte sul Brenta impedisce il transito ai mezzi oltre le 44 tonnellate. Meno 40% del fatturato per alcune imprese che consegnano al porto. Servono incentivi»

La redazione
 09/11/2019 10:00

1 più letti di oggi

Alcune imprese del porto nei prossimi 3 mesi perdono il 40% del fatturato e del lavoro. Se dovremo mobilitarci per "svegliare" chi ha responsabilità nella città, come organizzazione sindacale, di concerto con le imprese e l' indotto portuale, lo faremo in tutte le forme».

WFP
 World Food Program

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il PROGRamma triennale la vicenda giudiziaria

Cinque milioni subito per i marginamenti del Molo Sali del Porto

La spesa complessiva dell'intervento è di 18 milioni. Nell'area saranno sistemati anche i piazzali portuali. Archiviazione caso Sissy, a breve l'opposizione della famiglia

VENEZIA. È sul Molo Sali a Marghera che si concentrano soprattutto le risorse del piano triennale delle opere pubbliche recentemente approvato dall'Autorità Portuale di **Venezia**. Per l'adeguamento degli interventi di diaframmatura, che riguardano i marginamenti dell'area è infatti previsto un finanziamento complessivo di 14 milioni di euro nei prossimi tre anni, a cui si aggiungeranno altri 4 milioni di euro stanziato nel 2022 per completare l'intervento. Per il prossimo anno il **Porto** prevede di intervenire con i primi 5 milioni di euro di spesa. L'altro intervento di peso previsto dal Piano è quello che riguarda la conservazione architettonica e strutturale ad uso portuale dell'edificio "Sali e Tabacchi" nell'ambito del compendio dello stesso Molo Sali, anche con la sistemazione dei piazzali per un loro reimpiego a fini portuali. Qui la spesa complessiva prevista è di ben 14,7 milioni di euro, ma si comincerà a investire solo nel 2022 con 1,7 milioni di euro, lasciando il grosso della spesa per le annualità successive. Il Molo dei Sali è un'area poco accessibile dal recinto doganale, dentro la quale terreno e immobili degli ex Monopoli sono in stato di abbandono e su di essi nessuno (visto il loro pessimo stato, gli alti costi e i tempi lunghi per un eventuale recupero conservativo) ha messo gli occhi. Tra gli interventi previsti invece per il prossimo anno, anche l'intervento di ristrutturazione del fabbricato demaniale 330, sempre a **Porto** Marghera, in Via del Commercio con una spesa prevista di 500 mila euro. Intervento di minore entità - 250 mila euro il prossimo anno e altrettanti ogni anno per i tre successivi - per quello che riguarda l'accordo quadro per il rifacimento dei segnalamenti marittimi - bricole e mede - nei canali di grande navigazione al **Porto** di **Venezia** e al **Porto** di Chioggia. Previsto solo per il 2021 con una spesa di 800 mila euro il marginamento della darsena del canale Ovest lungo la sponda nordest. Mentre i lavori per la banchina della sponda est del Canale Ovest, in via di completamento prevedono una spesa di 3 milioni di euro nel 2021 e di altrettanti milioni di euro in quello successivo. --E.T. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Nautilus

Venezia

AdSP MAS: Nasce il portale dedicato alle carriere nella logistica portuale

E' già online da qualche giorno il sito www.lavorareinporto.it realizzato dall' ente di formazione dell' Autorità di Sistema Portuale CFLI - Consorzio Formazione Logistica Intermodale. Il sito web offre una panoramica sul mondo del lavoro portuale e in generale della logistica accompagnando chi cerca un' occupazione nella scelta della professione e del percorso formativo necessario. CFLI si rivolge a disoccupati e inoccupati, mirando a fornire concrete opportunità di reinserimento nel mondo del lavoro, ma anche agli studenti delle scuole superiori che possono imparare una professione frequentando i corsi biennali dell' ITS Marco Polo di **Venezia**. Il portale lavorareinporto.it è suddiviso in tre aree che corrispondono ai tre passi necessari per iniziare a lavorare nel **porto**. La scelta della professione, innanzitutto, con una serie di video interviste ai lavoratori che consentono di scoprire quali sono le competenze richieste; la scelta del percorso formativo e, infine, la scelta delle prime esperienze in **porto**, dove reperire i contatti di aziende operanti al **porto di Venezia** e tutta la modulistica necessaria per avviare esperienze di alternanza scuola-lavoro e progetti formativi in azienda. Un' ampia area video offre, infine, varie informazioni sull' organizzazione del **Porto**, sugli Enti che vi operano e sugli eventi di orientamento che ogni anno vengono proposti, tra cui il Logistics Career Day. Per approfondire Il sito lavorareinporto.it è realizzato e gestito da CFLI, nasce nell' ambito del progetto europeo INTERMODADRIA, finanziato dal programma IPA Adriatico. Grazie al progetto europeo di capitalizzazione TRASPOGOODS il sito è stato arricchito, implementato e riorganizzato. Co-finanziato dal Fondo FESR attraverso il programma INTERREG Italia-Croazia, TRANSGOOD iniziata a gennaio 2018 conta su un partenariato pubblico-privato formato da 8 partner e un budget di 1.170.990,00. Il progetto vuole supportare le attività dei principali operatori logistici: shipper, fornitori di servizi di logistica, operatori dei trasporti e autorità.



Messaggero Marittimo

Venezia

Venezia: un portale per chi vuole lavorare in porto

Guida chi è in cerca di un'occupazione indicando il percorso formativo necessario

Giulia Sarti

VENEZIA L'ente di formazione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, il Consorzio formazione logistica intermodale (Cfli), ha messo online da qualche giorno il nuovo sito www.lavorareinporto.it che offre una panoramica sul mondo del lavoro portuale e in generale della logistica accompagnando chi cerca un'occupazione nella scelta della professione e del percorso formativo necessario per lavorare in porto. Cfli si rivolge in questo modo a disoccupati e inoccupati, mirando a fornire concrete opportunità di reinserimento nel mondo del lavoro, ma anche agli studenti delle scuole superiori che possono imparare una professione frequentando i corsi biennali dell'Its Marco Polo di Venezia. Il portale lavorare in porto è suddiviso in tre aree che corrispondono ai tre passi necessari per iniziare a lavorare nel porto. La scelta della professione, innanzitutto, con una serie di video interviste ai lavoratori che consentono di scoprire quali sono le competenze richieste; la scelta del percorso formativo e, infine, la scelta delle prime esperienze in porto, dove reperire i contatti di aziende operanti al porto di Venezia e tutta la modulistica necessaria per avviare esperienze di alternanza scuola-lavoro e progetti formativi in azienda. Una parte del sito è dedicata invece ai video per dare varie informazioni sull'organizzazione del porto, sugli enti che operano al suo interno e sugli eventi di orientamento che ogni anno vengono proposti, tra cui il Logistics career day. Il sito, realizzato e gestito da Cfli, nasce nell'ambito del progetto europeo Intermodadria, finanziato dal programma Ipa Adriatico.

Grazie al progetto europeo di capitalizzazione Traspogoods il sito è stato arricchito, implementato e riorganizzato. Co-finanziato dal Fondo FesrR attraverso il programma Interreg Italia-Croazia, Traspogoods iniziato a Gennaio 2018 conta su un partenariato pubblico-privato formato da 8 partner e un budget di 1.170.990,00 euro e vuole supportare le attività dei principali operatori logistici: shipper, fornitori di servizi di logistica, operatori dei trasporti e autorità.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADACINI SRL
Piazza del Legname, 21 - 30133 - Venezia (VE)
Tel. +39 041 2311111 - Fax +39 041 2311112

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPER LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

PORTI

Venezia: un portale per chi vuole lavorare in porto

Giulia chi è in cerca di un'occupazione indicando il percorso formativo necessario

5 novembre 2019

di Giulia Sarti

VENEZIA. L'ente di formazione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, il Consorzio formazione logistica intermodale (Cfli), ha messo online da qualche giorno il nuovo sito www.lavorareinporto.it che offre una panoramica sul mondo del lavoro portuale e in generale della logistica accompagnando chi cerca un'occupazione nella scelta della professione e del percorso formativo necessario per lavorare in porto. Cfli si rivolge in questo modo a disoccupati e inoccupati, mirando a fornire concrete opportunità di reinserimento nel mondo del lavoro, ma anche agli studenti delle scuole superiori che possono imparare una professione frequentando i corsi biennali dell'Its Marco Polo di Venezia. Il portale lavorare in porto è suddiviso in tre aree che corrispondono ai tre passi necessari per iniziare a lavorare nel porto. La scelta della professione, innanzitutto, con una serie di video interviste ai lavoratori che consentono di scoprire quali sono le competenze richieste; la scelta del percorso formativo e, infine, la scelta delle prime esperienze in porto, dove reperire i contatti di aziende operanti al porto di Venezia e tutta la modulistica necessaria per avviare esperienze di alternanza scuola-lavoro e progetti formativi in azienda. Una parte del sito è dedicata invece ai video per dare varie informazioni sull'organizzazione del porto, sugli enti che operano al suo interno e sugli eventi di orientamento che ogni anno vengono proposti, tra cui il Logistics career day. Il sito, realizzato e gestito da Cfli, nasce nell'ambito del progetto europeo Intermodadria, finanziato dal programma Ipa Adriatico.

ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN

ABBONAMENTI CORRISPONDENTI: 12,00 € (IVA INCLUSA) + 1,00 € (COSTO DI GESTIONE)

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«I terminalisti versino i soldi stanziati ai camalli»

Il Partito Democraticico accusa i terminalisti genovesi di non avere versato nelle casse dei camalli gli adeguamenti tariffari relativi al 2018. «Nonostante l'intesa firmata ad agosto fra **Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale**, Culmv e Confindustria Genova, i terminalisti, con l'eccezione di Psa, non hanno ancora versato alla Compagnia Unica i contributi e gli adeguamenti tariffari relativi al 2018, che si erano impegnati a corrispondere a partire dal mese di settembre. Inoltre quell'accordo prevedeva che, sempre a settembre, venisse convocato un tavolo permanente sulla portualità in modo da definire le nuove tariffe per il 2019. Ma anche in questo caso non è stato raggiunto alcun risultato», denuncia Giovanni Lunardon, capogruppo Pd in Regione Liguria. «È inaccettabile - prosegue - che quell'intesa firmata da tutti non venga onorata. Gli accordi vanno rispettati, anche perché in questo modo si mettono a rischio gli stipendi dei lavoratori della Culmv. Ho chiesto al presidente Toti, tramite un'interrogazione, di chiarire la vicenda e di farsi parte attiva affinché vengano versati gli adeguamenti tariffari per il 2018 e definite le nuove tariffe come previsto dall'intesa. Toti ha risposto che la Regione non è competente in materia. È la prima volta nella storia che un presidente di Regione dichiara di non occuparsi della portualità ligure, dopo peraltro aver nominato, d'intesa col ministero, il presidente della più importante **Autorità di sistema** d'Italia. Garantire quanto pattuito alla Compagnia e contribuire alla pace sociale, condizione fondamentale per lo sviluppo del porto, sono temi che dovrebbero interessare alle istituzioni. -

Il Secolo XIX
11 novembre 2019

«Grave errore di diritto» Ecco perché i giudici hanno annullato il processo a Berneschi

La motivazione della Corte di Cassazione «Il capo imputato Mario Berneschi è stato condannato a 18 mesi di reclusione per aver...

I terminalisti versino i soldi stanziati ai camalli

Il presidente della Compagnia Unica del Mare Ligure Occidentale, Giovanni Lunardon, ha denunciato i terminalisti per non aver versato i soldi stanziati ai camalli...

Avvocati genovesi a lezione di rifiuti Al via il primo corso di diritto ambientale

Una ventata di avvocati genovesi ha partecipato al primo corso di diritto ambientale...

I nodi delle giostre

Le giostre di Genova sono state oggetto di una serie di polemiche...

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Culmv, i terminalisti non pagano. Il Pd ligure insorge: "È inaccettabile"

Genova - Nonostante l'intesa firmata ad agosto fra l'**Autorità di Sistema Portuale**, la Culmv e la sezione terminalisti di Confindustria Genova «i terminalisti, con l'eccezione di Psa, non hanno ancora versato alla Compagnia Unica i contributi e gli adeguamenti tariffari relativi al 2018, che si erano impegnati a corrispondere a partire dal mese di settembre». Lo denuncia il Partito Democratico ligure che attraverso il capogruppo in Consiglio regionale, Giovanni Lunardon, ha chiesto al presidente Toti interessarsi alla vicenda. «Inoltre quell'accordo prevedeva che, sempre a settembre, venisse convocato un tavolo permanente sulla portualità in modo da definire le nuove tariffe per il 2019. Ma anche in questo caso non è stato raggiunto alcun risultato. È inaccettabile che quell'intesa firmata da tutti non venga onorata. Gli accordi vanno rispettati, anche perché in questo modo si mettono a rischio gli stipendi dei lavoratori della Culmv» spiega Lunardon in una nota. «Questa mattina in Consiglio regionale ho chiesto al presidente Toti, tramite un'interrogazione, di chiarire la vicenda e di farsi parte attiva affinché vengano versati gli adeguamenti tariffari per il 2018 e definite le nuove tariffe come previsto dall'intesa. Toti ha risposto che la Regione non è competente in materia. È la prima volta nella storia che un presidente di Regione dichiara di non occuparsi della portualità ligure, dopo peraltro aver nominato, d'intesa col Ministero, il presidente della più importante **Autorità di sistema** d'Italia. Garantire quanto pattuito alla Compagnia e contribuire alla pace sociale, condizione fondamentale per lo sviluppo del porto, sono temi che dovrebbero interessare, e parecchio, alle istituzioni. Per questa ragione ho chiesto e continuerò a farlo nei prossimi giorni che Regione e Comune si attivino affinché l'accordo di agosto venga rispettato e i lavoratori della Culmv abbiano quanto gli spetta».

Controlli sul container di una onlus in porto a Genova: 'Conto da 6500 euro, il costo di un pozzo in Burkina Faso'

L'associazione Shalom ha inviato del materiale per l'edilizia in Africa ma adesso deve pagare il lavoro di carico e scarico

Genova. La storia è quella di un container carico di materiale edile, spedito dall'associazione Shalom, una onlus che opera da 40 anni in aiuto delle popolazioni di diversi paesi dell'Africa, in Burkina Faso. Andrea Gozzini, ingegnere e responsabile del progetto Acqua del Movimento Shalom, ci racconta la vicenda: 'Ultimamente abbiamo inviato in Burkina Faso un container per l'edilizia, essenzialmente elementi per ponteggi - spiega - l'autorità doganale presso il porto di Genova ha legittimamente disposto un controllo del contenuto del container prima dell'imbarco, ciò presupponendo di scaricare e successivamente ricaricare il materiale disposto all'interno'. Controllo effettuato, tutto regolare. Sì, peccato che per quelle operazioni di carico e scarico, effettuate la prima volta dai volontari dell'associazione, siano state utilizzate le maestranze che operano in porto a Genova. La compagnia di spedizioni ha infatti escluso che fosse possibile che se ne occupassero nuovamente i volontari. Risultato? 'Alla fine fine della fiera ci è stato presentato un conto di 6.575 e solo perché lo spedizioniere si è fatto carico di una parte delle spese. Solo per ricaricare 2.700, ovvero tre turni) - continua il referente di Shalom, che ha scritto anche alla stessa Port Authority di Genova - sicuramente è tutto legittimo, ma è da notare che la somma pagata corrisponde al costo di un pozzo e che invece di 'aiutarli a casa loro' si preferisce aiutare un sistema protetto la cui efficienza è tutta da dimostrare'.

The screenshot shows the Genova24.it website interface. At the top, there are navigation links for 'Home', 'Cronaca', 'Servizi', 'Liguria24.it', 'Meteo', 'Seguici su', and 'Accedi'. Below the navigation is a banner for 'EVO SISTEMI' with the text 'REGISTRATORI DI CASSA TELEMATICI' and 'VENDITA, ASSISTENZA, NOLEGGIO'. The main article headline reads: 'Controlli sul container di una onlus in porto a Genova: "Conto da 6500 euro, il costo di un pozzo in Burkina Faso"'. The sub-headline states: 'L'associazione Shalom ha inviato del materiale per l'edilizia in Africa ma adesso deve pagare il lavoro di carico e scarico'. The article is dated '05 novembre 2019'. To the right of the article, there are several advertisements, including one for 'ASTA DELMABILE qualità' and another for 'RICERCA PERSONALE ASTA'. At the bottom of the page, there is a blue banner that says 'Pensa in grande. Paga in piccolo.'

Porto di Genova, incidente al terminal Messina: lavoratore rischia di perdere una mano

Portato in codice rosso all'ospedale San Paolo di Savona

Genova. Grave incidente in **porto** nel tardo pomeriggio. Un lavoratore di 46 anni è stato ricoverato in codice rosso all'ospedale San Paolo di Savona. Rischia di perdere una mano. L'incidente è avvenuto intorno alle 18 all'interno del terminal Messina nel bacino di Sampierdarena. Ancora da chiarire la dinamica dell'accaduto. Notizia in aggiornamento.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Sciopero in porto: un morto negli scontri con la polizia

Genova - È di almeno un morto e 8 feriti il bilancio degli scontri avvenuti nei pressi del porto di Umm Qasr, nel Sud dell' Iraq, dove le forze di sicurezza sono intervenute per disperdere i manifestanti che bloccavano l'area portuale. Lo riporta Al Arabiya. La scorsa settimana, l' autorità portuale aveva denunciato il rischio di un «grave aumento dei prezzi delle merci» se il porto fosse rimasto chiuso a lungo. Il premier iracheno, Adel Abdul Mahdi, ha chiesto ai manifestanti di interrompere le proteste, spiegando che le rivolte popolari stanno costando «miliardi di dollari».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il Miglio Blu sta diventando un vero giallo

Pista ciclabile, distretto della nautica, brand: tanti nomi ma poca chiarezza. Come i 100 mila euro promessi dai cantieri

Sondra Coggio / LA SPEZIA Sugli atti formali è solo una pista ciclabile, che costerà al Comune e alla Regione 5 milioni di soldi pubblici. Nelle diverse presentazioni fatte fin qui, però, il Miglio Blu è stato proposto come «nuovo distretto della nautica», come «complesso di servizi e aree residenziali per equipaggi», come «nuovo terminal di attracco», come «brand» e come insieme di «infrastrutture, accoglienza e ristoro per clienti dei grandi cantieri». Più si va avanti, più risulta difficile capire in che cosa consista il progetto e chi pagherà cosa. Non l'ha chiarito nemmeno la commissione di garanzia e controllo, presieduta da Dina Nobili. Al contrario. Sono emersi dati inediti, che sollevano nuovi interrogativi. A porre le domande è stato il consigliere civico Massimo Baldino Caratozzolo, sia sul fatto che il progetto sia stato presentato «in così tanti modi diversi», sia sull' incongruenza relativa al ruolo dell' architetto esterno Andrea Beconcini. «Il 29 luglio - ha detto - il sindaco Peracchini e il presidente della Regione Toti hanno presentato le slides del progetto, con su scritto Comune della Spezia architetto Andrea Beconcini, ma l' unico incarico formale risulta successivo, dell' 8 agosto». Ed ecco la prima sorpresa. L' ingegner Claudio Canneti ha detto che l' architetto Beconcini quel 29 luglio «stava lavorando per i cantieri, autonomamente», e che «solo dopo è diventato progettista del Comune». Caratozzolo ha fatto notare che c' era scritto Comune, sulle slides, e che la pista ciclabile «è un' opera pubblica», per cui ogni passaggio deve risultare coerente e trasparente. L' assessore Luca Piaggi ha risposto allora che «non c' è vulnus» e che nel Miglio Blu «c' è una parte privata, in cui i cantieri mettono 100 mila euro, per il totem e la brandizzazione, come l' **autorità portuale** ne mette 300 mila per la parte di pista sulle sue aree». Non è apparso chiaro, il fatto che Beconcini stesse lavorando alla pista ciclabile, pubblica, finanziata con fondi europei, su incarico di privati, usando il nome del Comune. Tanto più che dei 100 mila euro nessuno ha mai detto niente. Non risultano da nessuna parte, nei documenti, nemmeno nell' ultima determina 480 del 28 ottobre, che approva il progetto definitivo del primo lotto, per un milione 175 mila euro di fondi pubblici, un mutuo da 75 mila e i 300 mila euro del porto. Sui documenti, questi 100 mila euro sono dei fantasmi. Su cosa sia il Miglio Blu, Piaggi ha ammesso di non avere piena contezza: «Si può vedere da sfaccettature diverse - ha detto - la pista è una parte, ma c' è un' interconnessione con la nautica che sta curando la Giacomelli, per creare una filiera corta di connessione lavorativa». Anche su questo, sono rimaste delle perplessità, in quanto gli atti formali parlano solo di pista ciclabile, per 5 milioni, mentre la parte della formazione risulta finanziata con 3 milioni a parte, sempre dalla Regione, ma per altre vie. In merito ai parcheggi, spuntati solo nell' ultima determina, saranno realizzati davanti all' ex Inma, in zona Pagliari, dove c' è carenza di zone di sosta. -



Città della Spezia

La Spezia

Miglio blu, nessun mistero su tempi e costi

L'assessore Piaggi e il dirigente Canneti hanno chiarito la situazione del progetto nel corso di una seduta richiesta da Caratozzolo.

La Spezia - L'assessore ai Lavori pubblici Luca Piaggi e il dirigente Claudio Canneti hanno risposto senza esitazioni alle domande sul progetto del Miglio blu piovute nel corso della seduta di ieri pomeriggio della commissione Controllo e garanzia. Il commissario Massimo Caratozzolo ha sostenuto che ci fossero irregolarità nell'affidamento all'architetto Becconcini e che questo fosse avvenuto per una cifra superiore a 39.900 euro, artatamente al di sotto della soglia dei 40mila euro, quella oltre la quale è necessario effettuare una gara. Invece l'ingegner Canneti ha illustrato tutti i passaggi della pratica senza che emergessero intoppi o rimanessero dubbi. Mentre Caratozzolo chiudeva il suo intervento chiedendo come si possa lavorare senza affidamento il dirigente ha replicato: "Lo studio di fattibilità è stato elaborato dagli uffici interni e in particolare dai tecnici Tesoro e Braganti e la Regione ha stanziato i soldi su questa base. In seguito i cantieri coinvolti nel progetto hanno incaricato l'architetto Becconcini, che ha sviluppato il lavoro e lo ha poi proposto all'amministrazione che lo ha trovato valido e ha deciso di affidare la professionista anche la sua parte di progetto per una cifra di 31.500 - ben al di sotto della soglia di 40.000 - è conforme alle tabelle ministeriali consultate". Piaggi ha sottolineato come la somma al netto dell'Iva sia di 8.500 euro inferiore alla soglia, contrariamente a quanto è stato scritto da un organo di stampa. Su richiesta del commissario Guido Melley l'assessore ha infine fatto il punto sul progetto spiegando come il definitivo sia stato approvato in giunta e si stia elaborando l'esecutivo. Il filare di pini dopo un'analisi di dettaglio svolta nella fase definitiva rimarrà al suo posto. "Il progetto di fattibilità aveva lasciato aperte due strade: quella della rimozione e quella del mantenimento dei pini. Dopo una fase di studio e il coinvolgimento di un agronomo che ha garantito per la stabilità degli alberi è stata scelta la seconda". Infine un aggiornamento anche sulle risorse a disposizione che salgono a un milione e 550mila euro per il primo lotto grazie al contributo di 300mila euro dell'Autorità di sistema portuale per la realizzazione di un tratto di ciclabile su terreno demaniale, cifra che si aggiunge al milione e 150mila proveniente dalla Regione e ai 100.000 messi a disposizione dai cantieri. Martedì 5 novembre 2019 alle 09:58:40 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



Città della Spezia

La Spezia

"Canale di transito per portacontainer porterebbe un forte rischio di disastro ambientale"

- Nella strategia dei porti liguri la Regione Liguria ed il presidente Toti considerano, giustamente, una centralità nazionale questi terminali marittimi inseriti in una logistica intermodale dei trasporti. Ma quello che non possiamo condividere è il considerare questi terminali marittimi inseriti in una logistica intermodale del trasporto; infatti i porti liguri non possono essere considerati uguali e quindi in grado di fare gli stessi interventi non tenendo conto delle diverse sostenibilità ambientali in quanto gli stessi non hanno uguale costituzione geologica, geografica e storica. Mentre i porti di Genova e Savona sono di fatto in uno specchio di mare aperto con banchine portuali il **porto** della Spezia è collocato dentro una diga foranea in uno specchio acqueo di 15 kmq circa dove si svolgono funzioni militari e civili e dove le attività occupazionali di primaria importanza sono la nautica, la cantieristica ed il turismo mentre l'attività portuale relativa ai containers non deve entrare per dimensioni in conflitto con le precedenti per non creare il rischio futuro di penalizzare lo sviluppo e l'occupazione sostenibile. Ecco le ragioni per le quali il contributo del nostro **porto** nella centralità ligure e tirrena nazionale deve essere dimensionata con infrastrutture sostenibili e puntare sulla velocizzazione dell'entrata e dell'uscita dei container dal **porto**, ossia puntare ad un ruolo specifico impedendo sovradimensionamenti pericolosi. In questo contesto, oltre ad evitare sovradimensionamenti pericolosi delle banchine portuale, è indispensabile considerare il grave danno che produrrebbero i dragaggi per il canale di transito delle navi di ultima generazione che necessitano di oltre 16 metri mentre la profondità dei fondali va da un minimo di 9 ad un massimo di 15 metri non sufficienti per l'entrata e l'uscita delle navi e uno studio dell'ENEA ha messo in evidenza che occorrono almeno 6 giorni per il ricambio dell'acqua entro la diga. Pur avendo segnalato più di una volta questo fatto al comparto eco-marino della regione al fine che venissero fatte le valutazioni del caso e ci fosse comunicato a chi era affidato il controllo dopo quanto accaduto alla miticoltura dopo gli ultimi dragaggi la risposta non ci è mai pervenuta. Non parliamo poi dell'idea ventilata di far usare il **porto** della Spezia per l'attracco delle navi di ultima generazione lunghe m 350/400 mt, che caricano anche 20.000 teu ed hanno un pescaggio che può superare i 16 metri. Secondo noi sarebbe necessario che il Presidente della Regione ed il Sindaco dtenessero nella giusta considerazione questi fatti al fine di evitare danni ancora più gravi alla sostenibilità ambientale. Rita Casagrande e Franco Arbasetti Martedì 5 novembre 2019 alle 13:49:39 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

"La realizzazione delle opere strategiche per il porto e il territorio non più deferibile"

La **Spezia** - Il presidente della Sezione Logista di Confindustria La **Spezia** Alessandro Laghezza risponde alla lettera pubblicata su CDS a firma di Casagrande e Arbasetti ([clicca qui](#)): "Leggo la lettera pubblicata in data odierna sulla vostra testata a firma Casagrande/Arbasetti e ne rilevo l' assoluta genericità ed incongruenza con le reali esigenze e dinamiche del traffico marittimo portuale. Al netto delle evidenti sgrammaticature e ripetizioni, la lettera dice in sostanza che i dragaggi non vanno eseguiti e che le navi portacontainer di ultima generazione non devono entrare nel **porto** di La **Spezia**. Faccio rilevare a questi signori che le navi di ultima generazione (18000 teus- 400 metri di lunghezza) già scalano il nostro **porto**, ma con limiti al carico a bordo derivanti proprio dalla insufficienza del fondale. Non si tratta, come i due firmatari scrivono, di dar vita ad un disastro ambientale, ma semplicemente di porre in essere normali interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del canale di accesso e del fondale prospiciente alle banchine in modo da consentire a queste navi, che stanno diventando lo standard dell' industria marittima, di continuare a scalare il nostro **porto** in maniera sicura ed efficiente. Come dimostra un recente studio realizzato dalla Scuola Nazionale Trasporti, il **Porto** di La **Spezia** da' lavoro a 2898 addetti diretti ed oltre 5100 nell' indotto ed è surreale che un gruppo di persone evidentemente non più interessate al lavoro si ostini a cercare di ostacolarne non tanto lo sviluppo ma persino la sopravvivenza, che passa da un necessario adeguamento dei fondali e delle altre infrastrutture necessarie, banchine incluse. Credo che il mondo delle imprese e del lavoro debba reagire fortemente contro questa cultura del non fare, che ha di fatto congelato per vent' anni la crescita del **porto** commerciale e anzi spingere con forza gli interventi infrastrutturali necessari al mantenimento del ruolo di hub logistico che il nostro **porto** si è conquistato negli anni. Dai dragaggi, alle nuove banchine alla ferrovia pontremolese. Il futuro del nostro **porto** e quindi della nostra città passa anche e soprattutto da queste opere, la cui realizzazione non è più differibile". (foto: repertorio) Martedì 5 novembre 2019 alle 20:10:27 Redazione.



che ha di fatto congelato per vent' anni la crescita del **porto** commerciale e anzi spingere con forza gli interventi infrastrutturali necessari al mantenimento del ruolo di hub logistico che il nostro **porto** si è conquistato negli anni. Dai dragaggi, alle nuove banchine alla ferrovia pontremolese. Il futuro del nostro **porto** e quindi della nostra città passa anche e soprattutto da queste opere, la cui realizzazione non è più differibile". (foto: repertorio) Martedì 5 novembre 2019 alle 20:10:27 Redazione.

Concluso il Road Show del Gruppo Contship Italia in Asia su gestione del rischio per supply chain

(FERPRESS) - Roma, 5 NOV - Il Gruppo Contship Italia ha concluso positivamente il suo quinto Road Show in Asia il 1° Novembre 2019, dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Fil-rouge nei dibattiti e negli incontri "one to one", il tema della gestione del rischio per supply-chain sempre più internazionali e frammentate. Una opportunità per i **porti** gateway del Mediterraneo come La Spezia che possono rappresentare una valida alternativa all'instradamento delle merci containerizzate scambiate con i paesi del centro e Sud Europa, soprattutto grazie a servizi intermodali sempre più efficienti e competitivi. Si pone il tema sulla possibilità ed abilità dei **porti** Italiani di giocare in "premier league" ovvero sui grandi flussi internazionali invece che limitarsi alla gestione dei traffici domestici.



Il Nautilus

La Spezia

Si conclude con successo il Road Show asiatico del Gruppo Contship Italia

Il Gruppo Contship Italia ha concluso con successo il suo quinto Road Show in Asia il 1° Novembre 2019, dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Daniele Testi, Direttore Marketing e Comunicazione, che ha guidato la delegazione Contship, commenta: 'Questo è il quinto anno in cui coinvolgiamo gli stakeholder presenti nei principali hub asiatici; anche in questa occasione, abbiamo registrato un' accoglienza calorosa da parte dei nostri partner, ed è stato molto bello celebrare insieme agli amici asiatici il 50° anniversario del Gruppo. 'Il riscontro raccolto quest' anno indica chiaramente che gli operatori logistici riconoscono sempre più chiaramente la crescente frammentazione e la complessità della supply chain globale. Nell' ambito di questa complessità, però, si fanno strada interessanti opportunità, che si sviluppano soprattutto attorno al tema della gestione del rischio, attraverso cui è possibile creare valore per gli utilizzatori finali dei servizi di trasporto, anche grazie alle soluzioni offerte dal Gruppo Contship Italia. I partecipanti si sono dimostrati quanto mai interessati a discutere dei benefici concreti legati all' utilizzo del **sistema Southern Gateway**, come via alternativa per raggiungere i mercati del centro e del sud Europa'. Il La Spezia Container Terminal, porto gateway gestito dal Gruppo Contship Italia, offre un **sistema** port-to-door unico e fortemente integrato, che insieme al network intermodale Contship permette alla merce di raggiungere la destinazione finale riducendo i tempi di transito, migliorando la sicurezza della supply-chain e riducendo le emissioni inquinanti. Grazie alla connettività inland è poi possibile raggiungere efficacemente diversi mercati, localizzati nel sud e nel centro dell'Europa. esti ha aggiunto: 'Crediamo che sia più importante che mai sottolineare le potenzialità del **sistema Southern Gateway** per i freight forwarder, i caricatori e gli NVOCC asiatici. Una gestione attenta del rischio legato alle operazioni, in un mondo come quello di oggi, sempre più interconnesso e sensibile agli eventi imprevisi, rappresenta una strategia lungimirante ed efficace, per tutti i fornitori di servizi logistici. A causa dei problemi legati alla congestione e ai fattori ambientali legati all' utilizzo dei gateway del nord Europa, vediamo sempre più operatori interessati a mitigare il rischio. Il Gruppo Contship Italia, con i suoi terminal e le soluzioni intermodali integrate, si è posizionato sul mercato proprio per offrire le alternative richieste.' 'I commerci internazionali si trovano a fronteggiare uno scenario caratterizzato da livelli di incertezza molto alti: le nuove regolamentazioni IMO2020 e il tetto imposto alle emissioni di zolfo porteranno le compagnie di navigazione a cercare di ridurre la lunghezza delle rotte, con effetti positivi sui volumi instradati attraverso i porti del sud Europa, come La Spezia' ha dichiarato Peter Hill, Direttore Vendite e Business Development del Gruppo Contship Italia. 'Registriamo una crescita costante dei volumi tra l' Italia, la Cina e il sud-est asiatico, sia in importazione che in esportazione, e guardiamo con interesse alla accresciuta consapevolezza con la quale spedizionieri e caricatori guardano ai benefici legati al routing attraverso l' opzione sud, per differenziare il loro prodotto e limitare il rischio di commoditizzazione del prodotto. Nel lungo periodo, la Cina continuerà ad essere un partner commerciale di primo livello, per l' Europa e in particolare per l' Italia. Attualmente, il 30% dei volumi movimentati a La Spezia vede la Cina come punto di partenza o destinazione, e la quota sale al 60% se si includono gli altri Paesi del sud-est e dell' Asia centrale'. Membri della delegazione Contship Italia in Asia: Daniele Testi, Marketing & Corporate Communications Director Peter Hill, Sales & Business Development Director Peter Robino, Sales & Business Development La delegazione Contship ha completato la missione in Asia con una serie di incontri



Il Nautilus

La Spezia

one-to-one a Singapore, il 1° Novembre.

Informatore Navale

La Spezia

Il Gruppo Contship Italia ha concluso con successo il suo quinto Road Show in Asia il 1° Novembre 2019

Daniele Testi, Direttore Marketing e Comunicazione, che ha guidato la delegazione Contship, commenta: "Questo è il quinto anno in cui coinvolgiamo gli stakeholder presenti nei principali hub asiatici; anche in questa occasione, abbiamo registrato un' accoglienza calorosa da parte dei nostri partner, ed è stato molto bello celebrare insieme agli amici asiatici il 50° anniversario del Gruppo. "Il riscontro raccolto quest' anno indica chiaramente che gli operatori logistici riconoscono sempre più chiaramente la crescente frammentazione e la complessità della supply chain globale. Nell' ambito di questa complessità, però, si fanno strada interessanti opportunità, che si sviluppano soprattutto attorno al tema della gestione del rischio, attraverso cui è possibile creare valore per gli utilizzatori finali dei servizi di trasporto, anche grazie alle soluzioni offerte dal Gruppo Contship Italia. I partecipanti si sono dimostrati quanto mai interessati a discutere dei benefici concreti legati all' utilizzo del sistema Southern Gateway, come via alternativa per raggiungere i mercati del centro e del sud Europa". Il La Spezia Container Terminal, **porto** gateway gestito dal Gruppo Contship Italia, offre un sistema port-to-door unico e fortemente integrato, che insieme al network intermodale Contship permette alla merce di raggiungere la destinazione finale riducendo i tempi di transito, migliorando la sicurezza della supply-chain e riducendo le emissioni inquinanti . Grazie alla connettività inland è poi possibile raggiungere efficacemente diversi mercati, localizzati nel sud e nel centro dell'Europa. "I commerci internazionali si trovano a fronteggiare uno scenario caratterizzato da livelli di incertezza molto alti: le nuove regolamentazioni IMO2020 e il tetto imposto alle emissioni di zolfo porteranno le compagnie di navigazione a cercare di ridurre la lunghezza delle rotte, con effetti positivi sui volumi instradati attraverso i porti del sud Europa, come La Spezia" ha dichiarato Peter Hill, Direttore Vendite e Business Development del Gruppo Contship Italia. "Registriamo una crescita costante dei volumi tra l' Italia, la Cina e il sud-est asiatico, sia in importazione che in esportazione, e guardiamo con interesse alla accresciuta consapevolezza con la quale spedizionieri e caricatori guardano ai benefici legati al routing attraverso l' opzione sud, per differenziare il loro prodotto e limitare il rischio di commoditizzazione del prodotto. Nel lungo periodo, la Cina continuerà ad essere un partner commerciale di primo livello, per l' Europa e in particolare per l' Italia. Attualmente, il 30% dei volumi movimentati a La Spezia vede la Cina come punto di partenza o destinazione, e la quota sale al 60% se si includono gli altri Paesi del sud-est e dell' Asia centrale"



Contship Italia incontra gli stakeholder nel Road Show Asia

Il gruppo ha preso contatto con oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati a Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore

Contship Italia ha concluso nei giorni scorsi il suo quinto Road Show in Asia, dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Fil-rouge nei dibattiti e negli incontri "one to one", il tema della gestione del rischio per supply-chain sempre più internazionali e frammentate. Una opportunità per i **porti** gateway del Mediterraneo come La Spezia che possono rappresentare una valida alternativa all'instradamento delle merci containerizzate scambiate con i paesi del centro e Sud Europa, soprattutto grazie a servizi intermodali sempre più efficienti e competitivi. Si pone il tema sulla possibilità ed abilità dei **porti** Italiani di giocare in "premier league" ovvero sui grandi flussi internazionali invece che limitarsi alla gestione dei traffici domestici.

"Il riscontro raccolto quest'anno - ha commentato Daniele Testi, direttore marketing e Comunicazione di Contship Italia - indica chiaramente che gli operatori logistici riconoscono sempre più chiaramente la crescente frammentazione e la complessità della supply chain globale. Nell'ambito di questa complessità, però, si fanno strada interessanti opportunità, che si sviluppano soprattutto attorno al tema della gestione del rischio, attraverso cui è possibile creare valore per gli utilizzatori finali dei servizi di trasporto, anche grazie alle soluzioni offerte dal Gruppo Contship Italia.



Road Show in Asia: esito positivo per Contship Italia

Attualmente, il 30% dei volumi movimentati a La Spezia vede la Cina come punto di partenza o destinazione

Redazione

image_pdfimage_print LA SPEZIA Si conclude positivamente il quinto Road Show in Asia del Gruppo Contship Italia, rientrato in sede dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Soddisfatto Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione, che ha guidato la delegazione: Questo è il quinto anno in cui coinvolgiamo gli stakeholder presenti nei principali hub asiatici; anche in questa occasione, abbiamo registrato un'accoglienza calorosa da parte dei nostri partner, ed è stato molto bello celebrare insieme agli amici asiatici il 50° anniversario del Gruppo. Per Testi il riscontro raccolto indica che gli operatori logistici riconoscono sempre più chiaramente la crescente frammentazione e la complessità della supply chain globale. Nell'ambito di questa complessità, però, si fanno strada interessanti opportunità, che si sviluppano soprattutto attorno al tema della gestione del rischio, attraverso cui è possibile creare valore per gli utilizzatori finali dei servizi di trasporto, anche grazie alle soluzioni offerte dal Gruppo Contship Italia. I partecipanti, sottolinea, si sono dimostrati quanto mai interessati a discutere dei benefici concreti legati all'utilizzo del sistema Southern Gateway, come via alternativa per raggiungere i mercati del centro e del sud Europa. Crediamo -ha aggiunto Testi- che sia più importante che mai sottolineare le potenzialità del sistema Southern Gateway per i freight forwarder, i caricatori e gli NVOCC asiatici. Una gestione attenta del rischio legato alle operazioni, in un mondo come quello di oggi, sempre più interconnesso e sensibile agli eventi imprevisti, rappresenta una strategia lungimirante ed efficace, per tutti i fornitori di servizi logistici. A causa dei problemi legati alla congestione e ai fattori ambientali legati all'utilizzo dei gateway del nord Europa, vediamo sempre più operatori interessati a mitigare il rischio. Il Gruppo Contship Italia, con i suoi terminal e le soluzioni intermodali integrate, si è posizionato sul mercato proprio per offrire le alternative richieste. I commerci internazionali -ha evidenziato Peter Hill, direttore vendite e business development del Gruppo Contship Italia, membro della delegazione al Road Show in Asia- si trovano a fronteggiare uno scenario caratterizzato da livelli di incertezza molto alti: le nuove regolamentazioni IMO 2020 e il tetto imposto alle emissioni di zolfo porteranno le compagnie di navigazione a cercare di ridurre la lunghezza delle rotte, con effetti positivi sui volumi instradati attraverso i porti del sud Europa, come La Spezia. Registriamo una crescita costante dei volumi tra l'Italia, la Cina e il sud-est asiatico, sia in importazione che in esportazione. Nel lungo periodo, la Cina continuerà ad essere un partner commerciale di primo livello, per l'Europa e in particolare per l'Italia. Attualmente, il 30% dei volumi movimentati a La Spezia vede la Cina come punto di partenza o destinazione, e la quota sale al 60% se si includono gli altri Paesi del sud-est e dell'Asia centrale.

Grande successo al Road Show Asiatico del Gruppo Contship Italia

Il Gruppo Contship Italia ha concluso con successo il suo quinto Road Show in Asia il 1° Novembre 2019, dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Daniele Testi, Direttore Marketing e Comunicazione, che ha guidato la delegazione Contship, commenta: "Questo è il quinto anno in cui coinvolgiamo gli stakeholder presenti nei principali hub asiatici; anche in questa occasione, abbiamo registrato un' accoglienza calorosa da parte dei nostri partner, ed è stato molto bello celebrare insieme agli amici asiatici il 50° anniversario del Gruppo. "Il riscontro raccolto quest' anno indica chiaramente la crescente frammentazione e la complessità della supply chain globale. Nell' ambito di questa complessità, però, si fanno strada interessanti opportunità, che si sviluppano soprattutto attorno al tema della gestione del rischio, attraverso cui è possibile creare valore per gli utilizzatori finali dei servizi di trasporto, anche grazie alle soluzioni offerte dal Gruppo Contship Italia. I partecipanti si sono dimostrati quanto mai interessati a discutere dei benefici concreti legati all' utilizzo del sistema Southern Gateway, come via alternativa per raggiungere i mercati del centro e del sud Europa". Il La Spezia Container Terminal, **porto** gateway gestito dal Gruppo Contship Italia, offre un sistema port-to-door unico e fortemente integrato, che insieme al network intermodale Contship permette alla merce di raggiungere la destinazione finale riducendo i tempi di transito, migliorando la sicurezza della supply-chain e riducendo le emissioni inquinanti. Grazie alla connettività inland è poi possibile raggiungere efficacemente diversi mercati, localizzati nel sud e nel centro dell'Europa. Testi ha aggiunto: "Crediamo che sia più importante che mai sottolineare le potenzialità del sistema Southern Gateway per i freight forwarder, i caricatori e gli NVOCC asiatici. Una gestione attenta del rischio legato alle operazioni, in un mondo come quello di oggi, sempre più interconnesso e sensibile agli eventi imprevisti, rappresenta una strategia lungimirante ed efficace, per tutti i fornitori di servizi logistici. A causa dei problemi legati alla congestione e ai fattori ambientali legati all' utilizzo dei gateway del nord Europa, vediamo sempre più operatori interessati a mitigare il rischio. Il Gruppo Contship Italia, con i suoi terminal e le soluzioni intermodali integrate, si è posizionato sul mercato proprio per offrire le alternative richieste."

The screenshot shows the top part of a news article on the Sea Reporter website. The page header includes the site logo 'Seareporter.it', navigation tabs for various news categories, and a sub-header for the article. The main headline is 'Grande successo al Road Show Asiatico del Gruppo Contship Italia'. Below the headline is a small image showing a group of people at an event, followed by a short introductory paragraph. The article text begins with a quote from Daniele Testi, Director of Marketing and Communication, discussing the success of the 5th Asian Road Show and the challenges of the global supply chain. The text highlights the Southern Gateway system as a key solution for reaching European markets and reducing risk. The article is dated 01 novembre 2019, ore 11:03.

A La Spezia Stati Generali dell' economia

LA SPEZIA Per lunedì prossimo 11 novembre la Confindustria spezzina ha organizzato una giornata di studio e di dibattito con gli Stati Generali dell'economia della provincia. I lavori si svolgeranno in due fasi distinte, ospiti nell'auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale. Nella prima fase, prevista nella mattina dalle 10, saranno analizzate le situazioni attuali, facendo il punto in particolare delle criticità del sistema economico. Nella seconda fase, che inizierà alle 14,30 sarà la volta delle proposte per intervenire, migliorare, sviluppare. La giornata dedicata all'economia ha il supporto della stessa Autorità di Sistema, della Camera di Commercio e delle principali associazioni di categoria del mondo produttivo.



Unigrà investe nel porto 10 milioni di euro

CONSELICE Dopo aver acquisito nel 2016 un terminal costiero nel porto di **Ravenna**, al fine di gestire al meglio l'arrivo delle materie prime dai paesi partner tramite la propria controllata al 100% Italterminali Srl, Unigrà ha realizzato un parco serbatoi dedicato allo stoccaggio in loco degli oli vegetali grezzi diretti allo stabilimento per la successiva trasformazione. «Attraverso questo centro di stoccaggio da 50 mila tonnellate - spiega Davide Magnani, direttore di stabilimento - possiamo diluire il traffico in maniera importante, rendendolo meno impattante per abitanti e pendolari del territorio. Se prima nel momento di sbarco della nave arrivavamo a movimentare anche 200 camion al giorno, ora non supereremo i 60». Il nuovo parco serbatoi, che ha comportato un investimento di circa 10 milioni di euro, presenta ricadute anche in termini occupazionali: sono 5 i dipendenti del terminal costiero a cui si affianca il personale di sbarco in occasione dell'arrivo delle navi. «È un'ottima notizia che aspettavamo che accogliamo con soddisfazione - dice il sindaco Paola Pula - e che fa il paio con la cantierizzazione dell'allargamento della Gardizza prevista nei primi mesi del prossimo anno».

The clipping is from the 'LUGO' edition of the 'Corriere di Romagna'. It features several articles and advertisements. The main article is 'Record di visitatori al Museo Cappuccine per la mostra su Dürer', reporting on a record number of visitors to the museum's exhibition on the artist Albrecht Dürer. Other articles include 'Incontro pubblico per "ufficializzare" Italia Viva a Lugo' and 'Unigrà investe nel porto 10 milioni di euro'. There are also smaller sections for 'CONFERENZA sul capilavoro perniciosa' and 'COMUNICAZIONE'. At the bottom, there is a large advertisement for 'LUGO' funeral services, including contact information and a list of services.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

In funzione al porto di Ravenna il centro stoccaggio dell' Unigrà

Ha una capacità di 50mila tonnellate e permetterà di 'diluire' la movimentazione di mezzi pesanti fino a Conselice

«È un'ottima notizia che aspettavamo da tempo e che accogliamo con soddisfazione per il lavoro che ci ha coinvolti. Questa notizia fa il paio con la cantierizzazione dell'allargamento della strada provinciale Gardizza prevista nei primi mesi del prossimo anno. In questo modo si alleggerirà il traffico pesante sui centri della Bassa Romagna e sul territorio comunale, migliorandone la vivibilità». Con queste parole il sindaco di Conselice, Paola Pula, ha commentato il comunicato con il quale l'azienda Unigrà ha annunciato l'entrata in funzione al **porto di Ravenna** di un parco serbatoi della capacità di circa 50mila tonnellate «che consentirà di ridurre del 70% il passaggio quotidiano di mezzi pesanti nel tragitto **porto di Ravenna**-stabilimento di Conselice dell'Unigrà». Nella nota l'azienda ricostruisce come si è arrivati a questa importante novità: «dopo aver acquisito nel 2016 un terminal costiero al **porto di Ravenna**, al fine di gestire al meglio l'arrivo delle materie prime dai paesi partner tramite la propria controllata al 100% Italterminals srl, l'Unigrà ha realizzato un parco serbatoi dedicato allo stoccaggio al **porto degli olii vegetali grezzi diretti allo stabilimento conselicese per la successiva trasformazione**. Si tratta - sottolinea l'azienda - di una risposta concreta alle istanze della popolazione in tema di riduzione del traffico su gomma che quotidianamente interessa la tratta **Porto di Ravenna**-Unigrà e ritorno». Infatti, spiega Davide Magnani, direttore dello stabilimento Unigrà di Conselice, «grazie a questo centro di stoccaggio da 50mila tonnellate- possiamo diluire il traffico in maniera importante, rendendolo meno impattante per abitanti e pendolari del territorio. Se prima nel momento di sbarco a **Ravenna** della nave con l'olio arrivavamo a movimentare anche 200 camion al giorno, ora non supereremo i 60». Il nuovo parco serbatoi, che ha comportato un investimento da parte dell'azienda di circa 10 milioni di euro, presenta ovviamente ricadute anche in termini occupazionali: «sono 5 i dipendenti del terminal costiero a cui si affianca il personale di sbarco in occasione dell'arrivo delle navi. E sono mediamente due le navi che approdano ogni mese al terminal per un trasporto totale di circa 380mila tonnellate di oli vegetali l'anno».



Attivo il parco serbatoi dell' Unigrà al Porto di Ravenna: meno camion in giro per le strade

Dopo aver acquisito nel 2016 un terminal costiero nel porto di Ravenna, al fine di gestire al meglio l' arrivo delle materie prime dai paesi partner tramite la propria controllata al 100% Italterminali Srl, Unigrà - gruppo agroindustriale di Conselice (RA) - ha realizzato un parco serbatoi dedicato allo stoccaggio in loco degli oli vegetali grezzi diretti allo stabilimento per la successiva trasformazione. Una soluzione che dovrebbe portare alla riduzione del traffico su gomma che quotidianamente interessa la tratta Porto di Ravenna-Stabilimento di Conselice e ritorno. 'Attraverso questo centro di stoccaggio da 50 mila tonnellate - spiega Davide Magnani, Direttore di Stabilimento dell' azienda - possiamo diluire il traffico in maniera importante, rendendolo meno impattante per abitanti e pendolari del territorio. Se prima nel momento di sbarco della nave arrivavamo a movimentare anche 200 camion al giorno, ora non supereremo i 60. Il nuovo parco serbatoi, che ha comportato un investimento da parte dell' azienda di circa 10 milioni di euro, presenta ovviamente ricadute anche in termini occupazionali: sono 5 i dipendenti del terminal costiero a cui si affianca il personale di sbarco in occasione dell' arrivo delle navi. E sono mediamente due le navi che approdano ogni mese al terminal per un trasporto totale di circa 380 mila tonnellate di oli vegetali l' anno. Corporate background Unigrà Unigrà è un gruppo agroindustriale con sede a Conselice (RA), nato nel 1972 grazie al fondatore Luciano Martini, che opera nel settore della trasformazione e vendita di food ingredients e semilavorati destinati alla produzione alimentare, in particolare dolciaria. Il gruppo oggi è una realtà internazionale che presenta ricavi per circa 660 milioni di euro, oltre 1.000 dipendenti, ed esporta il 45% del suo volume d' affari grazie a 16 consociate estere, 2 branch e una numerosa rete di distributori e importatori in più di 100 Paesi nel mondo.



Abruzzo News

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Interventi porti abruzzesi, conferenza in Regione con l' Autorità Portuale

Il Presidente del Consiglio regionale Sospiri commenta l' inserimento degli interventi sui porti abruzzesi nel Triennale dell' **Autorità** di bacino e sottolinea il merito del presidente Marsilio PESCARA - 'Ringrazio il Presidente della giunta regionale Marsilio per aver ripreso per i capelli la programmazione delle opere pubbliche dell' **Autorità** del Sistema **Portuale** del mare Adriatico centrale, ottenendo l' inserimento, nell' Agenda di lavoro, delle opere sui porti di Ortona e Pescara. Ora il nostro compito, come Regione, sarà quello di far diventare quelle opere prioritarie in seno alla stessa Agenda e far sì che i soldi promessi arrivino a destinazione e su questo sorveglieremo, vigileremo come farebbe un marinaio al faro'. Lo ha detto il Presidente del Consiglio regionale Lorenzo Sospiri intervenuto alla conferenza stampa indetta dal Presidente della giunta regionale Marco Marsilio con l' **Autorità Portuale** per ufficializzare l' inserimento degli interventi sui porti abruzzesi nel Triennale dell' **Autorità** di bacino. 'Sostanzialmente - ha puntualizzato il Presidente Sospiri - per Pescara parliamo di circa 2milioni di euro per il 2020, somme reali e disponibili che verranno assegnate alla Regione per operare concretamente, e 35milioni di euro nel 2021 per le opere strutturali, ma in quest' ultimo caso si parla di somme virtuali, ancora da trovare, e su questo dovremo attivare la nostra sorveglianza, soprattutto considerando che nel triennale, su 52 interventi complessivi previsti dall' **Autorità**, comunque 38 sono destinati ad Ancona, Pesaro e San Benedetto e, appunto, 5 su Pescara e 6 su Ortona e questi sono numeri che vanno considerati e pesati in modo opportuno. Merito del presidente Marsilio è stato quello di aver preso di petto la vicenda, ben consapevole delle gravissime condizioni in cui versano i porti abruzzesi e l' intero comparto della marineria, e di non aver messo la testa sotto la sabbia come hanno fatto i suoi predecessori nel Consiglio d' Amministrazione dell' **Autorità portuale** nominati da Comune e Regione e con un' importante azione di pressing siamo riusciti a recuperare frettolosamente i fondi. Un dato dev' essere però chiaro: da oggi non si potrà abbassare la guardia e, anzi, dovremo incrementare l' azione di verifica sull' **Autorità Portuale**'.



Abruzzo: Marsilio, quasi 45 mln nel nuovo Piano triennale per il sistema portuale della regione

(FERPRESS) - Pescara, 5 NOV - Un Programma triennale di opere pubbliche (2020-22) da quasi 45 milioni di euro per il **sistema portuale** abruzzese ed in particolare per i porti di Pescara ed Ortona. Lo hanno presentato, ieri pomeriggio, a Pescara, in Regione, il presidente della Giunta regionale, Marco Marsilio, ed il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, **Rodolfo Giampieri**, nel corso di una conferenza stampa. Nel dettaglio, per la prima annualità, sono previste risorse pari a 7 milioni 462mila euro mentre per la seconda annualità sono stati previsti fondi pari a 36 milioni 450mila euro. Ancora da definire la terza annualità che, al momento, presenta un budget di 450 mila euro. "Si tratta di un Piano che l' **Autorità** ha appena approvato - ha esordito il presidente Marsilio - e che segna un deciso cambio di passo nel rapporto tra l' **Autorità di Sistema** e la Regione. Infatti, la Regione Abruzzo per anni ha lamentato una scarsa considerazione da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale** in termini di investimenti. Tanto è vero - ha aggiunto - che la quasi totalità degli investimenti rivolti al **sistema portuale** abruzzese degli ultimi anni è derivata dall' utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione. Invece, - ha proseguito - i porti di Pescara ed Ortona, che sono classificati di interesse strategico nazionale e quindi rientranti nella competenza dell' **Autorità** e del Ministero delle Infrastrutture, avrebbero dovuto beneficiare almeno di una parte di finanziamenti statali diretti". All' incontro con i giornalisti hanno preso parte anche il sottosegretario alla Presidenza con delega alle Infrastrutture, Umberto D' Annunziis, il presidente del Consiglio regionale, Lorenzo Sospiri, i sindaci di Pescara ed Ortona, Carlo Masci e Leo Castiglione, il segretario generale dell' ASP **Mare Adriatico Centrale**, Matteo Paroli, il consigliere regionale, Guerino Testa, l' assessore ai Trasporti del Comune di Pescara, Luigi Albore Mascia, ed il Direttore Marittimo di Pescara, Donato De Carolis. "Nella programmazione triennale precedente - ha ricordato Marsilio - i porti di Pescara e Ortona, si erano visti riconoscere un finanziamento di 5 milioni 600 mila euro per l' annualità 2019, 500 mila euro per il 2020 mentre per il 2021 1 milione e mezzo di euro per complessivi 7 milioni 500 mila euro. Una somma pari alla prima annualità di questa nuova programmazione. Briciole - ha detto Marsilio - anche rispetto a quel 10% di entrate rispetto al totale che i porti abruzzesi riescono a produrre a vantaggio dell' **Autorità portuale**". Nella programmazione 2020-2022, invece, l' **Autorità portuale**, raccogliendo anche le sollecitazioni provenienti da Regione Abruzzo e dai Comuni di Pescara e Ortona, ha deciso di investire in misura nettamente maggiore sul **sistema portuale** abruzzese destinandogli, nella seconda annualità 2021, ben 36 milioni 450 mila euro, dei quali 35 milioni a beneficio del completamento degli interventi relativi al porto di Pescara ed 1 milione di euro per la manutenzione della scogliera di protezione del molo nord del porto di Ortona. "Si tratta di risorse ad oggi non coperte - ha rivelato Marsilio - ma è importante presentarsi al cospetto del Ministero delle Infrastrutture con questo documento di programmazione affinché ratifichi ed accolga al più presto il programma triennale di opere pubbliche presentato dall' **Autorità portuale** e le finanzia completamente. La Regione farà la sua parte per quello che le compete -ha concluso - in termini di atti propedeutici all' ottenimento di queste risorse".



Ai porti abruzzesi destinati quasi 45 milioni

Presentato il Programma triennale di opere pubbliche

Giulia Sarti

PESCARA Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha presentato insieme al presidente della Giunta regionale, Marco Marsilio il Programma triennale di opere pubbliche (2020-22) nel quale rientrano interventi per i porti abruzzesi. Quasi 45 milioni di euro sono destinati al sistema portuale ed in particolare ai porti di Pescara ed Ortona. Nel primo anno, il 2020, sono stati previsti fondi per 7 milioni 462 mila euro, 36 milioni 450 mila euro per il secondo, mentre per il 2022 restano da definire gli interventi che, al momento, presentano un budget di 450 mila euro. Si tratta di un Piano triennale che l'Autorità ha appena approvato spiega il presidente Marsilio e che segna un deciso cambio di passo nel rapporto tra l'Autorità di Sistema e la Regione. Quest'ultima infatti, per anni ha lamentato una scarsa considerazione da parte dell'Autorità di Sistema portuale in termini di investimenti. Tanto è vero -aggiunge Marsilio- che la quasi totalità degli investimenti rivolti al Sistema portuale abruzzese degli ultimi anni è derivata dall'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione. I porti abruzzesi di Pescara ed Ortona, classificati di interesse strategico nazionale e quindi rientranti nella competenza dell'Autorità e del ministero delle Infrastrutture, avrebbero dovuto per Marsilio beneficiare almeno di una parte di finanziamenti statali diretti. Nella programmazione triennale precedente -ha ricordato il presidente della Giunta regionale- i porti di Pescara e Ortona, si erano visti riconoscere un finanziamento di 5 milioni 600 mila euro per il 2019, 500 mila euro per il 2020 mentre per il 2021 1 milione e mezzo di euro per complessivi 7 milioni 500 mila euro. Una somma pari alla prima annualità di questa nuova programmazione. Briciole, ha detto, anche rispetto a quel 10% di entrate rispetto al totale che i porti abruzzesi riescono a produrre a vantaggio dell'Autorità portuale. Nella programmazione 2020-2022, l'Autorità portuale, raccogliendo anche le sollecitazioni provenienti da Regione Abruzzo e dai Comuni di Pescara e Ortona, ha deciso di investire in misura nettamente maggiore sul sistema portuale abruzzese a beneficio del completamento degli interventi relativi al porto di Pescara e alla manutenzione della scogliera di protezione del molo nord del porto di Ortona. Risorse ad oggi non coperte -ha rivelato Marsilio- ma è importante presentarsi al ministero delle Infrastrutture con questo documento di programmazione affinché ratifichi ed accolga al più presto il programma triennale di opere pubbliche presentato dall'Autorità portuale e le finanzi completamente. La Regione farà la sua parte per quello che le compete in termini di atti propedeutici all'ottenimento di queste risorse.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC' and the text 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADACINI SRL'. Below this is the website name 'Messaggero Marittimo.it' and a search bar. The main headline of the article is 'Ai porti abruzzesi destinati quasi 45 milioni'. Below the headline, it says 'Presentato il Programma triennale di opere pubbliche'. There is a sub-headline 'PESCARA - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha presentato insieme al presidente della Giunta regionale, Marco Marsilio il Programma triennale di opere pubbliche (2020-22) nel quale rientrano interventi per i porti abruzzesi. Quasi 45 milioni di euro sono destinati al sistema portuale ed in particolare ai porti di Pescara ed Ortona. Nel primo anno, il 2020, sono stati previsti fondi per 7 milioni 462 mila euro, 36 milioni 450 mila euro per il secondo, mentre per il 2022 restano da definire gli interventi che, al momento, presentano un budget di 450 mila euro. Si tratta di un Piano triennale che l'Autorità ha appena approvato spiega il presidente Marsilio e che segna un deciso cambio di passo nel rapporto tra l'Autorità di Sistema e la Regione. Quest'ultima infatti, per anni ha lamentato una scarsa considerazione da parte dell'Autorità di Sistema portuale in termini di investimenti. Tanto è vero -aggiunge Marsilio- che la quasi totalità degli investimenti rivolti al Sistema portuale abruzzese degli ultimi anni è derivata dall'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione. I porti abruzzesi di Pescara ed Ortona, classificati di interesse strategico nazionale e quindi rientranti nella competenza dell'Autorità e del ministero delle Infrastrutture, avrebbero dovuto per Marsilio beneficiare almeno di una parte di finanziamenti statali diretti. Nella programmazione triennale precedente -ha ricordato il presidente della Giunta regionale- i porti di Pescara e Ortona, si erano visti riconoscere un finanziamento di 5 milioni 600 mila euro per il 2019, 500 mila euro per il 2020 mentre per il 2021 1 milione e mezzo di euro per complessivi 7 milioni 500 mila euro. Una somma pari alla prima annualità di questa nuova programmazione. Briciole, ha detto, anche rispetto a quel 10% di entrate rispetto al totale che i porti abruzzesi riescono a produrre a vantaggio dell'Autorità portuale. Nella programmazione 2020-2022, l'Autorità portuale, raccogliendo anche le sollecitazioni provenienti da Regione Abruzzo e dai Comuni di Pescara e Ortona, ha deciso di investire in misura nettamente maggiore sul sistema portuale abruzzese a beneficio del completamento degli interventi relativi al porto di Pescara e alla manutenzione della scogliera di protezione del molo nord del porto di Ortona. Risorse ad oggi non coperte -ha rivelato Marsilio- ma è importante presentarsi al ministero delle Infrastrutture con questo documento di programmazione affinché ratifichi ed accolga al più presto il programma triennale di opere pubbliche presentato dall'Autorità portuale e le finanzi completamente. La Regione farà la sua parte per quello che le compete in termini di atti propedeutici all'ottenimento di queste risorse.'

Below the text, there is a photograph showing a group of men in suits sitting around a conference table, engaged in a meeting. The article also includes social media sharing icons and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Il caso darsena traghetti arriva sul tavolo del Ministro

PORTO Questo bando non s'ha da fare. Il manzoniano riferimento è al bando per la concessione della darsena traghetti al quale da mesi sta lavorando l' **Autorità portuale** (nella foto la sede). Un bando che ha già incassato il pollice verso del Comitato di gestione, che ha voluto fosse stralciato dal Pot e che ora è al centro di un'interrogazione parlamentare. A presentarla lunedì al ministro dem ai Trasporti Paola De Micheli è stato un gruppo di parlamentari proprio del Pd, primo firmatario Alberto Pagani che definisce il bando «un regalo, che metterebbe nelle mani di un solo vettore uno dei traffici più importanti, senza alcun vantaggio del territorio e dello scalo». «Su richiesta - inizia l'interrogazione al Mit degli armatori Grimaldi, Gnv e Tirrenia, l'Adsp emanerà un bando per l'affidamento in concessione, la realizzazione e gestione della Darsena traghetti, composta di 4 banchine e da un retrobanchina di 162 mila metri quadri». Pagano spiega poi perché dare in concessione la darsena sarebbe pericoloso per il sistema economico-sociale del porto. «La gestione in esclusiva a un singolo armatore è ostacolo ad altre società concorrenti - si legge in alcuni passi dell'interrogazione - e comporta l'accentramento delle attività che l'articolo 16 e 17 della legge 84/94 affidano a imprese, spedizionieri e agenzie marittime, con un'alterazione degli equilibri del mercato portuale. L'iniziativa sarebbe esiziale per le società di interesse economico generale che svolgono operano sulle banchine pubbliche». Motivi per i quali «la gestione dell'infrastruttura a un singolo armatore non porterebbe vantaggi operativi e incremento dei traffici, ma consentirebbe al concessionario di introdurre forme di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali. Ove l' **Autorità portuale** ritenga opportuna una gestione terminalistica «potrebbe - conclude l'interrogazione - ipotizzare una concessione alle imprese titolari di autorizzazione ex articolo 16, cioè ai soggetti che per definizione hanno interesse ad attrarre nel porto tutti gli armatori». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena traghetti: arriva l'interrogazione parlamentare

Il gruppo del Pd, con primo firmatario l'onorevole Alberto Pagani, si rivolge al ministro delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli in merito alla volontà del presidente di Majo di mettere a bando l'infrastruttura. "Si tratterebbe di un regalo che metterebbe nelle mani di un solo vettore uno dei traffici più importanti senza alcun vantaggio del territorio e dello scalo"

CIVITAVECCHIA - È stata presentata ieri da parte del gruppo Pd alla Camera, con primo firmatario l'onorevole Alberto Pagani, un'interrogazione a risposta scritta rivolta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli - espressione sempre dem - sul futuro della Darsena Traghetti e Servizi del porto di Civitavecchia, alla luce dell'espressa volontà da parte del presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Francesco Maria di Majo di voler mettere a bando l'infrastruttura. Questo il testo: "Si apprende da notizie rese pubbliche attraverso la rete che, su richiesta degli armatori, Grimaldi, Gnv e Tirrenia, l'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale emanerà un bando per l'affidamento in concessione, la realizzazione e gestione della Darsena traghetti del porto di Civitavecchia, composta di 4 banchine e da un retrobanchina di metri quadrati 162.000. Un'infrastruttura dedicata in via esclusiva al traffico "Ro-Ro" e quindi di carattere strategico, in quanto il traffico «Ro-Ro» e «Ro-Ro pax» presenta volumi importanti di movimentazione; completata una banchina, la seconda è in costruzione, le altre da realizzare. Il progetto di 174 milioni di euro è finanziato dalla «legge obiettivo» e dall'**Autorità di sistema portuale**. La richiesta di concessione rientrerebbe nella strategia di alcuni armatori che vorrebbero ottenere, in esclusiva, la gestione delle banchine e dei retrobanchina. Un disegno (volto all'integrazione verticale delle attività portuali) che, ad avviso dell'interrogante, nei porti italiani e in quello di Civitavecchia, è pericoloso per il **sistema** economico-sociale e da scongiurare perché: a) la gestione in esclusiva dell'infrastruttura di un singolo armatore è ostacolo ad altre società armatoriali concorrenti; b) la gestione porterebbe a un potenziale monopolio in favore di un singolo armatore, in contrasto con spirito e prescrizioni della legge n. 84 del 1994 e con i principi generali che regolano l'accesso alle infrastrutture di rilevanza nazionale; c) il principio di separazione tra gestore dell'infrastruttura e vettore, sancito da normative e giurisprudenze comunitarie, costituisce un cardine della regolamentazione del mercato dei trasporti. L'affidamento a un vettore monopolista risulta, secondo l'interrogante, in contrasto con questi principi; d) la concessione delle banchine in esclusiva a un armatore comporta l'accentramento delle attività che l'articolo 16 e l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 affidano a imprese di banchina, spedizionieri, raccomandatari e agenzie marittime, con un'alterazione degli equilibri del mercato **portuale**. L'iniziativa sarebbe altresì esiziale per le società di interesse economico generale del porto di Civitavecchia, che svolgono le proprie attività su tutte le banchine pubbliche, nel rispetto della parità di trattamento per tutta l'utenza; e) il modello virtuoso del porto di Civitavecchia poggia su un equilibrio socio-economico tra armatori, imprese portuali ex articolo 16 e pool di manodopera ex articolo 17 della legge n. 84 del 1994 e ha garantito a tutte le compagnie di navigazione parità di trattamenti tariffari, identiche condizioni di accesso all'infrastruttura e spazi portuali equamente condivisi, utilizzati secondo le regole della corretta competizione concorrenziale e nel pieno rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti. Modello che ha consentito a Civitavecchia di diventare uno dei principali scali italiani, garantendo contestualmente accosti in banchina e piazzali operativi e la soddisfazione delle esigenze del ciclo dei «Ro-Ro» di tutti i player nazionali; f) la gestione dell'infrastruttura a un singolo armatore non porterebbe vantaggi



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

operativi e incremento dei traffici. Ad avviso dell'interrogante, consentirebbe al concessionario di un'applicazione discutibile della legge e di introdurre forme di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, con ingiustificato vantaggio competitivo a detrimento delle altre imprese; si tratterebbe, ad avviso dell'interrogante, di un «regalo», che metterebbe nelle mani di un solo vettore uno dei traffici più importanti, senza alcun vantaggio del territorio e dello scalo; ad avviso dell'interrogante, ove l'**Autorità di sistema portuale** ritenga opportuna una gestione terminalistica dell'infrastruttura, potrebbe ipotizzare una concessione alle imprese titolari di autorizzazione ex articolo 16, cioè ai soggetti che per definizione hanno interesse ad attrarre nel porto tutti gli armatori, garantendo ad essi il rispetto delle regole concorrenziali, apertura al mercato e sviluppo dei traffici senza affidare il porto a un armatore privato -: se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative di competenza intenda assumere per evitare questa situazione". Un'iniziativa forte da parte dei dem, che mettono in dubbio anche l'operato del presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Francesco Maria Di Majo, fra l'altro a suo tempo nominato proprio da un governo a trazione Pd. (05 Nov 2019 - Ore 13:44)

Civitavecchia, prove di accordo tra Interporto, porto e Santa Palomba

05 Nov, 2019 **Porto** di **Civitavecchia**: nuovo passo avanti per la realizzazione del collegamento funzionale tra il **porto** e l'interporto di **Civitavecchia** e con il centro logistico di Santa Palomba. **Civitavecchia**, - Secondo incontro per la promozione della sottoscrizione dell' accordo tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la RTC, la CFFT e l' Interporto di **Civitavecchia** volto a sviluppare nuovi traffici commerciali sfruttando il collegamento economico-funzionale tra **porto** e interporto di **Civitavecchia**. Alla riunione, svoltasi presso la sede dell' AdSP di Fiumicino, hanno partecipato, come convenuto nell' ultimo incontro del 23 ottobre, oltre ai rappresentanti delle società RTC, CFFT e LLP (che svolge attività in partner con la società Laziale Distribuzione di Santa Palomba), anche i rappresentanti della Dogana di **Civitavecchia** e della Direzione Interregionale di Roma. Nel corso dell' incontro si è evidenziata la necessità di accompagnare lo sviluppo del predetto collegamento con misure volte a superare alcune criticità che attualmente limitano l' uscita/ingresso delle merci dal **porto**. A tale riguardo è stata ribadita l' importanza di creare in prospettiva, una volta soddisfatti i presupposti previsti dalla normativa, corridoi doganali (fast corridors) tra il **porto** di **Civitavecchia** e l' Interporto e tra il **porto** e il Polo Logistico di Santa Palomba, rispetto ai quali è stata manifestata la disponibilità dei rappresentanti della Dogana. Più in generale, si è convenuto di dover procedere su specifici tavoli di lavoro al fine di approfondire le diverse tematiche di carattere normativo, tecnico e tecnologico. A quest' ultimo riguardo, l' AdSP ha invitato gli operatori presenti a rispondere alle richieste formulate dall' ente per consentire la sperimentazione del progetto pilota PCS (Port Community System). 'Anche oggi gli operatori presenti hanno dato prova di voler affrontare in termini costruttivi il percorso volto alla promozione e al coordinamento di un collegamento funzionale tra area commerciale e interporto e i centri logistici laziali. Percorso che, auspicio, possa finalizzarsi entro la fine del mese e che possa dare luogo ad uno sviluppo economico ed occupazionale del territorio ', dichiara il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo . ' Lo sviluppo del traffico merci in container potrà essere favorito dal predetto collegamento che consentirà anche al terminal contenitori di essere funzionale all' interporto di **Civitavecchia**, come peraltro previsto all' epoca della realizzazione, in gran parte con contributi pubblici, di queste due importanti strutture. Lo sviluppo di tale collegamento, è bene ricordarlo, si inserisce pienamente tra gli obiettivi che la Regione Lazio ha voluto dare nel quadro della istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) laziale e consentirà di minimizzare, con positive ricadute sull' ambiente (poiché si riducono le emissioni nocive), le percorrenze veicolari della tratta terrestre da parte degli spedizionieri che trasportano le merci verso i centri logistici siti nella regione che, purtroppo, ancora oggi, utilizzano solo in misura marginale il **porto** di **Civitavecchia** ', conclude il presidente dell' Authority.

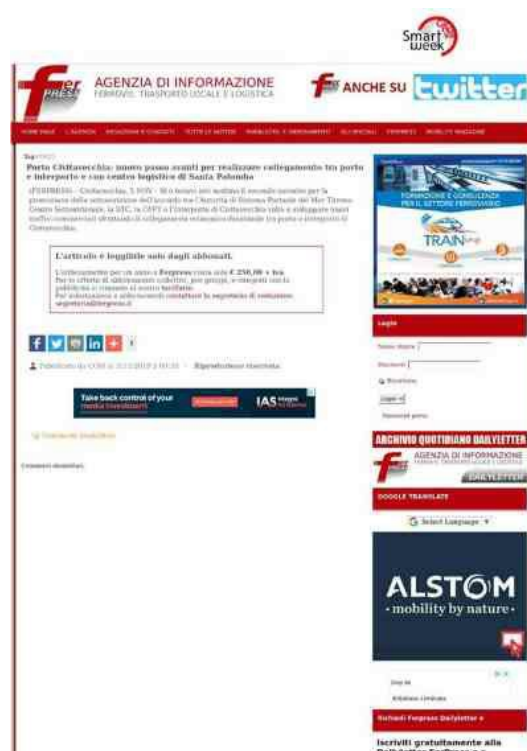
Civitavecchia, prove di accordo tra Interporto, porto e Santa Palomba

Porto di Civitavecchia: nuovo passo avanti per la realizzazione del collegamento funzionale tra il porto e l'interporto di Civitavecchia e con il centro logistico di Santa Palomba.

Civitavecchia, - Secondo incontro per la promozione della sottoscrizione dell' accordo tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la RTC, la CFFT e l' Interporto di Civitavecchia volto a sviluppare nuovi traffici commerciali sfruttando il collegamento economico-funzionale tra porto e interporto di Civitavecchia. Alla riunione, svoltasi presso la sede dell' AdSP di Fiumicino, hanno partecipato, come convenuto nell' ultimo incontro del 23 ottobre, oltre ai rappresentanti delle società RTC, CFFT e LLP (che svolge attività in partner con la società Laziale Distribuzione di Santa Palomba), anche i rappresentanti della Dogana di Civitavecchia e della Direzione Interregionale di Roma. Nel corso dell' incontro si è evidenziata la necessità di accompagnare lo sviluppo del predetto collegamento con misure volte a superare alcune criticità che attualmente limitano l' uscita/ingresso delle merci dal porto. A tale riguardo è stata ribadita l' importanza di creare in prospettiva, una volta soddisfatti i presupposti previsti dalla normativa, corridoi doganali (fast corridors) tra il porto di Civitavecchia e l' Interporto e tra il porto e il Polo Logistico di Santa Palomba, rispetto ai quali è stata manifestata la disponibilità dei rappresentanti della Dogana. Più in generale, si è convenuto di dover procedere su specifici tavoli di lavoro al fine di approfondire le diverse tematiche di carattere normativo, tecnico e tecnologico. A quest' ultimo riguardo, l' AdSP ha invitato gli operatori presenti a rispondere alle richieste formulate dall' ente per consentire la sperimentazione del progetto pilota PCS (Port Community System). 'Anche oggi gli operatori presenti hanno dato prova di voler affrontare in termini costruttivi il percorso volto alla promozione e al coordinamento di un collegamento funzionale tra area commerciale e interporto e i centri logistici laziali. Percorso che, auspicio, possa finalizzarsi entro la fine del mese e che possa dare luogo ad uno sviluppo economico ed occupazionale del territorio ', dichiara il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo . ' Lo sviluppo del traffico merci in container potrà essere favorito dal predetto collegamento che consentirà anche al terminal contenitori di essere funzionale all' interporto di Civitavecchia, come peraltro previsto all' epoca della realizzazione, in gran parte con contributi pubblici, di queste due importanti strutture. Lo sviluppo di tale collegamento, è bene ricordarlo, si inserisce pienamente tra gli obiettivi che la Regione Lazio ha voluto dare nel quadro della istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) laziale e consentirà di minimizzare, con positive ricadute sull' ambiente (poiché si riducono le emissioni nocive), le percorrenze veicolari della tratta terrestre da parte degli spedizionieri che trasportano le merci verso i centri logistici siti nella regione che, purtroppo, ancora oggi, utilizzano solo in misura marginale il porto di Civitavecchia ', conclude il presidente dell' Authority.

Porto Civitavecchia: nuovo passo avanti per realizzare collegamento tra porto e interporto e con centro logistico di Santa Palomba

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 5 NOV - Si è tenuto ieri mattina il secondo incontro per la promozione della sottoscrizione dell' accordo tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la RTC, la CFFT e l' Interporto di **Civitavecchia** volto a sviluppare nuovi traffici commerciali sfruttando il collegamento economico-funzionale tra **porto** e interporto di **Civitavecchia**. Alla riunione, svoltasi presso la sede dell' AdSP di Fiumicino, hanno partecipato, come convenuto nell' ultimo incontro del 23 ottobre, oltre ai rappresentanti delle società RTC, CFFT e ILP (che svolge attività in partner con la società Laziale Distribuzione di Santa Palomba), anche i rappresentanti della Dogana di **Civitavecchia** e della Direzione Interregionale di Roma. Nel corso dell' incontro si è evidenziata la necessità di accompagnare lo sviluppo del predetto collegamento con misure volte a superare alcune criticità che attualmente limitano l' uscita/ingresso delle merci dal **porto**. A tale riguardo è stata ribadita l' importanza di creare in prospettiva, una volta soddisfatti i presupposti previsti dalla normativa, corridoi doganali (fast corridors) tra il **porto** di **Civitavecchia** e l' Interporto e tra il **porto** e il Polo Logistico di Santa Palomba, rispetto ai quali è stata manifestata la disponibilità dei rappresentanti della Dogana. Più in generale, si è convenuto di dover procedere su specifici tavoli di lavoro al fine di approfondire le diverse tematiche di carattere normativo, tecnico e tecnologico. A quest' ultimo riguardo, l' AdSP ha invitato gli operatori presenti a rispondere alle richieste formulate dall' ente per consentire la sperimentazione del progetto pilota PCS (Port Community System). "Anche oggi gli operatori presenti hanno dato prova di voler affrontare in termini costruttivi il percorso volto alla promozione e al coordinamento di un collegamento funzionale tra area commerciale e interporto e i centri logistici laziali. Percorso che, auspico, possa finalizzarsi entro la fine del mese e che possa dare luogo ad uno sviluppo economico ed occupazionale del territorio", dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "Lo sviluppo del traffico merci in container potrà essere favorito dal predetto collegamento che consentirà anche al terminal contenitori di essere funzionale all' interporto di **Civitavecchia**, come peraltro previsto all' epoca della realizzazione, in gran parte con contributi pubblici, di queste due importanti strutture. Lo sviluppo di tale collegamento, è bene ricordarlo, si inserisce pienamente tra gli obiettivi che la Regione Lazio ha voluto dare nel quadro della istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) laziale e consentirà di minimizzare, con positive ricadute sull' ambiente (poiché si riducono le emissioni nocive), le percorrenze veicolari della tratta terrestre da parte degli spedizionieri che trasportano le merci verso i centri logistici siti nella regione che, purtroppo, ancora oggi, utilizzano solo in misura marginale il **porto** di **Civitavecchia**", conclude il Presidente dell' AdSP.



Civitavecchia, Di Majo: "Nuovi passi avanti per il collegamento fra porto e interporto"

"Ancora una volta costruttivo confronto tra operatori portuali e istituzioni"

Civitavecchia - Si è tenuto nella mattinata di ieri, 4 novembre, il secondo incontro per la promozione della sottoscrizione dell' accordo tra l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Rtc, la Cfft e l' Interporto di Civitavecchia volto a sviluppare nuovi traffici commerciali sfruttando il collegamento economico-funzionale tra porto e interporto di Civitavecchia . Alla riunione, svoltasi presso la sede dell' AdSP di Fiumicino, hanno partecipato, come convenuto nell' ultimo incontro del 23 ottobre, oltre ai rappresentanti delle società Rtc, Cfft e Ilp (che svolge attività in partner con la società Laziale Distribuzione di Santa Palomba), anche i rappresentanti della Dogana di Civitavecchia e della Direzione Interregionale di Roma. Nel corso dell' incontro si è evidenziata la necessità di accompagnare lo sviluppo del predetto collegamento con misure volte a superare alcune criticità che attualmente limitano l' uscita/ingresso delle merci dal porto . A tale riguardo è stata ribadita l' importanza di creare in prospettiva, una volta soddisfatti i presupposti previsti dalla normativa, corridoi doganali (fast corridors) tra il porto di Civitavecchia e l' Interporto e tra il porto e il Polo Logistico di Santa Palomba, rispetto ai quali è stata manifestata la disponibilità dei rappresentanti della Dogana. Più in generale, si è convenuto di dover procedere su specifici tavoli di lavoro al fine di approfondire le diverse tematiche di carattere normativo, tecnico e tecnologico. A quest' ultimo riguardo, l' AdSP ha invitato gli operatori presenti a rispondere alle richieste formulate dall' ente per consentire la sperimentazione del progetto pilota Pcs (Port Community System). 'Anche oggi gli operatori presenti hanno dato prova di voler affrontare in termini costruttivi il percorso volto alla promozione e al coordinamento di un collegamento funzionale tra area commerciale e interporto e i centri logistici laziali . Percorso che, auspico, possa finalizzarsi entro la fine del mese e che possa dare luogo ad uno sviluppo economico ed occupazionale del territorio', dichiara il presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo . 'Lo sviluppo del traffico merci in container potrà essere favorito dal predetto collegamento che consentirà anche al terminal contenitori di essere funzionale all' interporto di Civitavecchia , come peraltro previsto all' epoca della realizzazione, in gran parte con contributi pubblici, di queste due importanti strutture. Lo sviluppo di tale collegamento, è bene ricordarlo, si inserisce pienamente tra gli obiettivi che la Regione Lazio ha voluto dare nel quadro della istituzione della Zona Logistica Semplificata (Zls) laziale e consentirà di minimizzare, con positive ricadute sull' ambiente (poiché si riducono le emissioni nocive), le percorrenze veicolari della tratta terrestre da parte degli spedizionieri che trasportano le merci verso i centri logistici siti nella regione che, purtroppo, ancora oggi, utilizzano solo in misura marginale il porto di Civitavecchia', conclude il Presidente dell' AdSP. (Il Faro online)



Civitavecchia sempre più vicina al collegamento porto e interporto

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA A due settimane dal primo, si è tenuto un nuovo incontro per la promozione della sottoscrizione dell'accordo tra l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, la Rtc, la Cfft e l'Interporto di Civitavecchia che servirà a sviluppare nuovi traffici commerciali sfruttando il collegamento tra porto e interporto, sia economico che funzionale, della città laziale. Insieme ai rappresentanti delle società anche Iip (che svolge attività in partner con la società Laziale distribuzione di santa Palomba) e i rappresentanti della Dogana di Civitavecchia e della Direzione Interregionale di Roma. Dal confronto è emersa la necessità di accompagnare lo sviluppo del collegamento con misure che aiutino a superare alcune criticità che attualmente limitano l'uscita e l'ingresso delle merci dal porto. A tale riguardo è stata ribadita l'importanza di creare in prospettiva, una volta soddisfatti i presupposti previsti dalla normativa, corridoi doganali (fast corridors) tra il porto di Civitavecchia e l'Interporto e tra il porto e il Polo logistico di santa Palomba, rispetto ai quali è stata manifestata la disponibilità dei rappresentanti della Dogana. Più in generale, si è convenuto di dover procedere su specifici tavoli di lavoro al fine di approfondire le diverse tematiche di carattere normativo, tecnico e tecnologico. A quest'ultimo riguardo, l'AdSp ha invitato gli operatori presenti a rispondere alle richieste formulate dall'ente per consentire la sperimentazione del progetto pilota Pcs (Port community system). Anche oggi gli operatori presenti hanno dato prova di voler affrontare in termini costruttivi il percorso volto alla promozione e al coordinamento di un collegamento porto e interporto, funzionale tra le due aree e i centri logistici laziali. Percorso che, auspicio, possa finalizzarsi entro la fine del mese e che possa dare luogo ad uno sviluppo economico ed occupazionale del territorio, ha concluso il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo. Lo sviluppo del traffico merci in container potrà essere favorito dal collegamento che consentirà anche al terminal contenitori di essere funzionale all'interporto di Civitavecchia, come peraltro previsto all'epoca della realizzazione, in gran parte con contributi pubblici, di queste due importanti strutture. Lo sviluppo di tale collegamento, è bene ricordarlo, si inserisce pienamente tra gli obiettivi che la Regione Lazio ha voluto dare nel quadro della istituzione della Zona logistica semplificata (Zls) laziale e consentirà di minimizzare, con positive ricadute sull'ambiente (poiché si riducono le emissioni nocive), le percorrenze veicolari della tratta terrestre da parte degli spedizionieri che trasportano le merci verso i centri logistici siti nella regione che, purtroppo, ancora oggi, utilizzano solo in misura marginale il porto di Civitavecchia, conclude Di Majo.

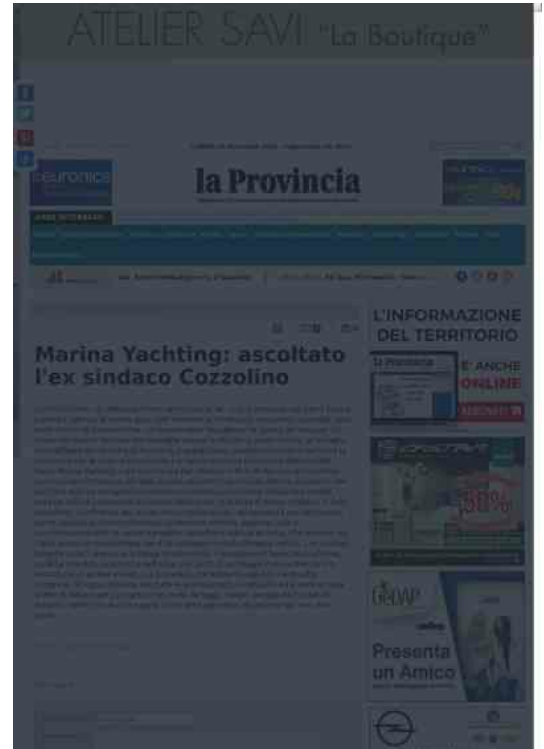


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina Yachting: ascoltato l' ex sindaco Cozzolino

CIVITAVECCHIA - In attesa dell' esito del ricorso al Tar - con il tribunale che dovrà fissare a breve l' udienza di merito dopo aver respinto la richiesta di sospensione avanzata dalla Porto Storico di Civitavecchia - la Procura della Repubblica ha aperto un' indagine sul futuro del Marina Yachting che dovrebbe essere realizzato al porto storico. Le indagini sono affidate alla Guardia di finanza e, a quanto pare, sarebbero mirate a verificare la procedura con la quale è stato scelto il progetto vincente presentato dalla società Roma Marina Yachting, joint venture tra Port Mobility e Porti di Monaco. Ieri mattina, come persona informata dei fatti, è stato ascoltato l' ex sindaco Antonio Cozzolino che per circa due ore ha ripercorso davanti al sostituto procuratore Alessandro Gentile, i circa tre anni di conferenza dei servizi della quale, in qualità di primo cittadino, è stato presidente. Conferenza dei servizi che, a marzo scorso, all' unanimità (ne fanno parte anche **Autorità di Sistema Portuale**, Capitaneria di Porto, Regione Lazio e Sovrintendenza ndr) ha scelto il progetto della Roma Marina Yachting, che prevede tra l' altro anche un investimento per il completamento della Darsena Servizi. L' ex sindaco avrebbe quindi ripercorso le tappe fondamentali, i rallentamenti burocratici, gli stop, avrebbe ricordato la richiesta dell' Adsp, nel 2017, di archiviare il procedimento e la volontà poi di andare avanti. «La procedura che abbiamo seguito - ha ribadito Cozzolino - è stata condivisa con tutte le amministrazioni coinvolte ed è stata attuata al fine di individuare il progetto che, come da legge, meglio perseguiva i criteri di pubblica utilità che devono essere il faro delle procedure di gestione dei beni dello stato». (05 Nov 2019 - Ore 09:08)



Concessioni dell' arenile per 15 anni Assobalneari: «Ritardi dal demanio»

MONDRAGONE Pierluigi Benvenuti Dare stabilità al comparto della balneazione e agli investimenti degli imprenditori del settore per garantire delle strutture ricettive sempre più moderne e più funzionali. È questo lo scopo della proroga a quindici anni della durata delle concessioni balneari a fini turistici, quelle necessarie agli operatori per aprire i lidi sugli arenili. La proroga è contenuta nella legge di bilancio del 30 dicembre dello scorso anno. La disposizione, come spiega Antonio Cecoro, il presidente dell' Assobalneari della Campania, «non è stata pienamente recepita e gli uffici demaniali ancora non si sono attivati per questi rinnovi». Per questo, l' associazione nei giorni scorsi ha inviato una sollecitazione all' **autorità portuale** di Napoli e agli uffici del Demanio Marittimo dei Comuni costieri di tutta la Campania, distribuiti nelle province di Napoli, Caserta e Salerno. Tra essi pure quelli di Castel Volturno, Cellole, Mondragone, Sessa Aurunca, cioè i quattro centri della costiera casertana. Per evitare ulteriori equivoci e disagi, l' associazione ha anche inviato agli uffici la nota in tal senso emessa nel settembre scorso dal Ministero e la sentenza del Consiglio di Stato del 24 ottobre in merito alla legittima applicazione della proroga. Per Cecoro: «Ogni ulteriore indugio può comportare dei seri danni economici ai titolari delle concessioni regolari. La legge intende garantire la tutela e la custodia delle coste italiane affidate in concessione perché si tratta di risorse turistiche fondamentali per il Paese. Inoltre, intende proteggere il reddito delle imprese in grave crisi per i danni subiti in conseguenza dei cambiamenti climatici e di eventi calamitosi straordinari». Per questo, l' Assobalneari Campania ha invitato gli uffici ad attivarsi e rispondere in modo sollecito e uniforme alle istanze provenienti dai concessionari, rilasciando le copie dei titoli concessori che devono consentire il rinnovo fino a tutto il 31 dicembre 2033. La notizia è stata accolta con grande soddisfazione dagli operatori della riviera casertana. Anche perché la possibilità di lavorare senza dover ogni anno essere costretti a rincorrere gli uffici per vedersi riconfermata la concessione offre una diversa serenità gestionale ed apre nuove prospettive. «Di certo - afferma Carmine, titolare di una struttura a Baia Domizia - poter lavorare con una stabilità di così lungo periodo, dopo le incertezze degli ultimi anni - offre la possibilità di pianificare con maggiore certezze gli investimenti». L' auspicio degli operatori casertani è di un rapido, e soprattutto, uniforme accoglimento da parte degli uffici competenti dell' istanza avanzata da Assobalneari. «Anche perché gli stabilimenti balneari sono forse, insieme con il mare, la più importante risorsa e fonte di attrazione del turismo nella zona, ad iniziare da Mondragone», afferma Pasquale, proprietario di un lido a Mondragone. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il 7 Novembre workshop su diffusione progetto BluAct. Salerno tra le città portuali promotrici Blue Economy

(FERPRESS) - Salerno, 5 NOV - Il 7 novembre prossimo, presso la Sala Genovesi della Camera di Commercio di Salerno si terrà un workshop per la diffusione del progetto europeo BluAct, che si interseca con il "Premio Best Practices Salerno" attraverso la sezione "Economia del Mare". Il seminario dal titolo "Napoli e Salerno. Quando il porto si fonde con la città" sarà tenuto da Francesco Messineo, Segretario Generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale**. In apertura i saluti di Sara Petrone, Consigliere Comunale e Project Coordinator, Marcello Gambardella, Amministratore delegato TraVelMar. Salerno è tra le sette città portuali europee coinvolte nel progetto di condivisione di buone pratiche di imprenditoria legata alla Blue Economy. Il progetto BluAct ha come obiettivo quello di trasferire alle città partner la pratica del BlueGrowth Initiative del Pireo. Si tratta di una competizione a premi per progetti di startup e piccole e medie imprese che ha come scopo quello di stimolare l' innovazione e la creazione di nuovi posti di lavoro.




Informare

Salerno

Giovedì a Salerno si terrà un workshop per la diffusione del progetto BluAct

Quella campana è tra le sette città portuali partner dell' iniziativa per promuovere la Blue Economy Giovedì prossimo, presso la Sala Genovesi della Camera di Commercio di Salerno, si terrà un workshop per la diffusione del progetto europeo BluAct, che si interseca con il "Premio Best Practices Salerno" attraverso la sezione "Economia del Mare". Il seminario, dal titolo "Napoli e Salerno. Quando il porto si fonde con la città", sarà tenuto da Francesco Messineo, segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. In apertura i saluti di Sara Petrone, consigliere comunale e project coordinator, Marcello Gambardella, amministratore delegato TraVelMar. Salerno è tra le sette città portuali europee coinvolte nel progetto di condivisione di buone pratiche di imprenditoria legata alla Blue Economy. Il progetto BluAct ha come obiettivo quello di trasferire alle città partner la pratica del BlueGrowth Initiative del Pireo. Si tratta di una competizione a premi per progetti di startup e piccole e medie imprese che ha come scopo quello di stimolare l' innovazione e la creazione di nuovi posti di lavoro.



The screenshot shows the infomARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and infomARE. The main headline reads: "Giovedì a Salerno si terrà un workshop per la diffusione del progetto BluAct". Below the headline, there is a sub-headline: "Quella campana è tra le sette città portuali partner dell'iniziativa per promuovere la Blue Economy". The article text begins with: "Giovedì prossimo, presso la Sala Genovesi della Camera di Commercio di Salerno, si terrà un workshop per la diffusione del progetto europeo BluAct, che si interseca con il 'Premio Best Practices Salerno' attraverso la sezione 'Economia del Mare'". The article continues to mention Francesco Messineo as the speaker and Sara Petrone and Marcello Gambardella as organizers. At the bottom of the screenshot, there is a search bar and a navigation menu.

Napoli Village

Salerno

Porto di Salerno, dopo una mareggiata lo specchio d' acqua diventa un tappeto di plastica

SALERNO - 'Siamo inorriditi dinanzi alla distesa di plastica nello specchio d' acqua del **Porto** di Salerno, apparsa dopo una mareggiata. Uno scenario simile a quello delle isole di plastica degli oceani, un campanello d' allarme di come la situazione sia critica anche nei nostri mari. Purtroppo il problema dei rifiuti in mare, e in particolare della plastica, si sta trasformando in una criticità sempre più grave. Occorrono risposte a stretto giro, e la politica deve fare la sua parte con interventi legislativi e regolamentari stringenti per fare in modo che i litorali siano effettivamente plastic free e che l' uso della plastica sia disincentivato'. Lo afferma il consigliere regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli. 'A Milano, all' interno della Darsena, sono stati installati i Seabin, un' invenzione di due surfisti australiana che permette di recuperare la plastica dispersa negli specchi d' acqua. Questi dispositivi si muovono a pelo d' acqua e filtrano 25mila litri l' ora, trattenendo la plastica e le altre fibre. Un solo dispositivo è capace di raccogliere mezza tonnellata di plastica in un anno. Non abbastanza per risolvere il problema ma è comunque un contributo per ridurre il livello di inquinamento dei mari. Sarebbe utile dunque valutarne l' impiego anche in Campania'.

Porto di Salerno, dopo una mareggiata lo specchio d'acqua diventa un tappeto di plastica

ARE U COOL? NO IN FLUFFY

adrART

the traveling canvas

GINEUNINA

FERTUNINA

Approvato il bilancio di previsione 2020 e il programma triennale 2020-2022 dell' AdSP dell' Adriatico Meridionale

Delibera unanime del Comitato di gestione Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha approvato all' unanimità il bilancio di previsione 2020 e il programma triennale delle opere 2020-2022. L' ente ha reso noto che consistente la parte di bilancio è riservata alla nuova infrastrutturazione e ai lavori di manutenzione degli scali: oltre 20 milioni di euro saranno destinati, nel 2020, all' implementazione e all' estensione dei servizi e alla realizzazione di opere infrastrutturali in tutti i porti del sistema, come da Programma Triennale delle Opere Pubbliche adottato lo scorso mese di luglio ed ora approvato con il bilancio di previsione. Nel documento, inoltre, sono previsti oltre cinque milioni di euro per acquisizioni immobiliari per il **porto** di Brindisi. Relativamente al **porto** di **Bari**, tra gli interventi di maggior rilievo figurano: lavori di realizzazione del terminal passeggeri alla banchina 10 (6,4 milioni di euro); intervento di rimodulazione e nuova riconfigurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility molo S. Vito extra Schengen (1,6 milioni); lavori di rifacimento impianto pubblica illuminazione piazzali darsena di levante (1,2 milioni); intervento di movimentazione dei sedimenti all'interno del bacino portuale (2,5 milioni); realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S. Vito (2 milioni). Per il **porto** di Brindisi gli interventi riguardano: potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro Costa Morena Ovest - realizzazione di un pontile con briccole (9,3 milioni); lavori di realizzazione terminal accoglienza provvisorio passeggeri crocieristi presso la testata nord dello sporgente di Costa Morena Est (0,9 milioni); lavori di riqualificazione dell' area adiacente il varco di Costa Morena ovest previa demolizione opere preesistenti (0,5 milioni). Per i porti di Barletta, Manfredonia e Monopoli sono previsti lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri - Progetto THEMIS (0,65 milioni). A questi si aggiungono per lo scalo di Barletta lavori di manutenzione dei fondali (2,8 milioni), per il **porto** di Monopoli lavori di escavo dei fondali (5 milioni) e per il **porto** di Manfredonia lavori di manutenzione dei fondali (5,2 milioni) e primi interventi di messa in sicurezza strutturale al Bacino Alti Fondali (0,9 milioni). Per le annualità successive, oltre alla conferma delle opere di grande infrastrutturazione già programmate in precedenza (come i nuovi accosti di S. Apollinare e cassa di colmata a Costa Morena Est nel **porto** di Brindisi) spicca il nuovo inserimento dal peso complessivo di 36 milioni di euro relativo ai "Lavori di costruzione di tre ormeggi presso il molo S. Cataldo da asservire alla sede logistica di **Bari** del Corpo delle Capitanerie di **Porto**", per lo scalo barese; intervento che segue gli accordi procedurali compiuti nei mesi scorsi con il Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** Guardia Costiera e con il Comune di **Bari** e che vede già l' avvio dell' iter finalizzato all' ottenimento di una variante localizzata. L' ente portuale ha specificato che, inoltre, sono da citare le opere in imminente fase di appalto o di aggiudicazione che andranno comunque a pesare nelle prossime annualità pur non inserite nel Piano Triennale tra cui, per il **porto** di Brindisi, la realizzazione della Vasca Idrica di accumulo a Costa Morena Est (0,7 milioni), il completamento della caratterizzazione ambientale nelle aree portuali a terra (0,7 milioni) e la riqualificazione della Stazione Marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II (0,9 milioni). Gli interventi previsti per il **porto** di **Bari** riguardano la Stazione marittima passeggeri molo S. Vito con lavori di installazione di un impianto di produzione di energia elettrica da moduli fotovoltaici (0,3 milioni) e i lavori di demolizione dei manufatti a ridosso del molo borbonico e riqualificazione spazi antistanti (0,3 milioni).



Informazioni Marittime

Bari

20 milioni per rifare il look dei porti pugliesi

Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale approva bilancio di previsione 2020 e piano triennale delle opere

L' anno prossimo oltre 20 milioni di euro saranno destinati alle infrastrutture e ai servizi del sistema portuale pugliese. Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) ha approvato il bilancio di previsione 2020 e il triennale 2020-2022. 20 milioni previsti come da Programma Triennale adottato a luglio e ora inseriti nel bilancio di previsione. Nel documento, inoltre, sono previsti oltre 5 milioni per acquisizioni immobiliari per il porto di Brindisi. Entriamo nel dettaglio.

Porto di Bari Lavori realizzazione terminal passeggeri banchina 10 (6,4 milioni); Intervento di rimodulazione e nuova riconfigurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility molo San Vito extra Schengen (1,6 milioni); Lavori di rifacimento impianto pubblica illuminazione piazzali darsena di levante. (1,2 milioni); Intervento di movimentazione dei sedimenti all' interno del bacino portuale (2,5 milioni); Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito (2 milioni); Stazione marittima passeggeri molo S. Vito. Lavori di installazione impianto di produzione di energia elettrica da moduli fotovoltaici (300 mila); Lavori di demolizione manufatti a ridosso del molo borbonico e riqualificazione spazi antistanti (300 mila). **Porto di Brindisi** Potenziamento degli ormeggi navi ro-ro Costa Morena Ovest: realizzazione di un pontile con briccole (9,3 milioni); Lavori di realizzazione terminal accoglienza provvisorio passeggeri crocieristi presso la testata nord dello sporgente di Costa Morena Est (900 mila); Lavori di riqualificazione dell' area adiacente il varco di Costa Morena ovest, previa demolizione opere preesistenti (500 mila); Realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est (700 mila); Completamento caratterizzazione ambientale aree portuali a terra (700 mila); Riqualificazione della stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II (900 mila). **Porti di Barletta, Manfredonia e Monopoli** Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri, progetto Themis (650 mila); Lavori di manutenzione dei fondali a Barletta (2,8 milioni); Lavori di escavo finalizzati all' approfondimento dei fondali a Monopoli (5 milioni); Lavori di manutenzione dei fondali a Manfredonia (5,2 milioni); Bacino Alti Fondali. Primi interventi di messa in sicurezza strutturale a Manfredonia (900 mila). Inoltre, 36 milioni saranno investiti per la costruzione di tre ormeggi al molo San Cataldo della sede logistica di **Bari** della Capitaneria. Un piano di sviluppo che, secondo il presidente dell' Adsp, Ugo Patroni Griffi, cerca di «rendere i porti del nostro sistema maggiormente competitivi e inseriti nei circuiti internazionali, attraverso un' oculata opera di infrastrutturazione e di estensione dei servizi. Abbiamo prodotto un documento finanziario che, basato su attente analisi e valutazioni del sistema economico e logistico nel suo complesso, consentirà l' avvio di una serie di attività strategiche per il nostro sistema. A partire da servizi e opere, ordinarie e straordinarie, per proseguire con il completamento della struttura organica, il rilancio dei traffici, con impulso alla promozione e ad interventi diretti, fino all' implementazione del nostro sistema informatico che ad oggi risulta già tra i più avveniristici in Italia».



AdSp Mam approva il bilancio

Massimo Belli

BARI Il Bilancio di previsione 2020 e il Triennale 2020-2022 è stato approvato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. Consistente la parte di bilancio riservata alla nuova infrastrutturazione e ai lavori di manutenzione degli scali. Oltre 20 milioni di euro saranno destinati, nel 2020, all'implementazione e all'estensione dei servizi e alla realizzazione di opere infrastrutturali in tutti i porti del sistema. Come previsto dal Programma triennale delle opere pubbliche adottato lo scorso mese di Luglio ed ora approvato in uno con il bilancio di previsione. Nel documento, inoltre, sono previsti oltre 5 milioni di euro per acquisizioni immobiliari per il porto di Brindisi. Tra gli interventi di maggior rilievo figurano Porto di Bari Lavori realizzazione terminal passeggeri banchina 10 (6,4 milioni di euro); intervento di rimodulazione e nuova configurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility molo S. Vito extra Schengen (1,6 mln); lavori di rifacimento impianto pubblica illuminazione piazzali darsena di levante. (1,2 mln); intervento di movimentazione dei sedimenti all'interno del bacino portuale (2,5 mln); realizzazione dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena interna molo S. Vito (2 mln). Porto di Brindisi Potenziamento degli ormeggi navi ro-ro Costa Morena Ovest: realizzazione di un pontile con briccole (9,3 mln); lavori di realizzazione terminal accoglienza provvisorio passeggeri crocieristi presso la testata nord dello sporgente di Costa Morena Est (0,9 mln); lavori di riqualificazione dell'area adiacente il varco di Costa Morena ovest , previa demolizione opere preesistenti (0,5 mln). Porti di Barletta, Manfredonia e Monopoli Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri Progetto THEMIS (0,65 mln). Inoltre, per il porto di Barletta: lavori di manutenzione dei fondali (2,8 mln); porto di Monopoli: lavori di escavo finalizzati all'approfondimento dei fondali (5 mln); porto di Manfredonia: lavori di manutenzione dei fondali (5,2 mln); Bacino Alti Fondali, primi interventi di messa in sicurezza strutturale (0,9 mln). Per le annualità successive, oltre alla conferma delle opere di grande infrastrutturazione già programmate in precedenza (come i nuovi accosti di S. Apollinare e cassa di colmata a Costa Morena Est nel porto di Brindisi) spicca il nuovo inserimento del costo complessivo di 36 milioni, relativo ai Lavori di costruzione di tre ormeggi presso il molo S. Cataldo da asservire alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto, per lo scalo barese; intervento che segue gli accordi procedurali compiuti nei mesi scorsi con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera e con il Comune di Bari e che vede già l'avvio dell'iter finalizzato all'ottenimento di una variante localizzata ex art. 22, comma 6 del D.lgs 169/2016, come modificato da ultimo dall'art.14 del D.lgs. 232/2017. Da citare, inoltre, le opere in imminente fase di appalto o di aggiudicazione che andranno comunque a pesare nelle prossime annualità pur non inserite nel Piano Triennale tra cui: Porto di Brindisi Realizzazione della Vasca Idrica di accumulo a Costa Morena Est (0,7 mln); completamento caratterizzazione ambientale aree portuali a terra (0,7 mln); riqualificazione della Stazione Marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II (0,9 mln). Porto di Bari Stazione marittima passeggeri molo S. Vito. Lavori di installazione impianto di produzione di energia elettrica da moduli fotovoltaici (0,3 mln); lavori di demolizione manufatti a ridosso del molo borbonico e riqualificazione spazi antistanti (0,3 mln). Ugo Patroni Griffi Il presidente dell'AdSp Mam, Ugo Patroni Griffi, ha così espresso la soddisfazione per aver approvato il bilancio di previsione 2020 e di quello triennale: I principali capisaldi del Bilancio, che risulta sano e assolutamente in linea con gli obiettivi ministeriali, testimoniano il nostro impegno nel voler rendere i porti del nostro sistema maggiormente competitivi



Messaggero Marittimo

Bari

e inseriti nei circuiti internazionali, attraverso un'oculata opera di infrastrutturazione e di estensione dei servizi. Abbiamo prodotto un documento finanziario che, basato su attente analisi e valutazioni del sistema economico e logistico nel suo complesso, consentirà l'avvio di una serie di attività strategiche per il nostro sistema. A partire da servizi e opere (ordinarie e straordinarie),- conclude Patroni Griffi- per proseguire con il completamento della struttura organica, il rilancio dei traffici, con impulso alla promozione e ad interventi diretti, fino all'implementazione del nostro sistema informatico che ad oggi risulta già tra i più avveniristici in Italia.

Avviso per formare un elenco

L' Authority in cerca di avvocati per incarichi di rappresentanza

L' **Authority** di **Sistema Portuale** cerca avvocati (con almeno 5 anni di esperienza) ai quali affidare incarichi di rappresentanza. Il relativo avviso è stato pubblicato nei giorni scorsi e per partecipare occorrono alcuni requisiti, tra cui l' abilitazione al patrocinio dinanzi alle giurisdizioni superiori; una comprovata esperienza professionale di durata non inferiore a cinque anni, in materia di contenzioso amministrativo, civile, giuslavoristico, penale e tributario, e il possesso di una polizza assicurativa. I candidati, inoltre, non dovranno essere stati destinatari di provvedimenti disciplinari e non dovranno avere rapporti di parentela o affinità entro il terzo grado con il presidente, i componenti del comitato di gestione dell' **Authority** e i soggetti a diretta collaborazione degli stessi, il segretario generale e i dipendenti dell' Authority. Le domande (redatte con il modello disponibile in rete) vanno inviate alla pec: protocollo@pec.adspmam.it. L' AdspMam procederà poi a formare un elenco in ordine alfabetico da pubblicare sul proprio sito. Volte per volta, la scelta del legale avverrà previa consultazione di almeno tre professionisti iscritti nell' elenco, tenuto conto del livello di complessità della controversia, del valore economico dell' affidamento, dell' esperienza professionale, nonché del criterio di rotazione.

IV | BRINDISI | CITTÀ

PORTO E DINTORNI

CASSA DI COLMATA E ALTRO
Tre in quattro più o meno, la finalizzazione della
vasta di acciunio a Costa Marina e dis-
ponibile con il contratto per gli alloggi Raito

Opere infrastrutturali destinati alla città fondi per 13 milioni di euro

Il Comune di Brindisi ha ottenuto il finanziamento per opere infrastrutturali per un valore complessivo di 13 milioni di euro. Le opere, che saranno realizzate in più fasi, riguardano la sistemazione delle spiagge, la manutenzione delle strade e la creazione di nuove aree verdi. Il finanziamento è stato ottenuto grazie all'adesione del Comune al bando "Città più verdi" promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

«Un direttore generale alla Multiservi, ennesimo spreco di denaro pubblico»

Il Comune di Brindisi ha nominato un nuovo direttore generale della società Multiservi. La nomina è stata contestata da alcuni cittadini, che ritengono che si tratti di un ennesimo spreco di denaro pubblico. Secondo i contestatori, la società Multiservi è stata creata solo per favorire l'ingresso in politica di un certo numero di esponenti locali.

«Fondo integrazione affitti il Comune prepari il bando»

Il Comune di Brindisi ha deciso di partecipare al bando "Fondo integrazione affitti" promosso dal Ministero delle Politiche Regionali. Il bando è destinato a finanziare interventi di riqualificazione urbana e di creazione di nuove aree residenziali. Il Comune di Brindisi ha già avviato le procedure per la partecipazione al bando.

Brindisi Report

Brindisi

Autorità portuale, cercansi avvocati per rappresentanza e difesa

Professionisti con almeno 5 anni di esperienza in contenziosi penali, civili, tributari, giuslavoristici e amministrativi

STEF.DE.CRI

BRINDISI - L' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale cerca avvocati ai quali affidare incarichi di rappresentanza, difesa e patrocinio legale dell' Ente: l' appello è rivolto a professionisti con almeno cinque anni di esperienza. L' avviso pubblico L' avviso porta la firma del presidente Ugo Patroni Griffi, "in conformità ai principi di libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, rotazione, proporzionalità, nonché di pubblicità, economicità ed efficienza cui deve ispirarsi l' azione della Pubblica Amministrazione". Per chiedere l' inserimento nell' elenco è necessario essere in possesso di questi requisiti: abilitazione al patrocinio dinanzi alle giurisdizioni superiori; comprovata esperienza professionale, dimostrata allegando il proprio curriculum vitae, di durata non inferiore a cinque anni, in una o più delle seguenti materie: contenzioso amministrativo, civile, giuslavoristico, penale e tributario. E' richiesto, inoltre, il "possesso di una polizza assicurativa per responsabilità professionale con un massimale assicurato di almeno euro cinquecentomila euro. I candidati non dovranno essere stati destinatari di provvedimenti disciplinari relativi all' esercizio della professione forense e non dovranno avere rapporti di parentela o affinità entro il terzo grado con il presidente, i componenti del comitato di gestione dell' **Autorità** e i soggetti a diretta collaborazione degli stessi, il segretario generale e i dipendenti dell' **Autorità**. Le domande di iscrizione dovranno essere redatte secondo il modello disponibile sul sito internet dell' Authority, firmate digitalmente ed inviate alla pec: protocollo@pec.adspmam.it. Le istanze devono contenere: dati anagrafici e copia di un documento di identità in corso di validità; curriculum vitae con indicazione della data di iscrizione all' albo professionale, nonché di ogni attività ed esperienza ritenuta utile ai fini della valutazione della domanda di iscrizione e della possibile selezione di cui all' art. 5; copia della polizza professionale. "L' **Autorità** procede a formare l' elenco iscrivendo in ordine alfabetico tutti coloro che risultino in possesso dei requisiti richiesti, distinto per sezioni" e "provvederà alla pubblicazione dell' elenco nella sezione "Amministrazione Trasparente" del proprio sito istituzionale. È facoltà del professionista iscritto chiedere in ogni momento la cancellazione dall' elenco. Decorso il termine di tre anni dalla data di indicazione del presente avviso, l' **Autorità** procede all' aggiornamento dell' elenco mediante la pubblicazione di un nuovo avviso pubblico. L' affidamento dell' incarico La scelta del legale "avviene previa consultazione di almeno tre professionisti iscritti nell' elenco, tenuto conto del livello di complessità della controversia, del valore economico stimato dell' affidamento, dell' esperienza professionale maturata nell' ambito di specializzazione di riferimento, nonché del criterio di rotazione degli inviti ove compatibile con le esigenze da soddisfare nel caso di specie". Eventuali informazioni possono essere chieste via pec, esplicitando in oggetto la dicitura "Avviso pubblico per la costituzione di un elenco di avvocati", all' indirizzo protocollo@pec.adspmam.it.

Opere infrastrutturali destinati alla città fondi per 13 milioni di euro

Tredici milioni di euro (spalmati in tre anni) per la realizzazione di opere infrastrutturali, oltre a cinque milioni di euro per acquisizioni immobiliari. È quanto prevede per il porto di Brindisi il Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2020-2022, approvato - unitamente al bilancio di previsione - dal Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale (che, peraltro, ha chiuso l' esercizio finanziario con un utile di 700mila euro). Complessivamente, per il 2020, sono destinati 20 milioni di euro all' implementazione e all' estensione dei servizi e alla realizzazione di opere infrastrutturali in tutti i porti del **sistema**. Per quanto concerne il porto di Brindisi, gli interventi previsti nel 2020 sono i seguenti: potenziamento ormeggi per le navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest, attraverso la realizzazione di un pontile con briccole (spesa stimata: 9,3 milioni di euro); lavori di realizzazione terminal accoglienza provvisorio passeggeri crocieristi presso la testata nord dello sporgente di Costa Morena Est (spesa stimata: 900mila euro); lavori di riqualificazione dell' area adiacente il varco di Costa Morena ovest, previa demolizione delle opere preesistenti (spesa stimata: 500mila euro). Per quanto concerne, invece, le annualità successive, sono da citare anche le opere in imminente fase di appalto o di aggiudicazione che andranno comunque a pesare nelle prossime annualità, pur non inserite nel Piano Triennale, tra cui: la realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est (spesa stimata: 700mila euro); il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra (spesa stimata: 700mila euro) e la riqualificazione della stazione marittima lato mare, nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti piazza Vittorio Emanuele II (spesa stimata: 900mila euro). Soddisfatto, ovviamente, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale: «I principali capisaldi del bilancio, che risulta sano e assolutamente in linea con gli obiettivi ministeriali commenta al riguardo Ugo Patroni Griffi - testimoniano il nostro impegno nel voler rendere i porti del nostro **sistema** maggiormente competitivi e inseriti nei circuiti internazionali, attraverso un' oculata opera di infrastrutturazione e di estensione dei servizi. Abbiamo prodotto un documento finanziario che, basato su attente analisi e valutazioni del **sistema** economico e logistico nel suo complesso, consentirà l' avvio di una serie di attività strategiche per il nostro **sistema**. A partire da servizi e opere (ordinarie e straordinarie) conclude Patroni Griffi -, per proseguire con il completamento della struttura organica, il rilancio dei traffici, con impulso alla promozione e ad interventi diretti, fino all' implementazione del nostro **sistema** informatico che ad oggi risulta già tra i più avveniristici in Italia».



Brindisi Report

Brindisi

Porto di Brindisi: ecco le opere previste fra il 2020 e il 2022

Approvati i bilanci di previsione 2020 e il triennale 2020-2022. Fondi per il terminal di accoglienza provvisorio per i crocieristi, accosti a Sant' Apollinare e cassa di colmata a Costa Morena Est

BRINDISI - Cinque milioni di euro per acquisizioni immobiliari, un terminal di accoglienza provvisorio per i crocieristi e la conferma dei nuovi accosti di Sant' Apollinare e della cassa di colmata a Costa Morena Est. Queste alcune fra le opere da realizzare nel porto di Brindisi inserite nei bilanci di previsione 2020 e triennale 2020-2022 approvati all' unanimità dal comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, riunitosi lo scorso 30 ottobre. Complessivamente, per il 2020, sono destinati 20 milioni di euro all' implementazione e all' estensione dei servizi e alla realizzazione di opere infrastrutturali in tutti i porti del **sistema**, come da Programma Triennale delle Opere Pubbliche adottato lo scorso mese di luglio ed ora approvato in uno con il bilancio di previsione. L' esercizio si presenta con un avanzo finanziario di parte corrente di 700mila euro. Interventi previsti nel 2020 Per quanto riguarda il bilancio di previsione 2020, il porto di Brindisi sarà interessato dai seguenti interventi: potenziamento degli ormeggi navi Ro - Ro Costa Morena Ovest e realizzazione di un pontile con bricole (9,3 milioni); lavori di realizzazione terminal accoglienza provvisorio passeggeri crocieristi presso la testata nord dello sporgente di Costa Morena Est (900mila euro); lavori di riqualificazione dell' area adiacente il varco di Costa Morena ovest , previa demolizione opere preesistenti (0500mila euro). Annualità 2020-2022 Per le annualità successive, sono previste risorse per la realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est (700mila euro), il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra (700mila euro), la riqualificazione della stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti piazza Vittorio Emanuele II (900mila euro). Patroni Griffi: "Porti maggiormente competitivi e inseriti nei circuiti internazionali" I principali capisaldi del Bilancio, che risulta sano e assolutamente in linea con gli obiettivi ministeriali, - commenta il presidente dell' Adsp Mam Ugo Patroni Griffi- testimoniano il nostro impegno nel voler rendere i porti del nostro **sistema** maggiormente competitivi e inseriti nei circuiti internazionali, attraverso un' oculata opera di infrastrutturazione e di estensione dei servizi". "Abbiamo prodotto un documento finanziario che, basato su attente analisi e valutazioni del **sistema** economico e logistico nel suo complesso, consentirà l' avvio di una serie di attività strategiche per il nostro **sistema**. A partire da servizi e opere (ordinarie e straordinarie), - conclude Patroni Griffi- per proseguire con il completamento della struttura organica, il rilancio dei traffici, con impulso alla promozione e ad interventi diretti, fino all' implementazione del nostro **sistema** informatico che ad oggi risulta già tra i più avveniristici in Italia."

Trema anche l' indotto: «Gli ultimi anni sono già stati drammatici»

I sindacati: «Si è dimezzato il numero dei lavoratori»

FRANCESCO CASULA

Francesco CASULA «I lavoratori dell' indotto sono quelli che hanno pagato finora il prezzo più alto: dal 2008 a oggi sono dimezzati nel numero e anche le retribuzioni, a causa del dumping contrattuale, sono notevolmente calate». La paura per il futuro dell' ex Ilva di Taranto serpeggia tra i dipendenti della fabbrica come tra coloro che lavorano nell' appalto dello stabilimento siderurgico. Un settore già fortemente penalizzato nell' ultimo decennio e che, con l' arrivo a Taranto di ArcelorMittal, ha subito un altro duro colpo. «Per ora spiega Francesco Bardinella di Fillea Cgil le imprese restano in attesa: non abbiamo registrato iniziative, ma è chiaro che si attende speranzosi che la questione si risolva. Diversamente è chiaro a tutti che questa sarebbe la mazzata finale per chi negli anni ha già pagato un prezzo altissimo. Dal 2008 a oggi - ha aggiunto Bardinella - siamo passati da quasi 6mila lavoratori nell' indotto ad appena 3500. Nei settori metalmeccanici, edili e dei servizi è una perdita importante: parliamo di un numero che oggi rappresenta poco più della metà dei lavoratori presenti nel 2008. Alla crisi dell' acciaio si è aggiunto il fenomeno del dumping, un meccanismo per cui ai lavoratori vengono sottoposti contratti collettivi di altri settori che risultano più vantaggiosi per le imprese che posso partecipare a gare d' appalto con sconti maggiori. Ma chi paga sono sempre i lavoratori». La bufera giudiziaria e la immensa mole di lavori per l' adeguamento degli impianti della fabbrica ionica avrebbe dovuto portare una ripresa delle condizioni e invece ArcelorMittal in questo anno ha compiuto scelte che hanno penalizzato fortemente il settore. Nell' addendum al contratto di gestione dello stabilimento, firmato dalla multinazionale dell' acciaio con l' allora vice premier Luigi Di Maio, Arcelor si era impegnata a tutelare e promuovere le aziende pugliesi che forniscono servizi all' acciaieria: le assicurazioni sono state più volte ribadite, ma sono state in alcuni casi solo parole. A giugno scorso, la gestione del traffico marittimo in arrivo è stata affidata a una multinazionale con sede nelle Antille, a discapito delle agenzie marittime del luogo. I contratti scaduti il 30 settembre per le pulizie industriali non sono stati rinnovati: uno degli imprenditori ha svelato all' epoca alla stampa che gli era stato chiesto di ridurre del 40 per cento il costo del lavoro. Una richiesta inaccettabile. E ancora buona parte dell' indotto sarebbe finito nelle mani di Alliance Group Services con sede in Lussemburgo, società guidata da Emmanuel Rodriguez che è anche direttore acquisti di ArcelorMittal Italia. Un altro degli amministratori è Philippe Ligier de Laprade, general manager di Arcelor. Insomma, tutto in famiglia e le promesse di valorizzare le imprese dell' indotto, sono rimaste tali. Anche in ambito **portuale**, la partenza della multinazionale sarebbe una paralisi. «Lo stabilimento ha chiarito Sergio Prete, presidente dell' **Autorità portuale** ionica rappresenta oggi l' 80 per cento del traffico **portuale**. E quindi l' 80 per cento delle entrate e dei servizi portuali per tutte le imprese che ruotano intorno alle operazioni. In questo momento, il blocco delle attività sarebbe davvero molto problematico. Dall' anno prossimo ha aggiunto Prete riprende vita il terminal container e la tendenza si ridurrà, ma non bisogna dimenticare che i tempi di Tct il traffico generato non superava il 15% delle attività portuali». Insomma anche l' avvio delle attività portuali rappresenterebbe per l' ambito **portuale** solo un quarto del lavoro prodotto dalle attività della fabbrica. E poi ci sarebbe la questione delle banchine che il siderurgico ha in concessione: «Non sarebbe assolutamente una cosa semplice né veloce rimettere quelle banchine in condizioni di tornare sul mercato ha chiarito il presidente Prete - perché una volta



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

restituite quelle infrastrutture dovrebbero essere smantellate dato che sono progettate per le esclusive esigenze della fabbrica. Subito dopo bisognerebbe bonificarle e infine adeguarle con interventi importanti per le eventuali nuove attività». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Prospettive di crescita, recupero di Tfr e crediti «Soddisfatti dall'offerta del Consorzio Cantieri»

Assunzione con contratto solido e con prospettive di crescita, recupero del Tfr e delle mensilità pregresse per i 19 operai, ex dipendenti dei cantieri navali Cbs e Damarin, che saranno riassorbiti dalla nuova società del Consorzio Cantieri riuniti del Mediterraneo secondo quanto stabilito dalla concessione demaniale da parte della **Autorità di sistema portuale**. I dettagli dell'aspetto occupazionale dell'annosa vicenda che si è protratta per un lungo anno e mezzo, tra tavoli di concertazione e ricorsi al Tar, sono stati forniti dal sindacato Fiom Cgil a commento della positiva soluzione annunciata dall'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico meridionale due giorni fa. «La notizia della concessione delle aree decadute di CbsDamarin al nuovo Consorzio ci rassicura e ci soddisfa. Tutti gli ex dipendenti saranno riassorbiti dalla nuova società con un futuro lavorativo certo, finalmente» ha commentato la Fiom per bocca del suo segretario generale Angelo Leo. «Abbiamo seguito con coerenza e costanza un anno e mezzo di trattative tra Task force regionale con il presidente Leo Caroli e la disponibilità e pazienza della Prefettura di Brindisi, e apprendiamo positivamente del provvedimento di affidamento dell'**Autorità portuale** che significa il riassorbimento di questi 16 ex dipendenti che vedranno, oltre a un contratto certo e prospettive di crescita, il recupero del Tfr e delle mensilità pregresse» prosegue Leo. L'Authority, infatti, dopo una lunga vertenza, ha dato l'ok al Consorzio Cantieri riuniti del Mediterraneo che, mesi fa, ha presentato richiesta di concessione trentennale utile a garantire il proseguo delle attività della cantieristica navale nel porto di Brindisi. È stato il comitato di gestione dell'**Autorità di sistema** che, nel corso della seduta del 30 ottobre scorso, si è favorevolmente espresso, all'unanimità, sulla possibilità di rilasciare titolo di legittimazione per l'utilizzo delle aree demaniali marittime nel porto a favore del Consorzio che ha presentato un piano industriale dettagliato confermando la solidità finanziaria, il portafoglio clienti delle imprese aderenti (Operazione srl, S&Y srl e Marine Management & Supplies srl, tutte di Napoli), le prospettive di rilancio produttivo e dell'occupazione, facendosi carico di coprire le pendenze delle imprese che lo precedevano. I cantieri Damarin srl e Cbs srl dovevano corrispondere un cospicuo numero di canoni di concessione tanto che l'ente **portuale** ha adottato il provvedimento di decadenza della concessione, confermata dal Tar di Lecce. Poi, su richiesta delle organizzazioni sindacali, si era aperto un tavolo di confronto presso il Comitato regionale per il monitoraggio del **sistema** economico produttivo e delle aree di crisi (il cosiddetto Sepac), per individuare le migliori soluzioni da adottare a tutela dei dipendenti delle imprese già concessionarie, proprio per scongiurare perdite di posti di lavoro connesse alla decadenza delle concessioni. «Dobbiamo riconoscere il contributo del segretario nazionale, Maurizio Landini, e Roberto D'Andrea della Fiom nazionale, i segretari Cgil Pino Gesmundo e Antonio Macchia, l'impegno della **Autorità portuale** di porre fine alla sofferenza dei lavoratori nel tempo più rapido possibile, oltre che la correttezza della nuova impresa subentrante nell'accoglimento delle richieste sindacali e della grande opportunità di sviluppo che si accingono a costruire per il futuro industriale del porto di Brindisi ha concluso la Fiom Cgil.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

C.Ves. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AdSP Adriatico Meridionale: ok a uso di aree demaniali nel porto di Brindisi a favore del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo

(FERPRESS) - **Brindisi**, 5 NOV - Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Meridionale, nel corso della recente seduta del 30 ottobre scorso, si è favorevolmente espresso all' unanimità sulla possibilità di rilasciare titolo di legittimazione per l' utilizzo di mq 34.460 di aree demaniali marittime nel **porto di Brindisi** a favore del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, apprezzando positivamente il piano industriale dallo stesso presentato, la solidità finanziaria, il portafoglio clienti delle imprese aderenti al Consorzio stesso (Operazione srl, S&Y srl e Marine Management & Supplies srl, tutte di Napoli), le prospettive di rilancio produttivo e dell' occupazione . In particolare - riferisce una nota dell' ADSP - e' stato valutato con soddisfazione l' impegno alla immediata assunzione di n. 19 lavoratori già alle dipendenze dei precedenti concessionari. Si deve precisare al riguardo che le aree in questione erano oggetto di concessione demaniale in favore dei cantieri Damarin srl e CBS srl; tuttavia, a seguito di ripetute violazioni e inadempimenti alle clausole contrattuali con particolare riferimento alla omessa corresponsione dei canoni dovuti e reiteratamente richiesti, l' Autorità di Sistema si vedeva costretta ad adottare il provvedimento di decadenza della concessione, confermata dal TAR Lecce. Su richiesta delle Organizzazioni Sindacali, si era aperto un tavolo di confronto presso il SEPAC regionale, al fine di individuare le migliori soluzioni da adottare a tutela del personale dipendente delle imprese già concessionarie, al precipuo scopo di scongiurare perdite di posti di lavoro connesse alla decadenza delle concessioni in argomento. A seguito di una lunga serie di incontri, si è configurata una soluzione efficace, attraverso l' intervento di un nuovo operatore della cantieristica, il Consorzio suindicato che si è proposto per la gestione delle aree demaniali con un piano industriale di significativa rilevanza, e che, in particolare, ha assunto l' impegno di corrispondere all' Ente portuale tutti i canoni non versati dalle società già concessionarie, nonché di assumere tutto il personale già alle loro dipendenze, per un totale di 19 persone. Tale soluzione aveva peraltro già ottenuto pieno riconoscimento e soddisfazione unanime nel corso di un recente incontro congiunto presso la Prefettura di **Brindisi**, tenuto conto dell' importante obiettivo sostenuto dalle Organizzazioni Sindacali in ordine al mantenimento dei livelli occupazionali e di nuovo sviluppo delle attività' produttive che i precedenti concessionari non sono stati in grado di assicurare negli ultimi anni. Da precisare, inoltre, che le società ex concessionarie si trovano in uno stato di dissesto economico finanziario che ha impedito alle stesse di corrispondere i canoni demaniali, di approvare i bilanci degli ultimi anni e che il patrimonio netto delle stesse risulta pesantemente negativo e non è stato possibile la doverosa ricapitalizzazione. Pende, peraltro, per una delle società, una istanza di fallimento da parte dei dipendenti che vantano crediti per mancato pagamento di arretrati di notevole entità. Manca ora l' ultimo passaggio: la riconsegna all' Autorità di Sistema dei beni occupati da parte dei precedenti concessionari, allo scopo di consentire la formalizzazione della concessione al Consorzio che nell' immediato costituisce l' unica seria e concreta possibilità di riavviare speditamente le attività produttive con il conseguente riassorbimento dei lavoratori, attraverso l' insediamento del nuovo soggetto investitore che potrà garantire il proficuo utilizzo dei beni appartenenti al demanio marittimo, obiettivo questo che costituisce la missione istituzionale dell' Autorità di Sistema Portuale".



Il Nautilus

Taranto

Premio Internazionale H.A.L.P. al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio Sergio Prete

H.A.L.P. 'Humanitarian Aid Life Programs' è un' associazione di promozione sociale ed opera esclusivamente per fini di solidarietà sociale, persegue obiettivi al fine di migliorare le condizioni della Terra partendo dall' affermazione e attuazione dei principi della pace, del pluralismo delle culture, della solidarietà tra i popoli e della cooperazione nella piena realizzazione dei diritti fondamentali dell' uomo ispirandosi ai principi sanciti dalle Nazioni Unite e dalle convenzioni della Comunità Europea. Il giorno 26 ottobre, presso il Castello Aragonese di **Taranto** il Presidente prof. Avv. Sergio Prete ha ricevuto il prestigioso Premio Internazionale Halp Cultura, per il suo impegno nel rilancio delle attività portuali del **porto di Taranto**.



Reggio e Villa unite nella lotta

Il porto cittadino a servizio del turismo. "Patto" fra i sindaci Falcomatà e Siclari

Daniela Gangemi Un confronto aperto su una tematica di grande rilevanza che ha trovato una comunione d' intenti. Presso la sede della Fondazione Mediterranea, presieduta da Vincenzo Vitale, si è svolto un incontro per discutere della questione dello spostamento a Pentimele del 40% del traffico gommato diretto da Villa a Tremestieri. Presenti oltre all' incontro lo stesso Vitale, il sindaco di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà (Pd) e il primo cittadino di Villa San Giovanni, Giovanni Siclari (FI). «Non capita tutti i giorni - ha dichiarato Vitale - di poter vedere esponenti politici di opposti schieramenti stare seduti allo stesso tavolo a discutere con calma e disponibilità, senza oppositive prese di posizione, trovando alla fine un accordo di forma e sostanza su come affrontare, e possibilmente risolvere, un problema che interessa tutta la collettività. Questa è la sola politica che la Fondazione Mediterranea vuole portare avanti, quella che si riallaccia al concetto greco di politica vista come la più nobile delle attività umane, ovvero rivolta alla ricerca del bene comune». La Fondazione Mediterranea da sempre è impegnata a realizzare un' idea di Città Metropolitana dello Stretto che vada oltre i campanilismi e le divisioni partitiche. «Gli attracchi a Pentimele - ha evidenziato Falcomatà - sono un' ipotesi devastante per quella che è la nostra idea di Città, proiettata a un uso turistico del suo **porto**, oltre che foriera di irrisolvibili problematiche legate all' aumento del traffico e del relativo inquinamento acustico e ambientale. Inoltre, non bisogna dimenticare la sicurezza stradale che verrebbe inficiata dal passaggio quasi continuo di tir sul viadotto di accesso al **porto**». Pur tralasciando l' ipotesi dello spostamento degli attracchi a Bolano di Villa, la scelta del **porto** immediatamente a Sud delle Ferrovie dello Stato, più facilmente realizzabile e certamente meno costosa dell' ipotesi Bolano, sarebbe la soluzione ideale secondo gli interlocutori, comportando l' eliminazione del traffico nel centro di Villa e l' utilizzo per fini turistici dell' ex zona del lido Cenide, oltre che porre fine all' opzione Pentimele. «In un' ottica campanilistica e di ripiegamento sui propri interessi partitici e cittadini - ha affermato Siclari - , avremmo potuto non interessarci della questione che, tutto sommato, allenterebbe la morsa del traffico gommato nel centro di Villa. Ma non è così che si fa crescere la Città metropolitana, alla quale crediamo e nel cui futuro investiamo. È per questo motivo che abbiamo deciso di appoggiare la linea reggina contraria allo spostamento dei tir a Pentimele». I Comuni di Reggio e Villa insieme alla Città metropolitana hanno sposato questa soluzione che intendono portare avanti con fermezza e decisione e, soprattutto, in modo concordato e sinergico, grazie ancora una volta all' attività catalizzatrice della Fondazione Mediterranea e del suo presidente Vincenzo Vitale.



La Fit-Cisl e il "nodo" delle grandi navi «Operatività H24 per l'occupazione»

Domenico LatinoGIOIA TAURO «I rimorchiatori devono poter operare in sicurezza anche nelle ore notturne con le navi di grandi dimensioni; l'operatività va estesa H24 per incrementare volumi e occupazione». È quanto chiede la segreteria regionale della Fit-Cisl auspicando per il futuro «una maggiore partecipazione per garantire sicurezza, produttività e conseguente aumento dell'occupazione». Il sindacato in una lunga analisi ricorda come il porto di Gioia Tauro, negli anni '80 fiore all'occhiello e motivo di riscatto della regione, abbia subito lunghi periodi di abbandono e di promesse mai mantenute. «Oggi - si evidenzia in una nota stampa - con l'acquisizione del 100% delle quote del terminal da parte di Til, società legata a Msc, tende a registrare una timida ripresa. Til sta dimostrando con i fatti di voler veramente investire sul territorio, ammodernando la struttura e rinnovando i mezzi e le gru». Ma per la Fit-Cisl, «se da un lato si registra un incremento di traffico superiore al 14%, dall'altro piloti, rimorchiatori e ormeggiatori devono poter operare in condizioni di sicurezza adeguate, visto il regolare approdo di navi di grandi dimensioni. Tant'è che nell'ultimo semestre si sono svolte le simulazioni per capire come ormeggiarle in sicurezza da parte dei servizi tecnico nautici della struttura. Poiché i costi gestionali di una nave del genere sono elevatissimi - spiega la segreteria regionale - il porto non può continuare ad essere operativo esclusivamente durante le ore diurne. Il fermo in rada causa rallentamenti che si ripercuotono sulla gestione della linea». Negli ultimi sei mesi, tutti gli operatori tecnico nautici hanno dato il loro contributo. In particolare la società Con.Tug, concessionaria del servizio di rimorchio, avrebbe dichiarato di essere pronta a fare investimenti per potenziare la flotta inserendo un quarto rimorchiatore in servizio, che significa nuove assunzioni per il relativo armamento. «Siamo rimasti sorpresi - aggiunge la Fit-Cisl - dall'esito della riunione, tenutasi giorni addietro, durante la quale i piloti hanno dichiarato che per loro non ci sono i presupposti per effettuare la manovra di notte chiedendo la messa in funzione di un dispositivo denominato "correntometro" e interventi di potenziamento degli impianti di illuminazione». La Fit-Cisl ritiene che «la sicurezza sia imprescindibile e va garantita in modo prioritario ma non giustifica i ritardi. Non si poteva avviare da subito l'adeguamento? - ci si domanda -. Il porto di Gioia Tauro non può permettersi queste battute di arresto. Sono infatti numerose le famiglie che sperano che almeno un componente il proprio nucleo possa trovare un lavoro onesto per vivere con dignità». Il sindacato reputa che in questo particolare momento storico più che mai sia fondamentale «lavorare in sinergia per risolvere i problemi con celerità. La Calabria e i nostri figli - conclude la nota - hanno assolutamente bisogno di questo». «Il fermo in rada causa rallentamenti che incidono sulla gestione della linea»



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

PORTO La proposta di Fit Cisl che non dimentica la sicurezza

«Far operare i rimorchiatori anche durante le ore notturne»

GIOIA TAURO - Far operare in sicurezza, anche nelle ore notturne e con navi di grandi dimensioni, i rimorchiatori del porto di Gioia Tauro. È questa la richiesta avanzata dalla segreteria regionale Fit Cisl Calabria. «Til sta dimostrando con i fatti - recita una nota - di voler veramente investire sul nostro territorio, ammodernando la struttura e rinnovando i mezzi e le gru. Se da un lato si registra un incremento di traffico superiore al 14% con il regolare approdo di navi di grandi dimensioni tant'è che nell'ultimo semestre si sono svolte le simulazioni per capire come ormeggiarle in sicurezza da parte dei servizi tecnico nautici della struttura: "Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori" che devono poter operare in condizioni di sicurezza adeguate. Poiché i costi gestionali di una nave del genere sono elevatissimi, il porto non può continuare ad essere operativo esclusivamente durante le ore diurne. Il fermo in rada causa rallentamenti si ripercuotono sulla gestione della linea». «Negli ultimi sei mesi - prosegue il sindacato - tutti gli operatori tecnico nautici hanno dato il loro contributo. In particolare la società Con.Tug concessionaria del servizio di rimorchio che ha dichiarato di essere pronta a fare investimenti per potenziare la flotta inserendo un 4 rimorchiatore in servizio, che significa nuove assunzioni per il relativo armamento. Siamo rimasti sorpresi dall'esito della riunione tenutasi giorni addietro dove i Piloti hanno dichiarato che per loro non ci sono i presupposti per effettuare la manovra di notte chiedendo la messa in funzione di un dispositivo denominato "corretometro" e interventi di potenziamento degli impianti di illuminazione». «La Fit Cisl - conclude la nota - ritiene che la sicurezza sia imprescindibile e va garantita in modo prioritario ma non giustifica i ritardi "non si poteva avviare da subito l'adeguamento?" il Porto di Gioia Tauro non può permettersi queste battute di arresto. Per il futuro auspichiamo una maggiore partecipazione per garantire sicurezza, produttività e conseguente aumento dell'occupazione».



Autorità portuale Il ministero cerca il "primo" presidente

Alfonso Nasoreggio calabria È svolta anche per il **sistema portuale** calabrese. Dopo Mario Paolo Mega che si è insediato a Messina al vertice della nuova Authority dello Stretto e che si presenta alla stampa domani, adesso tocca scegliere il "primo" presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno Meridionale e dello Jonio. Attualmente l' ente calabrese con sede a Gioia Tauro è rimasto ancorato in base al vecchio istituto dell' **autorità portuale** (dal 2016 i porti sono gestiti dalle **autorità** di **sistema portuale** a seguito della riforma licenziata dall' ex ministro Graziano Delrio), commissariato da quattro anni e guidato da Andrea Agostinelli. Ieri il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di presidente dell' **Autorità**. La scelta del nome di chi verrà designato presidente verrà poi fatta dal ministro, con l' intesa dei Presidenti delle regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il Presidente dell' AdSP venga «scelto fra cittadini dei Paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**. La partecipazione all' avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente

mediante posta elettronica, entro il 26 novembre prossimo». Il ministro De Micheli che nelle settimane scorse aveva incontrato tutti i commissari-presidenti delle **Autorità** Portuali, aveva sottolineato la necessità di andare avanti con l' individuazione di tutti i soggetti di vertice degli enti. Dopo che i porti calabresi sono stati "divisi" e due di essi (Reggio Calabria e Villa) assegnati alla Sicilia, adesso può partire anche la nuova era della portualità calabrese che vede in Gioia Tauro il punto centrale insieme agli altri scali di Palmi, Corigliano, Crotona (vecchio e nuovo porto), Taureana di Palmi. La nomina avverrà molto probabilmente nel nuovo anno e si aspetterà comunque l' esito del ricorso della Regione Calabria contro l' istituzione di una nuova **Autorità** portuale dello Stretto di Messina che sarà discusso dalla Corte Costituzionale a gennaio prossimo. Una guerra quella sui porti che ha provocato anche una paralisi amministrativa sulle nomine. E infatti, l' ente calabrese è rimasto commissario ed è rimasto l' ultimo in Italia senza passare al nuovo **sistema** post riforma. Ora la prima cosa che servirà capire è se l' attuale commissario, Andrea Agostinelli, aderirà all' avviso. Pare comunque di sì. L' ente era rimasto l' unico a essere legato alla vecchia disciplina.



Informare

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Avviata la raccolta delle manifestazioni d' interesse per l' incarico di presidente dell' AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

L' ente ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la raccolta di manifestazioni d' interesse per l' incarico di presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ente che ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia. Questo ente portuale è nato dalla scissione dell' AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto che ha portato anche alla istituzione dell' AdSP dello Stretto che ha competenza sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. La scelta del nome di chi verrà designato presidente dell' AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio verrà fatta dal ministro con l' intesa dei presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il presidente dell' AdSP venga "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell' Unione Europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale". La partecipazione all' avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell' economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto in lingua italiana secondo il modello di curriculum vitae europeo e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro il 26 novembre 2019, all' indirizzo e-mail: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it . Il Ministero ha ricordato che l' avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l' elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae.

inforMARE
Il quotidiano online per gli operatori e gli utenti del trasporto

3 novembre 2019

Avviata la raccolta delle manifestazioni d'interesse per l'incarico di presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

L'ente ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la raccolta di manifestazioni d'interesse per l'incarico di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ente che ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia. Questo ente portuale è nato dalla scissione dell'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto che ha portato anche alla istituzione dell'AdSP dello Stretto che ha competenza sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

La scelta del nome di chi verrà designato presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio verrà fatta dal ministro con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il presidente dell'AdSP venga "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto in lingua italiana secondo il modello di curriculum vitae europeo e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro il 26 novembre 2019, all'indirizzo e-mail: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it.

Il Ministero ha ricordato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Incontra il servizio gratuito.

Cerca il tuo allegato

Destinatario	Data di arrivo	Data di partenza	Carica
0 altri destinatari	2019	2019	

Seleziona la lingua: Italiano

Indietro | Prima pagina | Info/contatti

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, cercasi il primo presidente del porto

Ministero dei Trasporti lancia avviso per scegliere la prossima guida della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno meridionale e dello Ionio, che ancora non esiste

Al via la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno meridionale e dello Ionio, in sostanza del **porto di Gioia Tauro**, il più importante polo di trasbordo italiano, l'unico ancora amministrato dal vecchio istituto dell'autorità portuale (dal 2016 i porti sono gestiti dalle autorità di sistema portuale), commissariato da quattro anni e guidato da altrettanti dal commissario Andrea Agostinelli. I candidati devono inviare un curriculum in formato europeo, in lingua italiana, entro il 26 novembre all'indirizzo ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it. L'intenzione del dicastero, in questa prima fase, è quella di «raccolgere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di presidente dell'Autorità», si legge sul suo sito. La scelta verrà fatta dalla ministra Paola De Micheli, d'intesa con le regioni interessate, in questo caso della Calabria e della Sicilia, e dopo aver sentito le commissioni parlamentari, quindi la nomina non arriverà prima del prossimo anno. L'avviso non è concorsuale, non ci sarà una procedura selettiva né verrà pubblicata una graduatoria né reso pubblico l'elenco dei candidati. L'avviso è consultabile a questo indirizzo. La legge 84/94, riformata dall'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio nel 2016, prevede una scelta «fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale». L'Autorità di sistema portuale del Tirreno Meridionale e dello Ionio si occuperà dei porti di **Gioia Tauro**, **Crotone** (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria.

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Cercasi presidente AdSp Tirreno meridionale

Massimo Belli

ROMA Per l'incarico di presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, è stata avviata la raccolta di manifestazioni di interesse con la pubblicazione odierna dello specifico avviso. L' **AdSp** dei mari Tirreno meridionale e Ionio dovrà amministrare i porti di Gioia Tauro (nella foto), Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia. Almeno fino al pronunciamento della Corte di Cassazione, atteso per la fine di Gennaio, che deciderà se lasciare sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, gli scali di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Milazzo e Tremestieri, oppure farli ricadere sotto un'unica **AdSp** come aveva previsto la legge di riforma portuale di Graziano Delrio. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di presidente di tale **AdSp**. La scelta del nome di chi verrà designato presidente verrà poi fatta dal Ministro, con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il presidente dell'**AdSp** venga scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il Mit, inoltre, ricorda che la partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro il 26 Novembre 2019, al seguente indirizzo: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it L'avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae. L'avviso può essere visualizzato al seguente link: <http://www.mit.gov.it/normativa/nota-protn42470-del-5-novembre-2019>



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porti, al via raccolta manifestazioni interesse per AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio

Invio dei curricula possibile fino al 26 novembre per candidarsi al ruolo di Presidente 5 novembre 2019 - Con la pubblicazione dello specifico avviso, è stata avviata la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente della **Autorità di Sistema Portuale (AdSP)** dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente dell' **Autorità**. La scelta del nome di chi verrà designato Presidente verrà poi fatta dal Ministro, con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il Presidente dell' AdSP venga "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale". La partecipazione all' avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell' economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro il 26 novembre 2019, al seguente indirizzo: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it L' avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l' elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae. Per visualizzare l' avviso: <http://www.mit.gov.it/normativa/nota-protn42470-del-5-novembre-2019> Tags.

Transportonline

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porti, al via le candidature per la presidenza dell'AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio

Con la pubblicazione dello specifico avviso, è stata avviata la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente della Autorità di Sistema Portuale (AdSP) dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente dell'Autorità. La scelta del nome di chi verrà designato Presidente verrà poi fatta dal Ministro, con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il Presidente dell'AdSP venga scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro il 26 novembre 2019, al seguente indirizzo: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it. L'avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae. Per visualizzare l'avviso: <http://www.mit.gov.it/normativa/nota-protn42470-del-5-novembre-2019>



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Deiana: «Sul porto c'è interesse»

Il bando per la stazione marittima è andato deserto, ma all' Authority sono fiduciosi in una soluzione

GIANDOMENICO MELE

OLBIA La conferma ufficiale è arrivata ieri mattina con una nota dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna. Non c'è stata nessuna proposta per la gestione della Stazione marittima e degli spazi scoperti del porto dell' Isola Bianca di Olbia. Alla scadenza del termine, l' Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanzia di progetto, bandito il 10 giugno scorso, non ha registrato l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali. Il presidente. «Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e dell' Unione europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore". Moby e Grimaldi? Rumors filtrati dalla stampa nazionale di settore hanno avanzato la possibilità di un interesse oltre che di Moby, che gestisce la stazione marittima attraverso la società Sinergest, partecipata dal Comune di Olbia, anche da parte di Grimaldi Lines. Una combinazione che riproporrebbe per lo scalo olbiese il duello e la concorrenza tra i due principali "competitors" sulle rotte marittime da e per la Sardegna. Ma, al momento, queste restano solo suggestioni, in attesa che i vertici della Port Authority sarda, insieme all' advisor Sinloc, stabiliscano tempi e modi con i quali portare avanti i termini dell' avviso esplorativo. «Già da oggi chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo - chiarisce il presidente Massimo Deiana -. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale». La procedura. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall' ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico-privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità, a carico dell' ente, pari a poco più di un milione e 900 mila euro annui.



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Il lavoro fatto non andrà perso

La procedura per la gestione dello scalo dell' Isola Bianca non ripartirà da zero, nonostante la battuta d' arresto registrata lunedì con il bando. «Supportato dall' advisor Sinloc, lo staff dell' ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire - precisa il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna, Massimo Deiana -. Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale».



Porti: Olbia, deserto il bando da 1,9 mln per la gestione

Deiana rammaricato ma fiducioso, ci sono potenziali interessati

(ANSA) - OLBIA, 5 NOV - È andato deserto l'avviso esplorativo internazionale bandito dall'**Autorità portuale** della Sardegna per il restyling e la gestione del porto di Olbia. Il bando, che punta a trasformare la stazione marittima in uno scalo moderno e competitivo è scaduto ieri alle 10, ma non è stata presentata alcuna candidatura da parte di potenziali gestori, nazionali e internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel principale porto del Nord Sardegna. La sollecitazione al mercato prevede la gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all'autotrasporto e agli operatori, ma anche interventi di riqualificazione dello stabile per un canone di 1,9 milioni di euro all'anno. L'iter prevedeva che la migliore proposta, una volta approvata, venisse sottoposta a procedura di gara a evidenza pubblica per il definitivo affidamento, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase rispetto ad altri soggetti. "Constatiamo con rammarico che il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - commenta il presidente dell'**Autorità portuale**, Massimo Deiana - Siamo comunque fiduciosi, la proposta ha generato l'interesse di potenziali gestori che hanno fatto sopralluoghi e chiesto chiarimenti". L'**Autorità portuale**, rileva, "ha fatto il massimo per dare ampia trasparenza all'iniziativa". In particolare, "il nostro staff ha fatto un lavoro estremamente complesso e completo, che non andrà perso ma costituirà la base da cui partire - assicura - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dell'Isola Bianca in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e in una dimensione internazionale. Da oggi - conclude - chiunque potrà proporre un nuovo project financing in linea con i parametri dell'avviso esplorativo". (ANSA).

Porti: Olbia, deserto il bando da 1,9 mln per la gestione
Deiana rammaricato ma fiducioso, ci sono potenziali interessati

(ANSA) - OLBIA, 5 NOV - È andato deserto l'avviso esplorativo internazionale bandito dall'Autorità portuale della Sardegna per il restyling e la gestione del porto di Olbia. Il bando, che punta a trasformare la stazione marittima in uno scalo moderno e competitivo è scaduto ieri alle 10, ma non è stata presentata alcuna candidatura da parte di potenziali gestori, nazionali e internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel principale porto del Nord Sardegna.

La sollecitazione al mercato prevede la gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all'autotrasporto e agli operatori, ma anche interventi di riqualificazione dello stabile per un canone di 1,9 milioni di euro all'anno. L'iter prevedeva che la migliore proposta, una volta approvata, venisse sottoposta a procedura di gara a evidenza pubblica per il definitivo affidamento, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase rispetto ad altri soggetti.

"Constatiamo con rammarico che il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - commenta il presidente dell'Autorità portuale, Massimo Deiana - Siamo comunque fiduciosi, la proposta ha generato l'interesse di potenziali gestori che hanno fatto sopralluoghi e chiesto chiarimenti".

L'Autorità portuale, rileva, "ha fatto il massimo per dare ampia trasparenza all'iniziativa". In particolare, "il nostro staff ha fatto un lavoro estremamente complesso e completo, che non andrà perso ma costituirà la base da cui partire - assicura - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dell'Isola Bianca in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e in una dimensione internazionale. Da oggi - conclude - chiunque potrà proporre un nuovo project financing in linea con i parametri dell'avviso esplorativo". (ANSA).

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Nessuna proposta di finanzia di progetto per il porto di Olbia

Nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima e degli spazi scoperti del porto dell' Isola Bianca. Alla scadenza del termine ultimo, prevista per le 10 del 4 novembre (data prorogata lo scorso agosto), l' 'Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanzia di progetto', bandito il 10 giugno scorso dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, non ha, al momento, registrato l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall' Ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell' Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanzia di progetto, una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. 'Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell' Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore'. Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell' operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell' innovatività. 'Supportato dall' Advisor (la Sinloc di Padova), lo staff dell' Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire - precisa Deiana - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale'. Chiusa questa prima fase, l' Ente si prepara al futuro immediato. 'Già da oggi - conclude Deiana - chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale'.



Senza esito l' avviso per raccogliere proposte di finanzia di progetto per la Stazione Marittima di Olbia

Deiana: siamo comunque fiduciosi perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori. Non ha dato alcun esito l' avviso esplorativo di sollecitazione al mercato bandito il 10 giugno dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare dei Sardegna per la presentazione di proposte di finanzia di progetto per il partenariato pubblico-privato per la gestione della Stazione Marittima di Olbia e dei relativi servizi ai passeggeri e di gestione delle aree di sosta (del 10 giugno 2019). Entro la scadenza fissata per le ore 10 di ieri (come da proroga dello scorso agosto) all' ente portuale non è pervenuto alcun documento da potenziali gestori nazionali ed internazionali. «Dobbiamo constatare, con un certo rammarico - ha commentato il presidente dell' AdSP, **Massimo Deiana** - che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione, ma siamo comunque fiduciosi perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il **massimo** per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su "Gazzetta Ufficiale" della Repubblica Italiana e dell' Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore». «Supportato dall' advisor Sinloc - ha sottolineato **Deiana** - lo staff dell' ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire. Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale». «Già da oggi - ha specificato inoltre **Deiana** - chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale».



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Nuova stazione marittima di Olbia, nessuna proposta. Per ora

L' avviso esplorativo non si è concretizzato in una gara. Deiana intenzionato a lanciare un project financing

Nessuna proposta per la gestione della rinnovata stazione marittima del porto di Olbia. Alla scadenza, il 4 novembre, data già prorogata ad agosto per un avviso lanciato a giugno dall' Autorità di sistema portuale della Sardegna, nessuno, tra imprese locali, nazionali o internazionali, si è fatto avanti per gestire compendio demaniale e relativi servizi nel cuore dello scalo sardo. Si tratta di un progetto pubblico-privato che prevede la gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Il tutto a un canone base pari a poco più di 1,9 milioni di euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, sarebbe stata sottoposta a gara ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento con diritto di prelazione. Non è stata una gara deserta, secondo il presidente dell' Adsp, Massimo Deiana, che resta comunque fiducioso, «perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo, con pubblicazioni su Gazzetta ufficiale italiana e dell' Unione europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore». Deiana ha detto che l' Autorità portuale potrebbe lanciare un nuovo project financing con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. «Sarà nostra cura - conclude - procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza».

Nessuna proposta per Stazione marittima Olbia

Si riparte dai capisaldi dell'avviso per uno scalo competitivo

Massimo Belli

OLBIA Nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima e degli spazi scoperti del porto dell'Isola Bianca. Alla scadenza del termine ultimo, prevista per le 10 del 4 Novembre (data prorogata lo scorso Agosto), l' Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto, bandito il 10 Giugno scorso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, non ha, al momento, registrato l'interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall'Ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all'autotrasporto e agli operatori, nonché sull'esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell'Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione spiega

Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all'iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell'Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore. Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell'operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell'innovatività. Supportato dall'Advisor (Sinloc), lo staff dell'Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire precisa Deiana Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell'Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale. Chiusa questa prima fase, l'Ente si prepara al futuro immediato. Già da oggi conclude Deiana chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell'avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. The header includes the site logo, navigation links for 'SHIPPERI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO', and a search icon. The main article title is 'Nessuna proposta per Stazione marittima Olbia' with a sub-headline 'Si riparte dai capisaldi dell'avviso per uno scalo competitivo'. Below the title is a photo of the Olbia port terminal. A small text block below the photo reads: 'OLBIA - Nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima e degli spazi scoperti del porto dell'Isola Bianca. Alla scadenza del termine ultimo, prevista per le 10 del 4 Novembre (data prorogata lo scorso Agosto), l' Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto, bandito il 10 Giugno scorso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, non ha, al momento, registrato l'interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall'Ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all'autotrasporto e agli operatori, nonché sull'esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell'Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all'iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell'Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore. Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell'operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell'innovatività. Supportato dall'Advisor (Sinloc), lo staff dell'Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire precisa Deiana Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell'Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale. Chiusa questa prima fase, l'Ente si prepara al futuro immediato. Già da oggi conclude Deiana chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell'avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale.'

Nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima di Olbia

OLBIA . Nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima e degli spazi scoperti del porto dell' Isola Bianca. Alla scadenza del termine ultimo, prevista per le 10 del 4 novembre (data prorogata lo scorso agosto), l' 'Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto', bandito il 10 giugno scorso dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, non ha, al momento, registrato l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall' Ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell' Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. 'Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell' Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore'. Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell' operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell' innovatività. 'Supportato dall' Advisor (Sinloc), lo staff dell' Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire - precisa Deiana - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale'. Chiusa questa prima fase, l' Ente si prepara al futuro immediato. 'Già da oggi - conclude Deiana - chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale'. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.



Gestire il porto di Olbia? Al momento, nessun interesse dagli imprenditori

Alla scadenza del termine ultimo, prevista per le 10 del 4 novembre (data prorogata lo scorso agosto), l' "Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto", bandito il 10 giugno scorso dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare di Sardegna, non ha, al momento, registrato l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall' Ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell' Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. "Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell' Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore". Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell' operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell' innovatività. "Supportato dall' Advisor (Sinloc), lo staff dell' Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire - precisa Deiana - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale". Chiusa questa prima fase, l' Ente si prepara al futuro immediato. "Già da oggi - conclude Deiana - chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale".



Destinare le nuove banchine sia al turismo che al commercio dedicata a Luigi Rizzo al Castello

Completamento della "XX Luglio": traguardo ancora lontano. Necessario accelerare per pubblicare almeno il nuovo bando

Milazzo Banchina XX Luglio, inutile farsi illusioni. Il riappalto delle opere non completate per il fallimento della ditta "Scuttari" non avverrà prima di un anno. Nonostante la buona volontà di tutti, occorre prendere atto che difficilmente i milazzesi vedranno questo molo completato e funzionale prima di 36 mesi. E ciò sempre nella migliore delle ipotesi. E riteniamo che nessuno potrà tacciarci di pessimismo. Anche perché il passato parla chiaro quando si parla di opere pubbliche portuali. Nel frattempo, però, gli uffici dell' **Autorità portuale** sperano che entro fine anno possa essere pubblicato, quantomeno, il bando con i lavori ancora da portare a compimento, sperando sempre che le somme che rimarranno dopo il conteggio di quanto già eseguito dalla ditta "Scuttari" di Chioggia permettano di chiudere la partita. Altrimenti occorrerebbe attendere i tempi di una variante con tutte le approvazioni previste. Meglio non pensarci anche se su questa infrastruttura a Milazzo è calato lo scetticismo più assoluto e anche la politica ha smesso di pressare. C'è però un altro aspetto da non mettere in secondo piano. E giustamente lo ribadiscono gli addetti ai lavori. In realtà tutti aspettano il completamento delle banchine del porto ma se non si va a programmare nuove attività commerciali questa città non avrà quel ritorno economico, e soprattutto occupazionale, che da tempo si attende e che uno scalo come quello di Milazzo è in condizione di dare. Ad affermarlo è il "Comitato grande porto" che, ancora una volta, interviene sulle strategie del bacino mamertino per invitare le istituzioni a portare avanti «iniziative concrete e non di prospettiva che poco o nulla producono per chi oggi spera di lavorare, come ad esempio i portuali dell'ex cooperativa Garibaldi». «Prima che le ultime opere vengano ultimate - afferma il comandante Mario Sciotto - dovrà essere compito delle parti interessate (**Autorità Portuale** ed Amministrazione comunale in primis) sedersi ad un tavolo e, di concerto, stabilire come impiegare le costruende banchine per lo sviluppo del porto di Milazzo e creare nel contempo nuova occupazione. Solo così potranno mantenere quanto promesso ai lavoratori milazzesi della Coop. Garibaldi alla disperata ricerca del lavoro perduto. Siamo certi che Amministrazione comunale e l' **Autorità Portuale** sanno come impiegare le nuove banchine per creare nuovi posti di lavoro. Dovranno soltanto, al più presto possibile, dare esecuzione al progetto di collegamento del porto con l'asse viario giacente in uno dei cassetti del palazzo comunale. In questa ottica si potranno sviluppare i collegamenti da Milazzo per i porti del continente con le navi "ro-ro" essendo più di un armatore interessato. La domanda di energia derivata dai prodotti petroliferi è in continuo calo per lo sfruttamento di fonti alternative rinnovabili e, quindi, occorrerà fin da adesso creare nuove attività commerciali per sostituire quelle in atto esistenti». r.m.



logistica

Infrastrutture priorità per lo sviluppo

Le infrastrutture. Per collegare il Sud al mondo e creare connessioni sul territorio. Emanuele Grimaldi insiste su questo aspetto come carta prioritaria per lo sviluppo del Mezzogiorno. E lo dice a ragion veduta: è l'amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, leader nel mondo nell'attività logistica, non solo armatoriale, con un fatturato di 3,5 miliardi di euro. Sa bene quanto pesi questo fattore per la competitività delle imprese. «Bisogna investire in infrastrutture, realizzare l'alta velocità nel Mezzogiorno, modernizzare **porti**, aeroporti, senza disperdere il denaro pubblico», dice Grimaldi. È questo un aspetto prioritario, una premessa per rendere attrattivo il territorio. «Essere lontani non aiuta. Noi con la nostra attività, per esempio con le autostrade del mare, abbiamo ridotto le distanze, non solo dal punto di vista dei chilometri, ma anche con una riduzione dei costi del trasporto», spiega ancora Grimaldi. Contemporaneamente bisognerebbe realizzare una sforbiciata agli oneri sociali per rendere più facile l'ingresso nel mondo del lavoro. E tenere alta la guardia sul tema della legalità. «Senza il Sud non cresce l'Italia e non cresce l'Europa», continua l'imprenditore. Che continua ad investire in sostenibilità, considerandola un forte motore di sviluppo. «È una tendenza a livello internazionale», dice, con la sua esperienza di vice presidente degli armatori mondiali. «Stiamo pensando di produrre navi ad emissioni zero e abbiamo già preso l'impegno per il 2050 di ridurre di un quarto le emissioni. Le tecnologie ci sono», dice pensando anche al caso Ilva e sottolineando che «l'acciaio è fondamentale».

