



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 19 settembre 2019**



Prime Pagine

19/09/2019	Il Manifesto	7
Prima pagina del 19/09/2019		
19/09/2019	Il Resto del Carlino	8
Prima pagina del 19/09/2019		
19/09/2019	La Nazione	9
Prima pagina del 19/09/2019		
19/09/2019	La Stampa	10
Prima pagina del 19/09/2019		
19/09/2019	MF	11
Prima pagina del 19/09/2019		

Trieste

19/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 9	<i>Barbara Ganz Matteo Meneghello</i>	12
Arvedi amplia l' area a freddo per salvare 160 dipendenti			
19/09/2019	MF Pagina 12	<i>CATERINA BARBI</i>	14
Arvedi avvia il rilancio di Servola			
19/09/2019	Il Piccolo Pagina 2		15
Ferriera, il tavolo romano dà il via alla riconversione Arvedi: pronti 150 milioni			
19/09/2019	Il Piccolo Pagina 2		17
La giunta Fedriga preme sull' acceleratore Dipiazza festeggia. Dem pronti a vigilare			
19/09/2019	Il Piccolo Pagina 12		19
Ex Silurificio di Fiume Si lavora a smantellare la rampa pericolante			
18/09/2019	Italpress		20
FVG, FEDRIGA "RICONVERSIONE FERRIERA VA AVANTI"			
18/09/2019	TeleBorsa		21
Tavolo al Mise per la Ferriera di Trieste			
18/09/2019	Trieste Prima		22
Ferriera, Fedriga: "Avanti con riconversione e tutela lavoratori" (FOTO E VIDEO)			
18/09/2019	Trieste Prima		23
Ferriera, Dipiazza: "Il Comune farà la sua parte per trovare le più opportune soluzioni"			

Venezia

19/09/2019	Corriere del Veneto Pagina 10	24
Musolino, vertice con il neo ministro su grandi navi e Via della Seta		
19/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 37	25
Il marginamento fa acqua tratti senza finanziamenti		
19/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 37	26
Logistica, energia e traffici sulla nuova Via della Seta		
18/09/2019	Informazioni Marittime	27
L' intermodale adriatico, convegno Transpogood a Marghera		

Savona, Vado

19/09/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 42	28
<hr/>		
19/09/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 42 <i>ELENA ROMANATO</i>	29
<hr/>		
19/09/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20	30
<hr/>		
19/09/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20	31
<hr/>		
18/09/2019	Il Nautilus	32
<hr/>		
18/09/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	33
<hr/>		

Genova, Voltri

19/09/2019	Il Secolo XIX Pagina 16 <i>Alberto Quarati</i>	34
<hr/>		
19/09/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	35
<hr/>		
18/09/2019	Ansa	36
<hr/>		
18/09/2019	BizJournal Liguria	37
<hr/>		
18/09/2019	The Medi Telegraph	38
<hr/>		
18/09/2019	BizJournal Liguria	39
<hr/>		
18/09/2019	Citta della Spezia	40
<hr/>		
18/09/2019	Genova Post	41
<hr/>		
18/09/2019	PrimoCanale.it <i>MATTEO CANTILE</i>	42
<hr/>		
18/09/2019	PrimoCanale.it	43
<hr/>		
18/09/2019	The Medi Telegraph <i>MATTEO DELL'ANTICO</i>	44
<hr/>		
18/09/2019	larepubblica.it (Genova)	45
<hr/>		

La Spezia

19/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	46
<hr/>		
19/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	47
<hr/>		

19/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39	48
	«Ne sono certo: sforati i limiti»	
18/09/2019	Citta della Spezia	49
	Viale San Bartolomeo chiusa per ore per rilevare i rumori del porto	

Ravenna

19/09/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 6	ANDREA TARRONI	50
	Via libera al progetto hub da 250 milioni, si parte dallo svuotamento della cassa Nadep		
19/09/2019	Il Resto del Carlino Pagina 24		51
	Porti, hub di Ravenna il bando annunciato per metà ottobre		
19/09/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43		52
	Per l' hub bando lavori a metà ottobre		
19/09/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43		53
	Approfondimento dei fondali a 12,5 metri		
18/09/2019	Portoravennanews		54
	Via libera al progetto hub portuale		
18/09/2019	Ravenna Today		55
	Giornata storica per la città: via libera all' hub portuale, l' escavo è pronto a partire		
18/09/2019	ravennawebtv.it		56
	Via libera della conferenza dei servizi al progetto dell' hub portuale		

Marina di Carrara

19/09/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 48		57
	Nuovi capannoni per Testai e i pescatori		
19/09/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 48		58
	«Combatteremo il gruppetto dei disturbatori»		

Livorno

19/09/2019	Il Tirreno Pagina 20		59
	Tutti in città sentono il puzzo di gas ma nessuna centralina lo ha rilevato...		
19/09/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 57		61
	Stallo sulle richieste della Logistics Ferrari: «Serve collaborazione tra Enti»		
18/09/2019	Messaggero Marittimo	Redazione	62
	Il porto di Livorno...verso il 2020		

Piombino, Isola d' Elba

19/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13		63
	Porto, dalle navi record di inquinamento Zolfo nell' aria come da 14 milioni di auto		
19/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13		65
	Emissioni ridotte di un quinto utilizzando il Gnl		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/09/2019	Corriere Adriatico Pagina 2		66
	La maxi ruota girerà ancora E non solo in piazza Cavour		

19/09/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 3 68
Sbarchi più veloci con l' intelligenza artificiale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/09/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 69
Il peso dei soldi: sì a Fiumaretta ma riduzione dell' area shop

19/09/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37 70
Porto, il traffico è in calo ma aumentano i controlli

18/09/2019 **La Provincia di Civitavecchia** 71
Accordo Comune-porto: prima riunione tecnica

18/09/2019 **La Provincia di Civitavecchia** 72
Premio "Smart Port of the year" allo scalo di Civitavecchia

Salerno

19/09/2019 **Cronache di Salerno** Pagina 3 73
Porta Ovest, Vicinanza lancia un appello al governatore: «Intervenga per consegnare in tempo i lavori»

18/09/2019 **Salerno Today** 74
Porta Ovest, l' appello della Filca Cisl Salerno alla Regione Campania

18/09/2019 **Il Nautilus** 75
Il porto di Salerno: vicende storiche e sociali di un approdo marittimo del Mediterraneo

Bari

18/09/2019 **Sea Reporter** 76
Alis alla 83° edizione della fiera del levante

Taranto

19/09/2019 **Corriere della Sera** Pagina 41 *M. Bor.* 77
Taranto, la turca Yilport apre ai cinesi

19/09/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 8 *Cesare Bechis* 78
Taranto, svolta per il porto: c' è l' alleanza turco-cinese

19/09/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 13 79
Yilport annuncia l' accordo con il colosso cinese Cosco

19/09/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 17 80
Taranto, la cinese Cosco collaborerà con Yilport

Cagliari

19/09/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 13 81
Crociere, la scommessa del multiscalo: «Approdi in tutti i porti dell' Isola»

Catania

19/09/2019 **La Sicilia** Pagina 29 82
Porto, riflettori puntati sulla darsena

Palermo, Termini Imerese

18/09/2019	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3		84
<hr/> Monti: Traffic with North Africa must increase				
18/09/2019	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 4		85
<hr/> «I traffici con il Nord Africa devono crescere»				

Focus

19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 29	<i>Raoul de Forcade</i>	86
<hr/> Sulla cantieristica da diporto soffia il vento della crescita				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 29	<i>R.d.F.</i>	88
<hr/> «Siamo certi di portare a compimento la riforma del Codice»				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 30	<i>Antonio Vettese</i>	90
<hr/> Sulle vele belle e possibili torna l'impronta marinara				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 31	<i>Matteo Zaccagnino</i>	92
<hr/> Gli ordini di superyacht spingono i cantieri italiani				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 32	<i>Matteo Zaccagnino</i>	94
<hr/> Innovazioni in vetrina E catamarani nel futuro				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 33	<i>Matteo Zaccagnino</i>	96
<hr/> Grandi taglie in corsa: più design e spazi aperti				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 33	<i>Ma.Za.</i>	98
<hr/> I motori fuoribordo trainano il mercato dei complementi				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 4		99
<hr/> La ritrovata intesa spinge i dossier cantieri navali e Tav				
19/09/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 4	<i>Marco Ludovico</i>	101
<hr/> Preintesa con Berlino: in Germania un quarto degli sbarchi italiani				
19/09/2019	Il Foglio	Pagina 8	<i>di David Carretta</i>	102
<hr/> IL PASSO DI BORIS FUORI DALL'EUROPA				



il manifesto

quotidiano comunista

● DON ALIAS GIOCHI
● EURO 1,00
● DON LE MONDE DIPLOMATIQUE
● EURO 2,00

GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 225 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Benny Gantz foto di Sebastian Scheiner/Ap



La striscia di Gantz

Netanyahu al capolinea, arriva secondo e senza maggioranza. Su di lui lo spettro del processo per corruzione. Ma Israele cambia poco: verso l'incarico l'ex generale Gantz che ha guidato le ultime offensive contro Gaza, vantandosi di averla riportata all'età della pietra **pagina 9**

Nuovo governo
Un'occasione propizia per i movimenti

MARCO BASCETTA

C'è uno schema ossessivamente sbandierato da Lega e Fratelli d'Italia, da cui Berlusconi prende le distanze, ma che il nuovo governo e forze che lo sostengono, con toni e intenti opposti, intimamente condividono. Si tratta della contrapposizione tra le regole e i dispositivi della democrazia parlamentare (con i suoi fondamenti costituzionali) e la cosiddetta «piazza». Un termine privo di preciso significato che spazia dai fedeli che ascoltano l'Angelus alla sagra degli strozzapreti, dai comizi di partito ai raduni degli alpini.

— segue a pagina 15 —

Spagna
Accordo fallito, una mano tesa alle destre

MASSIMO SERAFINI,
MARINA TURI

S e Sánchez per il Psoe e Iglesias per Unidas Podemos, protagonisti del fallito accordo che porta la Spagna di nuovo a votare per la quarta volta in quattro anni, pensano di attenuare il malumore diffuso nella cittadinanza mettendo in scena un ulteriore mediocre spettacolo su chi è il vero responsabile della mancata intesa, si illudono parecchio. Disaffezione e sdegno serpeggiano nell'elettorato di sinistra per il tira e molla e lo scempio fatto del voto del 28 aprile scorso.

— segue a pagina 7 —

SPERANZA, NEOMINISTRO DI ART. 1: LA DITTA NON RIENTRA NEL PD

Renzi tratta, gruppo anche al senato

■ Gli scissionisti dem sono in 41, per ora. C'è già un primo arrivo da Forza Italia. I gruppi di «Italia Viva» nasceranno martedì. Forse anche al senato: Renzi tratta con il socialista Nencini che gli cede il simbolo «Insieme». Il renzianissimo Andrea Marcucci annuncia la sua fedeltà alla bandiera fra le lacrime e gli applausi. E così resta presidente dei senatori. Zingaretti intanto serra le file di chi resta. Ieri incontro con i sindaci, lunedì 23 la direzione per rilanciare l'orgoglio dem.

Ma sulla «rifondazione» del Pd procede con la massima cautela. Tanto da disertare l'annunciato confronto con Speranza, neoministro e segretario di Art.1. Per non dare altri argomenti allo scissionista. Alla fine Speranza gli dà una mano: la Ditta non rientra nel Pd, «le nostre scelte non dipendono da Renzi». **PREZIOSI A PAGINA 4**

divisi e quasi 50 franchi tiratori del Pd hanno detto no all'arresto del deputato di Fi Sozzani. Scatenando Di Maio contro il sistema». **FABOZZI A PAGINA 5**

GIALLO-ROSSI SUL CASO SOZZANI (FI) Prima spaccatura a voto segreto

■ M5S e Pd avevano votato assieme in giunta per le autorizzazioni cinquanta giorni fa, quando erano ancora avversari. Ieri in aula nel voto segreto si sono

biani

PENSARE CHE SIA L'ULTIMA SCISSIONE DI SINISTRA CI RASSICURA, INVECE È LA PRIMA DI CENTRO.



Clima e grandi opere
Per una vera sostenibilità ambientale

ALBERTO ZIPARO

Il programma del nuovo governo assume come centrale la «sostenibilità ambientale»: il rischio che tale carattere si riduca a pura enfasi declaratoria è alto. Il Pd usa il tema per esibire un'attenzione che è nei fatti l'opposto delle politiche che ha portato avanti in questi anni.

— segue a pagina 15 —

MIGRANTI E LIBIA
Macron vede Conte, accordo in salita



■ Vertice serale tra Macron e Conte ieri a Roma. Sul tavolo le questioni economiche ma soprattutto il difficile accordo sulla redistribuzione dei migranti tra i paesi Ue in vista del vertice di Malta. Nell'incontro, focus sulla «polverina» libica dopo il confronto tra Conte e Sarraj in mattinata. **PAGINE 2,3**

all'interno

Clima Il ministro Fioramonti: lo sciopero è una bella lezione

SHENDI VELI

PAGINA 6

Ambiente Decreto Costa, tra ecobonus e stili di vita

ROBERTO CICCARELLI

PAGINA 6

Fine vita Casellati telefona alla Consulta per fermarla

ELEONORA MARTINI

PAGINA 6

LEGGE DI BILANCIO
Palazzo Chigi apre il tavolo sul lavoro



■ Meno tasse sul lavoro e un piano per la sicurezza dei lavoratori. Lo ha annunciato il presidente del Consiglio Conte dopo un incontro con Cgil, Cisl e Uil a palazzo Chigi. Si rivedranno prima della legge di bilancio. Landini (Cgil) parla di un taglio al cuneo e di una riforma fiscale. **FRANCHI A PAGINA 6**



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



FUNGHI IN TASCA



IN EDICOLA A 12,90 €

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 19 settembre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 222 | Anno 20 - Numero 258 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE



IN 72 HANNO EVASO 3,6 MILIONI DI EURO

Badanti in nero, raffica di multe

ORLANDI e TASSI ■ In Cronaca



DOMANI IN REGALO
Speciale AUTO e MOTORI

12
pagine
in più



I NUOVI ALLEATI

GUERRIGLIA DI COSCIENZA

di P. F. DE ROBERTIS

I FRANCHI tiratori stanno alla maggioranza come l'influenza al corpo umano: nessuno è mai morto per qualche linea di febbre, ma se trascurata prima o poi la temperatura sale e si va al Creatore. Anche perché quando arriva, la febbre è sempre il segno che qualcosa non funziona. Ecco, il punto è questo: il voto di ieri alla Camera sul deputato forzista Sozzani è il sintomo che tra i giallorossi non tutto va per il verso giusto.

■ A pagina 4

DIRITTO D'AUTORE

MA I PIRATI SIAMO NOI

di MATTEO MASSI

O PEZZOTTO. E magari ci scappa anche da ridere. Perché subito viene in mente «La banda degli onesti» con Totò che «apezzottava» le banconote. O pezzotto è un idioma napoletano. Che vuol dire: falso, taroccato, arrangiato, fatto alla buona. Ma comunque funzionale per prendersi ciò che non si ha o non si possiede. Una scorciatoia che porta spesso, anzi quasi sempre, dritta all'illegalità. Consapevole o no, poco importa.

■ A pagina 2

M5s e Pd, il primo sgambetto

Franchi tiratori salvano deputato Fi dall'arresto. Di Maio attacca | COLOMBO e COPPARI ■ Alle p. 4 e 5



IL DOCUFILM DEDICATO ALLA INFLUENCER (FINANZIATO CON SOLDI PUBBLICI E PRESENTATO ADDIRITTURA A VENEZIA) SBANCA IL BOTTEGHINO

DEGLI ANTONI ■ A pagina 29

DECRETO AMBIENTE

Bonus su trasporti e detersivi sfusi
Rivoluzione verde

FARRUGGIA ■ A pagina 7

CRESCONO GLI SBARCHI

Conte e Macron, patto sui migranti
Berlino collabora

Servizio ■ A pagina 6

PIATTAFORMA OSCURATA

Web tv taroccata
Multe per i clienti fino a 25mila euro

FEMIANI e MASIERO ■ Alle p. 2 e 3

RECORD E SCHIANTO

Motoscafo choc, morte a Venezia
Sos sicurezza

G. ROSSI e MORLEO ■ Alle p. 10 e 11



CHAMPIONS: PARI A MADRID

Beffa per la Juve
Fa due gol all'Atletico
e poi si fa rimontare



G. MARCHINI e TASSI ■ Nel Qs

RISSA DOPO LA ROTTURA

Thegiornalisti
finiscono davanti
agli avvocati



SPINELLI ■ A pagina 28



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



FUNGHI IN TASCA



IN EDICOLA A 12,90 €

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

NAZIONALE

GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 258 | ANNO 20 - Numero 258 | www.lanazione.it



TERAPIA INTENSIVA, IL CANE NELLA STRUTTURA DI EMPOLI

Nello, ospite dell'ospedale Va a rincuorare il padrone



PANELLI ■ A pagina 12



I NUOVI ALLEATI

GUERRIGLIA DI COSCIENZA

di P. F. DE ROBERTIS

IFRANCHI tiratori stanno alla maggioranza come l'influenza al corpo umano: nessuno è mai morto per qualche linea di febbre, ma se trascurata prima o poi la temperatura sale e si va al Creatore. Anche perché quando arriva, la febbre è sempre il segno che qualcosa non funziona. Ecco, il punto è questo: il voto di ieri alla Camera sul deputato forzista Sozzani è il sintomo che tra i giallorossi non tutto va per il verso giusto.

■ A pagina 4

DIRITTO D'AUTORE

MA I PIRATI SIAMO NOI

di MATTEO MASSI

OPEZZOTTO. E magari ci scappa anche da ridere. Perché subito viene in mente «La banda degli onesti» con Totò che «apezzottava» le banconote. O pezzotto è un idioma napoletano. Che vuol dire: falso, taroccato, arrangiato, fatto alla buona. Ma comunque funzionale per prendersi ciò che non si ha o non si possiede. Una scorciatoia che porta spesso, anzi quasi sempre, dritta all'illegalità. Consapevole o no, poco importa.

■ A pagina 2

M5s e Pd, il primo sgambetto

Franchi tiratori salvano deputato Fi dall'arresto. Di Maio attacca | COLOMBO e COPPARI ■ Alle p. 4 e 5



**IL DOCUFILM DEDICATO
ALLA INFLUENCER
(FINANZIATO
CON SOLDI PUBBLICI
E PRESENTATO
ADDIRITTURA A VENEZIA)
SBANCA IL BOTTEGHINO**

DEGLI ANTONI ■ A pagina 29

È IL PAESE DEI FERRAGNEZ

DECRETO AMBIENTE

Bonus su trasporti e detersivi sfusi
Rivoluzione verde

FARRUGGIA ■ A pagina 7

CRESCONO GLI SBARCHI

Conte e Macron, patto sui migranti
Berlino collabora

Servizio ■ A pagina 6

PIATTAFORMA OSCURATA

Web tv taroccata
Multe per i clienti fino a 25mila euro

FEMIANI e MASIERO ■ Alle p. 2 e 3

RECORD E SCHIANTO

Motoscafo choc, morte a Venezia
Sos sicurezza

G. ROSSI e MORLEO ■ Alle p. 10 e 11



CHAMPIONS: PARI A MADRID

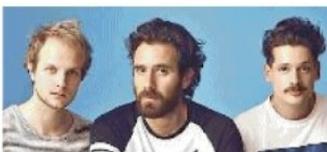
Beffa per la Juve
Fa due gol all'Atletico
e poi si fa rimontare



G. MARCHINI e TASSI ■ Nel Qs

RISSA DOPO LA ROTTURA

Thegiornalisti
finiscono davanti
agli avvocati



SPINELLI ■ A pagina 28



Cinema Ferragni porta in sala i suoi follower e registra il record di incassi con "Unposted"

EMANUELA GRIGLIE - PP. 22-23



Champions Juventus beffata al 90° minuto Il match contro l'Atletico Madrid finisce 2-2

BARILLA, GARANZENI E ODDENINO - PP. 34-45



LA STAMPA

GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.258 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

MACRON A ROMA RASSICURA CONTE SUI MIGRANTI: SÌ ALLA REDISTRIBUZIONE, L'ITALIA HA SUBITO INGIUSTIZIE

Il governo litiga sui fondi verdi

Rischia di slittare il decreto green preparato dal ministro Costa atteso in Consiglio dei ministri D'Alema a Renzi: canto Bandiera rossa, ma non torno nel Pd e posso dare lezioni di riformismo

L'INCERTEZZA CONDIZIONA LA MANOVRA

FRANCO BRUNI

La «manovra d'autunno» è stata tutto l'anno lo spauracchio della politica italiana. Si è previsto che il governo sarebbe caduto apposta per non affrontarla. Ha fatto paura la necessità di forti tagli al deficit tendenziale per avere consenso da Bruxelles e mercati. Ora che la manovra va fatta la paura non è minore ma un po' diversa. Più che l'entità del taglio del deficit spaventa la complessità della strategia da usare in uno scenario dominato da grandi incertezze.

CONTINUA A PAGINA 21

Il governo giallorosso litiga sul decreto Clima. Rischia di slittare la legge voluta dal ministro all'Ambiente Costa prima del summit Onu: mancano le risorse. M5S e Pd: da Italia Viva resistenze alla svolta green. Macron a Roma rassicura Conte sui migranti: «Sì alla redistribuzione, il vostro paese ha subito ingiustizie». **SERVIZI - PP. 2-8**

LE INTERVISTE

Marattin: basta deficit e più concorrenza

ALESSANDRO BARBERA - P. 2

Carfagna: con Renzi mai neanche un caffè

UGO MAGRI - P. 7

Macaluso: Pd reagisci o finirai per morire

FABIO MARTINI - P. 6

Toninelli: al ministero ho pulito il marciume

FEDERICO CAPURSO - P. 8

I sauditi: attaccati da missili e droni iraniani, ecco le prove



Il portavoce del ministero della Difesa saudita mostra i resti delle armi usate nel raid. Washington: è stato un atto di guerra **PAOLO MASTROIELLI - P. 11**

DA GLI USA ALL'EUROPA

SE LA SINISTRA SI ALLEA COI POPULISTI

GIANNI RIOTTA

Il dilemma attuale dei partiti di centro sinistra, in Europa come in America, è assorbito dai movimenti populisti di protesta, nazionalisti o anticapitalisti, senza che la loro rabbia, fomentata dalla perdita di identità culturale o economica, distrugga le comunità. Dalle primarie dei democratici contro Trump, al presidente Macron davanti ai gilet gialli, fino alla panne dell'Spd tedesca, le contraddizioni del Labour britannico su Brexit e le vicissitudini del socialista Sánchez in Spagna, queste sfide sono spesso equivocate come frutto di capricci narcisisti nell'era dei social media.

CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Italia Viva (le correnti)

MATTIA FELTRI

Il nuovo partito di Matteo Renzi, nonostante il nome agrituristico, Italia Viva, potrebbe persino essere interessante per gli apolidi cronici convinti che la globalizzazione e l'immigrazione vanno governate e non maledette, che il garantismo è il presupposto irrinunciabile della libertà di un popolo, che non esistono diritti senza doveri, che la retorica della casta condanna la politica e autoassolve una nazione fatiscente nella sua totalità, che la democrazia è anzitutto consapevolezza dei limiti umani e dunque non promette il paradiso, più tante altre cose minori. Pure in un partito così, però, sorgerebbe l'esigenza di fondare una corrente, se una di queste idee fosse trascurata. Anzi, sorgerebbe l'esigenza di fondare una corrente tanto per fondarla. Da anni tocca sopportare la pettinanza anticor-

rentizia, anche da parte di affermati capicorrente. Renzi, per esempio, prende la sua corrente (quasi tutta) e ne fa un partito in nome della fine delle correnti. Il suo Italia Viva non ne ospiterà, e lui se ne fa un vanto. Le diffamatissime correnti invece sono sintomo di salute democratica, percorrono i partiti esuberanti, dediti alla complessità, alla discussione, alla mediazione, alla sintesi dopo l'analisi, abituati a far cantare i cervelli (qualora ne possiedono), anche a lotte di potere, che sono merce della democrazia. Mentre di correnti non si sente parlare nei partiti dove uno comanda e gli altri dicono signorì. Sono i partiti personalistici, o meglio monarchici, perché il capo si è attribuito pieni poteri, e glieli hanno concessi. Poi ai pieni poteri, come abbiamo visto, ci si prende gusto. —

STAMPA PLUS ST+

ISRAELE
GIORDANO STABILE
Netanyahu e Gantz sfida per guidare la grande coalizione
P. 10

GENOVA
COSTANTE, PEDEMONTE, ROSSELLINI
Primo giorno di scuola senza la foto ricordo "Tuteliamo la privacy"
P. 13

LE STORIE
PAOLA SCOLA
Premiati i nostri racconti del territorio "Mappa di tradizioni"
P. 26

PAOLA GUABELLO
Quattrocento luci attorno alla sequoia più grande d'Italia
P. 26

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
www.enotecacompra.com

HERNO

www.herno.it



Milano Moda Donna entra nel vivo con Prada

Tra i protagonisti della prima giornata di sfilate spiccano anche Alberta Ferretti e Cucinelli. Valentino verrà premiato al Green Carpet **speciale MFF di 20 pagine**



Fincantieri-Stx, Macron vede Conte per fare la pace navale

Si lavora per definire un assetto azionario stabile a controllo italiano
Leone a pagina 7

Anno XXXI n. 185
Giovedì 19 Settembre 2019
€2,00 *Classeditori*



Disponibile su www.classabbonamenti.com
e su

Con MF Magazine for iPad n. 100 € 4,50 (5,50 + €3,00) - Con MF Magazine for L&P n. 40 € 1,00 (€1,00 + €3,00)

Episodio n. 100 n. 100 € 1,00 (€1,00 + €3,00) - n. 100 n. 100 € 1,00 (€1,00 + €3,00)



BORSA +0,67% 1€ = \$1,1053

BORSE ESTERE	Euro-Yen	119,54
Dow Jones	29.811	▲
Nasdaq	8.096	▲
S&P 500	21.991	▲
Francoforte	12.290	▲
Zurigo	10.219	▲
Londra	7.214	▲
Parigi	5.421	▲
VALUTE-RENDIMENTI	Euro-Btp	145,61
Euro-Bund	175,57	▲
US T-Bond	161,28	▲
Ftse Mib	21.970	▲
S&P500 Cime	2.998	▲
Euro-Sarfinia	0,2872	▲
Nasdaq100 Hmi	7,848	▲

FOCUS OGGI

Futuro sempre più da holding per Atlantia
Dopo l'uscita dell'amministratore delegato Giovanni Castellucci la famiglia Benetton studia un rafforzamento delle controllate operative
Follis a pagina 13

Beretta finisce in rosso con Uni
La svalutazione della quota nella banca pesa sui conti della cassaforte del produttore di armi
Giacobino a pagina 10

Italia Viva di Renzi bocchia la tassa sul contante
Luigi Marattin, economista e deputato del nuovo partito fondato dall'ex premier, fissa gli obiettivi e i paletti per la prossima legge di Bilancio
Leone a pagina 7

LISTINI IL LONDON STOCK EXCHANGE CREA FTSE ITALY PER GESTIRE PIAZZA AFFARI IN CASO DI NO DEAL

Borsa, una newco anti-Brexit

Il timore di un'uscita disordinata del Regno Unito dall'Ue accelera le contromisure. Fa passi avanti il progetto per un Mts tricolore. Il ministro Bocchia: necessario salvaguardare il risparmio degli italiani
(Montanari a pagina 3)

IL PRESIDENTE DELLE FEDERAL RESERVE SI DICHIARA PRONTO AD ALTRE RIDUZIONI DEI TASSI E A UN NUOVO QE

Powell non teme Trump e taglia dello 0,25%

La banca centrale Usa getta acqua sul fuoco: nessun pericolo dalle tensioni nel mercato interbancario
(Bussi e Corvi a pagina 4)

DELFIN
Il blitz di Milleri non spaventa il patto di Mediobanca
(Gualtieri a pagina 9)

FLOTTANTE DI ALMENO IL 35%
Newlat scalda i motori per la borsa: entro metà ottobre la pasta Buitoni a Piazza Affari
(Montanari a pagina 14)

Coca-Cola compra da Farinetti & C l'acqua Lurisia per 88 mln di euro
(Zangrandi a pagina 14)

PARLA FIORAVANTI
Ecco come Intesa Sanpaolo diventerà leader nelle polizze danni
(Messia a pagina 10)

DOMANI GENOVA
L'assemblea di Carige verso un'affluenza boom: così i Malacalza fanno meno paura
(Gualtieri a pagina 11)

Pop Bari studia una fusione per sfruttare i crediti fiscali
(Gualtieri a pagina 11)

IL ROMPIESPREAD
La Note dei Ricercatori Europei si svolgerà il 27 settembre. Quella degli italiani invece non finisce mai

Credito d'imposta per Ricerca & Sviluppo

Hai beneficiato dell'agevolazione fiscale per le spese sostenute nell'ambito di un progetto di Ricerca e Sviluppo? La nuova Legge di Bilancio 2019 ha introdotto l'obbligo di redigere e conservare una relazione di progetto sulle attività di R&S svolte nel periodo di imposta agevolato.

Sei sicuro che la documentazione a supporto del tuo progetto sia conforme ai requisiti previsti dal Mi.S.E.?

Noverim ti affianca nella revisione della documentazione e nella gestione dei rapporti con l'Ente verificatore.

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

company value management

ACCIAIO

Arvedi amplia l' area a freddo per salvare 160 dipendenti

Aggiornato il vertice al Mise per evitare la chiusura del sito produttivo di Trieste

Barbara Ganz Matteo Meneghello

Il gruppo Arvedi conferma la volontà di proseguire il suo impegno sul sito di Trieste, iniziato nel 2014 quando è diventato proprietario della Ferriera, garantendo la salvaguardia dei 350 lavoratori dell' area a caldo. E lo fa con un piano dettagliato che, annunciato ieri, sarà presentato al Mise a metà ottobre (tra il 15 e il 20), mentre è già fissato per il primo giorno del mese un coordinamento con il sindacato. L' obiettivo è fare presto (chiudere l' area a caldo entro l' anno, al massimo entro i primi mesi del 2020) per rafforzare l' area a freddo, valorizzare la logistica e gestire la bonifica. All' incontro, al quale non ha partecipato il leader, Giovanni Arvedi - una delegazione del Mise si è comunque recata a Cremona nei giorni scorsi per preparare il terreno - «è emersa la volontà delle istituzioni di trovare un accordo condiviso e intraprendere un percorso comune, con l' obiettivo di arrivare alla graduale riconversione dell' area a caldo salvaguardando gli interessi di tutti, in primis l' occupazione - ha spiegato il ceo di Finarvedi, Mario Caldonazzo -. Abbiamo preso atto delle decisioni assunte e confermato la nostra collaborazione tramite la presentazione in tempi ragionevoli di un nuovo piano industriale e conseguente accordo di programma». Il ministro Patuanelli ha a sua volta spiegato che ritiene «importante che il confronto sulla Ferriera proceda in maniera costruttiva e condivisa all' interno di un percorso istituzionale, nel quale il Mise assume il ruolo di coordinamento per verificare le prospettive dello stabilimento e del territorio. Il percorso dovrà viaggiare su tre binari: ambiente, sviluppo della attività portuale e tutela occupazionale».

A Trieste c' è grande prudenza sull' investimento - si stimano 130 milioni - annunciato nel corso del tavolo: «La proprietà ha confermato di volere procedere con la chiusura dell' area a caldo e di volere lavorare a un piano di rilancio dell' area a freddo, annunciando un impegno economico e ribadendo un riassorbimento parziale - hanno detto ieri Marco Relli, Umberto Salvaneschi e Antonio Rodà, leader locali rispettivamente di Fiom, Fim e Uilm - Da quanto è emerso, la proprietà non ha ancora pronto un piano industriale e questo ci preoccupa, perché non vediamo nulla di concreto». Dai dettagli emersi pare però che il piano, che si aggancerà a un nuovo accordo di programma, sia in uno stadio avanzato. Da fonti vicine al tavolo trapela che Arvedi punterebbe a un finanziamento Bei per sostenere i nuovi investimenti nel freddo (anche la Regione ha messo sul tavolo linee di finanziamento). Al sito di Trieste (oltre al laminatoio sono attivi anche i forni per la ricottura statica, uno skin-pass, lo slitter per il taglio e il decapaggio in linea) mancano oggi le linee di ricottura e di zincatura; anche la verniciatura è una prospettiva, visto il recente ingresso in Italia di un concorrente come Liberty steel, che ha rilevato l' ex Magona di Piombino, che proprio Arvedi aveva messo nel mirino. In questo modo si stima possano essere riassorbite 160 persone. Si punta poi a pensionamenti (quota 100 e altre misure) per 60 persone, oltre a eventuali riqualificazioni nelle bonifiche (una cinquantina di persone) e nel futuro sviluppo della logistica. Si discute, infine, del destino della centrale che Arvedi ha rilevato da Elettra e che è alimentata dai gas di cokeria e da altoforno: più di una fonte industriale concorda nella possibilità che l' imprenditore possa, una volta spento l' altoforno, investire in un «peaker» (un impianto, dotato di una o più turbine, per il bilanciamento della rete elettrica alimentato a gas naturale), che, secondo le stime, potrebbe dare lavoro a circa 40 persone. A questa scelta è legata anche la discussione della nuova Aia. A Roma si è recato ieri anche il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga: «Il percorso



Il Sole 24 Ore

Trieste

di riconversione, di cui la Regione è stata promotrice, è fondamentale tanto quanto la salvaguardia dell'occupazione: ecco perché il tavolo ministeriale, oltre a definire le tempistiche per la chiusura dell' impianto, dovrà dare risposte ai lavoratori. Un itinerario che dovrà svilupparsi attraverso soluzioni condivise, costruite non su ammortizzatori tempo indeterminato ma su prospettive di reimpiego». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

l' incontro al dicastero dello sviluppo economico

Ferriera, il tavolo romano dà il via alla riconversione Arvedi: pronti 150 milioni

Parte con la regia del ministro triestino Patuanelli l' iter di chiusura dell' area a caldo L' azienda investirà ancora sul laminatoio e punta su banchina e opere di bonifica

Diego D' Amelio trieste. Il percorso di chiusura dell' area a caldo della Ferriera di Servola è ufficialmente iniziato e il tavolo convocato ieri dal ministero dello Sviluppo economico si è chiuso con la disponibilità di tutte le parti a ragionare sulla riconversione dello stabilimento. Siderurgica Triestina ha inoltre annunciato la volontà di mantenere una forte presenza a Trieste, consolidando le attività industriali con un investimento da 150 milioni per l' incremento del laminatoio attraverso la creazione di lavorazioni dedicate a zincatura e verniciatura. Il tavolo si riagghiornerà a metà ottobre: il ministro Stefano Patuanelli ha chiarito che in quell' occasione vorrà ascoltare dalla proprietà un primo schema del piano industriale che sarà alla base della riscrittura dell' Accordo di programma e dell' Autorizzazione integrata ambientale. L' idea di Patuanelli è di arrivare a una definizione del percorso entro la fine dell' anno. Davanti ai rappresentanti di Siderurgica Triestina, sindacati, ministeri, Regione, Comune e **Autorità portuale**, il ministro triestino chiesto un percorso «breve, intenso e definitivo», chiarendo di avere a cuore la produzione siderurgica in Italia ma anche di considerare la Ferriera uno stabilimento di qualità ma non strategico per il Paese e ad ogni modo non compatibile con il tessuto urbano. Il ministro ha dunque aperto formalmente il tavolo di crisi per discutere del futuro del sito produttivo, ribadendo la volontà di arrivare alla chiusura dell' area a caldo nella piena salvaguardia dell' occupazione. «È importante - ha sottolineato il responsabile del Mise - che il confronto proceda in maniera costruttiva e condivida all' interno di un percorso istituzionale, nel quale il ministero assume il ruolo di coordinamento per verificare le prospettive future dello stabilimento e del territorio di Trieste. Il percorso dovrà viaggiare su tre binari principali: ambiente, sviluppo dell' attività **portuale** e tutela occupazionale». Il Gruppo Arvedi ha confermato a sua volta quanto già scritto alla Regione a fine agosto. Come ha evidenziato al termine del tavolo il ceo di Finarvedi Mario Caldonazzo, «all' incontro è emersa la volontà delle istituzioni triestine e del ministro di trovare un accordo condiviso e intraprendere un percorso comune, con l' obiettivo di arrivare alla graduale riconversione dell' area a caldo, salvaguardando gli interessi di tutti, in primis l' occupazione. Abbiamo preso atto delle decisioni e confermato la nostra collaborazione tramite la presentazione in tempi ragionevoli di nuovo piano industriale e conseguente Accordo di programma». Dichiarazioni ufficiali a parte, l' azienda ha rivendicato i quasi 250 milioni spesi sul sito e ha confermato la volontà di proseguire un percorso cominciato a Trieste nel 2014, impegnandosi a garantire tutti i lavoratori oggi impiegati e pari a circa 350 unità. Caldonazzo ha chiarito di essere pronto a mettere sul piatto 150 milioni di euro per rafforzare le attività dell' area a freddo, dove potranno essere impiegati un centinaio di lavoratori. Siderurgica ha poi affermato di voler seguire altri tre settori di attività: rafforzamento della centrale elettrica, attività logistica attraverso l' esistente banchina da tenere al servizio del laminatoio, smantellamento e bonifica dell' area a caldo. Settori che permetteranno di assorbire altri segmenti di manodopera, parte della quale è destinata invece al pensionamento. Resta ancora da capire quale parte dell' area a caldo l' azienda vorrà cedere all' **Autorità portuale** o ad altri soggetti.

The image block contains a newspaper clipping from 'Il Piccolo' with the headline 'Ferriera, il tavolo romano dà il via alla riconversione Arvedi: pronti 150 milioni'. Below the headline is a sub-headline: 'Parte con la regia del ministro triestino Patuanelli l' iter di chiusura dell' area a caldo L' azienda investirà ancora sul laminatoio e punta su banchina e opere di bonifica'. The clipping includes a photograph of two men in suits sitting at a table, likely during the meeting mentioned in the article. To the right of the newspaper clipping is another photograph showing an industrial site with large structures and cranes, likely the Ferriera di Servola.

Il Piccolo

Trieste

Conservare la banchina non inficerebbe la possibilità di realizzare lo snodo ferroviario e il terminal merci a servizio della Piattaforma logistica, anche se il piano di massima dell' **Autorità portuale** prevede l' acquisizione anche del fronte mare. E qui dunque subentra il vero interrogativo, ovvero quale sarà il prezzo fissato da Arvedi, mentre al tavolo il presidente Zeno D' Agostino ha anticipato i tempi per la conclusione della due diligence, con la stima del valore dei terreni che sarà comunicato entro fine mese a proprietà e Regione. La prossima settimana il Mise comincerà il lavoro propedeutico alla riscrittura dell' Accordo di programma, mentre l' assessore regionale Fabio Scoccimarro sarà a Cremona per affrontare con l' azienda la revisione dell' Aia, la cui stesura spetta alla Regione. In entrambi i casi si tratterà di tracciare un iter che conduca alla chiusura dell' area a caldo, che le parti vorrebbero raggiungere entro la fine del 2021. Già oggi il presidente Massimiliano Fedriga diramerà inoltre una nuova convocazione del tavolo regionale con le parti sociali. Secondo il comunicato del Mise, «i sindacati hanno accolto positivamente il percorso proposto dal ministro», cui hanno chiesto di farsi garante del rispetto degli impegni presi con Arvedi. Le note diramate da Cgil, Cisl e Uil parlano tuttavia di aperte preoccupazioni su ciò che sarà. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

le istituzioni

La giunta Fedriga preme sull' acceleratore Dipiazza festeggia. Dem pronti a vigilare

trieste. Il governatore della Regione Massimiliano Fedriga spinge sull' acceleratore per portare a casa il risultato il prima possibile e l' **Autorità portuale** mostra ottimismo, anche se dalle parole del presidente Zeno D' Agostino traspaiono gli interrogativi che dovranno essere sciolti per spianare la strada alla riconversione della Ferriera. Fedriga chiede di far presto: «Il Mise definisca un calendario dei lavori che preveda precise scadenze». Il presidente leghista ritiene che «il percorso di riconversione di cui la Regione è stata promotrice è fondamentale quanto la salvaguardia dei livelli occupazionali. Ecco perché il tavolo ministeriale, oltre a definire le tempistiche per la chiusura dell' impianto, dovrà dare risposte in merito al futuro dei lavoratori attraverso soluzioni condivise, costruite non su ammortizzatori sociali ma su concrete prospettive di reimpiego». Al tavolo, Fedriga ha posto a proposito l' accento sulla disponibilità dell' amministrazione ad avviare un dialogo con le realtà produttive regionali interessate ad assorbire i lavoratori dell' area a caldo e ad investire risorse sulla formazione e individuando percorsi personalizzati per il reimpiego della forza lavoro. Rafforza il concetto l' assessore al Lavoro Alessia Rosolen: «Parliamo di riconversione e non di ammortizzatori. Adesso il percorso va riempito di contenuti». Dopo aver avviato il dialogo con Arvedi, l' assessore all' Ambiente Fabio Scoccimarro è raggianante: «La prossima campagna elettorale per le comunali non avrà più per oggetto la Ferriera che sarà in fase di chiusura nel 2021. In pochi mesi abbiamo avviato una trattativa che chiuderà una questione che si trascina da 25 anni. L' area a caldo verrà chiusa senza se e senza ma, con Arvedi intenzionato a non lasciare la città ma a potenziare il suo impegno industriale». Il presidente D' Agostino parla a sua volta di «sensazioni molto positive dopo le parole della proprietà sull' impegno per l' area a freddo, ma bisogna capire quali aree verranno liberate e quale sarà il prezzo richiesto, fondamentale per impostare una trattativa con potenziali investitori, che oggi non ha ancora senso coinvolgere. Per questo stiamo procedendo alla stima come deciso con il cavalier Arvedi, ma sottolineo che nessuno può dissanguarsi per comprare le aree o si blocca tutto». Secondo il responsabile del Porto, «se l' **Autorità** compra ci deve essere un piano condiviso: il ministro dice di voler avere una visione chiara entro l' anno e faremo la nostra parte». Il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza ritiene di essere ormai vicino «al capolinea dalla produzione a caldo e al conseguente sviluppo dell' area come piattaforma a servizio del porto. Il Comune ha sempre agito per tutelare la salute di lavoratori, cittadini e ambiente: da questi binari non ci siamo mai mossi segnalando le criticità. Faremo la nostra parte per trovare le più opportune soluzioni a garanzia dei livelli occupazionali: lo scenario era prevedibile e per questo più di un anno fa avevamo chiesto alla Regione di attivare un tavolo per accompagnare il percorso di riqualificazione e dei lavoratori». Sul fronte politico, la deputata del Partito democratico Debora Serracchiani considera «un buon risultato aver ricondotto il confronto sulla Ferriera nella sua sede istituzionale propria. L' obiettivo di tenere assieme sviluppo, ambiente e occupazione è lo stesso che aveva improntato l' accordo di programma nel 2014: quel modello ha dimostrato di funzionare e produrre risultati concreti. Nonostante il fuoco incrociato di polemiche strumentali sono stati fatti importanti investimenti, sono state abbattute le emissioni, bonificate ampie aree e accresciuti i livelli occupazionali». L' ex governatrice chiede ora «massima vigilanza sulle fasi e sui compiti che dovranno



Il Piccolo

Trieste

svolgere i soggetti istituzionali e privati. Occorre inoltre che sia svolto un ruolo proattivo nell' individuazione di altri investitori adeguati a subentrare in un' area da bonificar e e riconvertire». Il consigliere regionale grillino Andrea Ussai sottolinea infine che «finalmente grazie a un ministro triestino del M5s è partito quel processo di vera riconversione che chiedevamo da anni, attraverso la chiusura progressiva dell' area a caldo e la tutela dei livelli occupazionali». -- D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

Ex Silurificio di Fiume Si lavora a smantellare la rampa pericolante

fiume. È partito lo smantellamento delle parti pericolanti della rampa di lancio dell' ex Silurificio fiumano, una delle ultime grandi testimonianze del glorioso passato industriale del capoluogo quarnerino. Gli addetti, che stanno operando dal mare con l' aiuto di una gru, hanno già smembrato la parte alta della rampa, quella costruita in legno, che lo scorso giugno a causa di forti mareggiate era in parte crollata. L' obiettivo primario dell' **Autorità portuale**, che gestisce la struttura, è quello di eliminare qualsiasi pericolo di ulteriori cedimenti. Le operazioni vengono seguite dagli addetti del Dipartimento cittadino alla Conservazione dei beni culturali. Va ricordato che la rampa di lancio era stata iscritta da Zagabria nel Registro nazionale dei beni culturali, senza però che ne venisse definito un piano di risanamento. La Municipalità fiumana però non si è mai dimostrata concretamente interessata a investire nella salvaguardia di di quello che viene considerato uno dei più interessanti siti di archeologia industriale di Fiume. Già sette anni fa, quando si erano manifestati i primi segnali di cedimento, nel tentativo di scongiurare il peggio il responsabile dell' Istituto per le costruzioni portanti e la meccanica tecnica della Facoltà di Edilizia Davor Grandic aveva definito un progetto preliminare di restauro della struttura. Un lavoro rimasto però sulla carta. Adesso c' è il pericolo che in tempi brevi tutta la rampa finisca in mare, in quanto le colonne che la sostengono si sono assottigliate a causa delle onde e della salinità. Il silurificio venne aperto nel 1875 dall' ingegnere inglese Robert Whitehead, che in pratica aveva perfezionato l' arma ideata 15 anni prima da Giovanni Luppis, ufficiale della marina austriaca e inventore di cultura italiana. Visse a Fiume quando la città era parte del Regno d' Ungheria. L' azienda rimase attiva per settant' anni. --P.R. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

FVG, FEDRIGA "RICONVERSIONE FERRIERA VA AVANTI"

"Il percorso di riconversione dell' area a caldo della Ferriera di Servola (Trieste), di cui la Regione è stata promotrice, è fondamentale tanto quanto la salvaguardia dei livelli occupazionali: ecco perché il tavolo ministeriale, oltre a definire le tempistiche per la chiusura dell' impianto, dovrà dare risposte in merito al futuro dei lavoratori. Un itinerario che dovrà necessariamente svilupparsi attraverso soluzioni condivise, costruite non su ammortizzatori sociali a tempo indeterminato ma su concrete prospettive di reimpiego del personale". Lo ha sottolineato oggi a Roma il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, intervenendo stamane al ministero dello Sviluppo Economico (Mise) sul futuro del polo siderurgico triestino. Alla riunione hanno preso parte anche gli assessori regionali alla Difesa dell' Ambiente, Fabio Scoccimarro, al Lavoro, Alessia Rosolen, e alle Attività Produttive, Sergio Emidio Bini, i delegati dei ministeri dell' Ambiente e del Lavoro, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, il sindaco di Trieste, la proprietà di Siderurgica Triestina e le organizzazioni sindacali. Durante il suo intervento, il governatore ha posto inoltre l' accento sulla disponibilità dell' Amministrazione ad avviare un dialogo con le realtà produttive regionali potenzialmente interessate alla manodopera oggi operativa nell' area a caldo, dislocando le proprie risorse sul fronte della formazione e individuando percorsi personalizzati per il reimpiego della forza lavoro. "Per raggiungere questi obiettivi - ha concluso Fedriga - è pertanto opportuno che il ministero dello Sviluppo Economico, cui compete il coordinamento del tavolo di crisi, definisca un calendario dei lavori che preveda precise scadenze su una partita che riguarda non solo la città di Trieste ma il tessuto industriale e sociale del Friuli Venezia Giulia".



Economia

Tavolo al Mise per la Ferriera di Trieste

Patuanelli: "Avviato un percorso condiviso" "Per lo sviluppo, la tutela dell' ambiente e dell' occupazione"

(Teleborsa) - Il Ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli , ha presieduto oggi al Dicastero di via Veneto il tavolo sulla Ferriera di Servola a Trieste , appartenente al gruppo Arvedi , per discutere del futuro del sito produttivo, nell' ambito di un percorso che dovrà riconvertire l' area a caldo , salvaguardando l' occupazione dei lavoratori e tutelando il territorio. All' incontro hanno partecipato i rappresentanti del Ministero del Lavoro, del Ministero dell' Ambiente, la Regione Friuli-Venezia Giulia, il Comune e l' **Autorità portuale** di Trieste, l' azienda e i sindacati. Nel suo intervento di apertura il Ministro Patuanelli ha dichiarato: "E' importante che il confronto sulla Ferriera proceda in maniera costruttiva e condivisa all' interno di un percorso istituzionale , nel quale il MiSE assume il ruolo di coordinamento per verificare le prospettive future dello stabilimento e del territorio di Trieste. Il percorso dovrà viaggiare su tre binari principali: ambiente , sviluppo della attività **portuale** e tutela occupazionale ". L' azienda ha confermato la volontà di proseguire il suo impegno sul sito di Trieste , iniziato nel 2014 quando è diventata proprietaria della Ferriera, garantendo la salvaguardia di tutti i lavoratori . Arvedi ha quindi manifestato la propria disponibilità a confrontarsi con tutte le parti in maniera costruttiva, impegnandosi a presentare nelle prossime riunioni il piano delle attività di riconversione . I sindacati hanno accolto positivamente il percorso proposto dal Ministro e hanno chiesto che il MiSE si faccia garante degli impegni che verranno presi con il gruppo Arvedi. Al termine dell' incontro il Ministro Patuanelli ha espresso il suo apprezzamento per la disponibilità al confronto manifestata da tutte le parti presenti e ha auspicato che il percorso avviato oggi porti a risolvere in tempi brevi e in maniera definitiva le questioni finora irrisolte riguardanti il sito siderurgico di Trieste, sia sul fronte ambientale che industriale e occupazionale. A tal riguardo, il Ministro ha annunciato la convocazione immediata per la prossima settimana del gruppo di coordinamento e controllo dell' accordo di programma sottoscritto nel 2014 da azienda e istituzioni, per verificare e rinnovare gli impegni presi a tutela dell' ambiente e dei lavoratori. La prossima riunione del tavolo convocato al MiSE si terrà nel mese di ottobre per discutere del nuovo piano industriale presentato da Arvedi.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'teleborsa' logo and various menu items like 'NOTIZIE', 'SISTEMAZIONI', 'ANALISI', 'ALBERGO', 'CASA', 'SALUTE', 'TELECOM', 'STRUMENTI', 'LAVORO', 'PENSIONI', 'L'AZIENDA'. Below the navigation, there's a banner for 'Segnali di Trading Gratuiti - Successo del 92.8% nel 2019'. The main article is titled 'Tavolo al Mise per la Ferriera di Trieste' with a sub-headline 'Patuanelli: "Avviato un percorso condiviso" "Per lo sviluppo, la tutela dell' ambiente e dell' occupazione"'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. There are also some smaller ads and social media links at the bottom of the page.



Ferriera, Fedriga: "Avanti con riconversione e tutela lavoratori" (FOTO E VIDEO)

Il governatore ha ribadito il sì al percorso avviato, chiedendo al Mise un calendario dei lavori per garantire il futuro dei lavoratori. Disponibilità ad aprire un dialogo con le realtà produttive del FVG

"Il percorso di riconversione dell' area a caldo della Ferriera di Servola, di cui la Regione è stata promotrice, è fondamentale tanto quanto la salvaguardia dei livelli occupazionali: ecco perché il tavolo ministeriale, oltre a definire le tempistiche per la chiusura dell' impianto, dovrà dare risposte in merito al futuro dei lavoratori. Un itinerario che dovrà necessariamente svilupparsi attraverso soluzioni condivise, costruite non su ammortizzatori sociali a tempo indeterminato ma su concrete prospettive di reimpiego del personale." Lo ha sottolineato il governatore Massimiliano Fedriga, intervenendo stamane al Ministero dello Sviluppo Economico sul futuro del polo siderurgico triestino. Alla riunione hanno preso parte gli assessori regionali all' Ambiente, Fabio Scocciarro, al Lavoro, Alessia Rosolen, alle Attività Produttive, Sergio Emidio Bini, i delegati dei Ministeri dell' Ambiente e del Lavoro, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, il sindaco di Trieste, la proprietà di Siderurgica Triestina e le organizzazioni sindacali. Un dialogo con le realtà produttive del FVG Durante il suo intervento, il governatore ha posto inoltre l' accento sulla disponibilità dell' Amministrazione ad avviare un dialogo con le realtà produttive regionali potenzialmente interessate alla manodopera oggi operativa nell' area a caldo, dislocando le proprie risorse sul fronte della formazione e individuando percorsi personalizzati per il reimpiego della forza lavoro. "Per raggiungere questi obiettivi - ha concluso Fedriga - è pertanto opportuno che il Ministero dello Sviluppo Economico, cui compete il coordinamento del tavolo di crisi, definisca un calendario dei lavori che preveda precise scadenze su una partita che riguarda non solo la città di Trieste ma il tessuto industriale e sociale del Friuli Venezia Giulia." Attendere un istante: stiamo caricando il video... Gallery.

Trieste Prima

Trieste

Ferriera, Dipiazza: "Il Comune farà la sua parte per trovare le più opportune soluzioni"

Il sindaco nel corso della riunione tecnico-politica convocata al Mise dal Ministro Stefano Patuanelli sulla questione Ferriera: "Questo scenario, come avevamo avuto modo di esprimere più volte, anche formalmente, alla precedente Amministrazione regionale, era prevedibile"

"Siamo arrivati a un punto di svolta, al capolinea della produzione a caldo della Ferriera di Servola e al conseguente sviluppo di quell' area come piattaforma logistica al servizio del Porto di Trieste, primo porto italiano. Negli anni sono stati messi nell' impianto oltre 700 milioni di euro di soldi pubblici e, purtroppo, mi sembra sia rimasto ben poco". Lo ha ribadito il Sindaco di Trieste Roberto Dipiazza oggi a Roma nel corso della riunione tecnico-politica convocata al Mise dal Ministro Stefano Patuanelli sulla questione Ferriera. "Come Comune di Trieste - ha aggiunto Dipiazza a margine dell' incontro - la nostra azione è stata sempre volta alla tutela della salute dei lavoratori, dei cittadini e dell' ambiente e da questi binari non ci siamo mai mossi segnalando costantemente sui tavoli preposti e alla proprietà le difformità e le criticità che sono emerse. Come sempre affermato il Comune farà la sua parte per trovare le più opportune soluzioni a garanzia dei livelli occupazionali insieme a tutti i soggetti istituzionali. Questo scenario, come avevamo avuto modo di esprimere più volte, anche formalmente, alla precedente Amministrazione regionale, era prevedibile. Per questo già più di un anno fa avevamo chiesto alla Regione di attivare un tavolo per accompagnare il percorso di collocamento e riqualificazione dei lavoratori in modo sistematico, evitando di far vivere situazioni di affanno a questi lavoratori". "Il numero dei lavoratori coinvolti e delle rispettive situazioni professionali, finalmente resi noti in maniera trasparente - conclude Dipiazza - permette di poter iniziare percorsi opportuni per evitare la perdita di posti di lavoro".

Musolino, vertice con il neo ministro su grandi navi e Via della Seta

Un vertice con il nuovo Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli per discutere della Nuova Via della Seta e del tema Grandi Navi. «Ho sentito il Ministro e il suo Gabinetto - dice il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino** - abbiamo richiesto un appuntamento per confrontarci su questi temi. Ci sono state date una serie di disponibilità nelle prossime settimane». A Venezia si ritorna quindi a parlare della Via della Seta: la piattaforma con cui, anche attraverso uno sviluppo di infrastrutture di trasporto e logistica, la Cina punta ad espandere le sue direttrici commerciali in tutto il mondo. E tra i punti d' accesso al mercato Europeo, il governo cinese ha indicato Venezia. «Si tratta di un' opportunità importante da progettare con attenzione - ha precisato **Musolino**, presente ieri al convegno "The Belt and Road Initiative" al Campus economico di Ca' Foscari - si potrebbero sviluppare traffici e volumi che ci consentirebbero di creare valore aggiunto nei nostri territori». La Nuova Via della Seta nasconde anche delle insidie, come è emerso al convegno organizzato dai Dipartimenti di Management e di Economia di Ca ' Foscari. «In tutte le mappe della Via presentate dalla Cina c' è una costante, che è Venezia come punto d' accesso, una città strategica dal punto di vista geopolitico che affascina i cinesi anche per questioni storiche - ha spiegato Peter Buckley, fondatore del Centre for International Business che ha sviluppato un know how importante sul tema - La Via porterà un aumento dei commerci ma ci sono alcune difficoltà legate all' idea del governo cinese di militarizzare le direttrici della piattaforma e ai prestiti che la Cina è disposta a erogare per realizzare infrastrutture. Non è infatti chiaro come funzionino questi prestiti e il rischio è che ci si incastri in una spirale debitoria anche pericolosa».(m.rib.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la messa in sicurezza di porto marghera

Il marginamento fa acqua tratti senza finanziamenti

L' audizione dei dirigenti della società della Regione che deve intervenire in tre zone conferma che le opere di messa in sicurezza di laguna e falda vanno a rilento

Gianni Favarato Marghera. Le dighe mobili del Mose non sono l' unica grande opera pubblica, progettata per "proteggere" Venezia dalle acque alte, che continua a drenare miliardi su miliardi senza essere ancora stata completata. Allo stato dei fatti non si sa quanto tempo sarà ancora necessario per vedere realizzata la grande "muraglia" di oltre 40 chilometri che dovrebbe circondare il Sito di interesse nazionale (Sin) di **Porto Marghera** per mettere in sicurezza la gronda lagunare e la prima falda dalle acque di tracimazione e piovane che filtrano dai terreni delle industrie attive o dismesse, terreni imbottiti di residui tossici e cancerogeni delle produzioni industriali. Ne ha dovuto prendere atto anche la "Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati" presieduta da Stefano Vignaroli del M5S, come aveva dovuto fare, tre anni fa, la stessa Commissione, presieduta da Alessandro Bratti (Pd), nella precedente legislatura. Il dato, a dir poco preoccupante dal punto di vista ambientale e sanitario, è emerso nei giorni scorsi, durante l' audizione parlamentare (che ha fatto seguito a quella dedicata all' ascolto del sindaco Luigi Brugnaro) dell' amministratore delegato della Società Veneto Acque spa, Gianvittore Vaccari e dell' ingegnere Francesco Trevisan. Veneto Acque, infatti, ha la competenza per il completamento della "muraglia", con il preventivo spostamento delle condotte dei sotto servizi che fiancheggiano le sponde dei canali, in tre specifici tratti: nella penisola di Fusina (sul canale sud, sponda sud, davanti all' area della centrale Enel e di quella, dismessa, dell' ex Alcoa) e sul canale Ovest (lato est della darsena della Rana). Per questi tratti - come è stato spiegato durante l' audizione parlamentare - sono in fase di progettazione e avvio degli interventi (finanziati con oltre 50 milioni di euro dal ministero dell' Ambiente, come ha confermato in Commissione lo stesso ministro, Sergio Costa) che dovrebbero concludersi nel 2023, visto la loro complessità che deve tenere conto anche dell' eventuale intervento di dragaggio dei fondali dei canali programmati dall' Autorità di Sistema Portuale. Veneto Acque ha assicurato anche che per evitare la ruggine e il cedimento delle palancole di metallo già installate negli anni scorsi, nei tratti di sua competenza predisporrà dei diaframmi in cemento armato. I tre tratti di competenza della Regione Veneto e affidati alla sua società, Veneto Acque, misurano complessivamente 1 chilometro e 200 metri circa, ma restano altri 2 chilometri e mezzo che sono di competenza del Provveditorato alle Opere Pubbliche (l' ex Magistrato alle Acque che già è intervenuto su circa 39 chilometri dei 44 totali) che, però, non ha ancora a disposizione i circa 200 milioni di euro necessari. Così, la "muraglia" che dovrebbe proteggere la laguna e la falda di acqua sotterranea, malgrado gli 800 milioni di euro già spesi per i tratti realizzati, resta in attesa di essere completata. Con il risultato che le acque contaminate che dovrebbero essere drenate dalla condotta che affianca la "muraglia" e portarle al depuratore di Fusina, continuano a inquinare la laguna e il mare, mentre per tenere in sicurezza la falda sotterranea si deve continuare a "emungere" l' acqua di percolamento con apposite pompe per poi essere depurata. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il convegno

Logistica, energia e traffici sulla nuova Via della Seta

mestre. Traffici commerciali, logistica e settore energetico, oltre al ruolo centrale di infrastrutture come porto e aeroporto: sono queste le linee su cui si svilupperanno i traffici della nuova "Via della Seta", tracciata dall'accordo "Belt and Road Initiative" siglato tra Italia e Cina. Il piano di investimenti per migliorare le infrastrutture ferroviarie e portuali tra Asia ed Europa potrà così modificare il volto delle imprese veneziane e l'indotto economico dell'intero territorio nazionale. Delle opportunità e dei rischi di questa nuova fase della globalizzazione si è parlato ieri nel campus economico di Ca' Foscari, a San Giobbe. Il convegno - a cui hanno partecipato docenti universitari, imprenditori e il presidente del Porto di Venezia, **Pino Musolino** - rientra in un'ampia collaborazione avviata tra l'ateneo veneziano e il Sistema portuale veneziano. L'obiettivo è infatti di valorizzare il ruolo del porto come infrastruttura capace di contribuire alla competitività dell'intero territorio e al contempo di avvicinare i giovani ai mestieri della nuova portualità. «In un territorio come Venezia e il Nordest in generale», spiega Stefano Micelli, docente del dipartimento di management di Ca' Foscari e moderatore dell'incontro, «il porto è un soggetto cruciale, inteso non solo come soggetto che si limita al trasporto di merci e passeggeri ma come piattaforma per la logistica e le relazioni col tessuto imprenditoriale». Ed è proprio in un contesto globale di sviluppo, il capoluogo del Veneto può giocare un ruolo fondamentale: sia in termini politici che economici. Per Renzo Cavalieri, docente al dipartimento di studi sull'Asia e sull'Africa centrale di Ca' Foscari, la nuova Via della Seta deve essere inquadrata in due diverse prospettive. La prima, legata strettamente alle infrastrutture. E quindi: telecomunicazioni, logistica, energia, hub aeroportuali e porti commerciali. Il secondo aspetto riguarda invece il piano di acquisizioni e di joint venture con aziende italiane. E qui i settori interessati sarebbero i più disparati: meccanica, moda, turismo e mercato immobiliare tanto per citarne alcuni. «In questo caso», aggiunge Cavalieri, «devono essere valutate le opportunità e i rischi che derivano dal dialogo con un sistema economico, come quello cinese, assai pianificato e sotto il controllo statale». Uno dei rischi, come spiegato da Peter Buckley (docente all'Università di Leeds e fondatore del Centre for International Business) nella sua relazione, è ad esempio «la scarsa trasparenza nelle norme economiche cinesi». Proprio per questo secondo **Pino Musolino**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia: «Oggi più che mai è necessario un fronte comune tra i Paesi europei nelle contrattazioni e negli scambi commerciali con il gigante economico cinese». «Solo così», ha concluso **Musolino**, «si può sperare di chiudere accordi che portino valore e lavoro nei territori». --Eugenio Pendolini.



Il marginamento fa acqua tratti senza finanziamenti

La visione del dirigente della società della Regione che deve intenerirsi in tre anni conferma che il porto di Venezia è ancora in via di sviluppo e di adeguamento.

LA REGIONE La nuova via della Seta, il progetto cinese per collegare l'Asia all'Europa, sta cambiando il volto del porto di Venezia. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, ha parlato ieri nel campus economico di Ca' Foscari, a San Giobbe, di un'ampia collaborazione avviata tra l'ateneo veneziano e il Sistema portuale veneziano. L'obiettivo è infatti di valorizzare il ruolo del porto come infrastruttura capace di contribuire alla competitività dell'intero territorio e al contempo di avvicinare i giovani ai mestieri della nuova portualità. «In un territorio come Venezia e il Nordest in generale», spiega Stefano Micelli, docente del dipartimento di management di Ca' Foscari e moderatore dell'incontro, «il porto è un soggetto cruciale, inteso non solo come soggetto che si limita al trasporto di merci e passeggeri ma come piattaforma per la logistica e le relazioni col tessuto imprenditoriale». Ed è proprio in un contesto globale di sviluppo, il capoluogo del Veneto può giocare un ruolo fondamentale: sia in termini politici che economici. Per Renzo Cavalieri, docente al dipartimento di studi sull'Asia e sull'Africa centrale di Ca' Foscari, la nuova Via della Seta deve essere inquadrata in due diverse prospettive. La prima, legata strettamente alle infrastrutture. E quindi: telecomunicazioni, logistica, energia, hub aeroportuali e porti commerciali. Il secondo aspetto riguarda invece il piano di acquisizioni e di joint venture con aziende italiane. E qui i settori interessati sarebbero i più disparati: meccanica, moda, turismo e mercato immobiliare tanto per citarne alcuni. «In questo caso», aggiunge Cavalieri, «devono essere valutate le opportunità e i rischi che derivano dal dialogo con un sistema economico, come quello cinese, assai pianificato e sotto il controllo statale». Uno dei rischi, come spiegato da Peter Buckley (docente all'Università di Leeds e fondatore del Centre for International Business) nella sua relazione, è ad esempio «la scarsa trasparenza nelle norme economiche cinesi». Proprio per questo secondo **Pino Musolino**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia: «Oggi più che mai è necessario un fronte comune tra i Paesi europei nelle contrattazioni e negli scambi commerciali con il gigante economico cinese». «Solo così», ha concluso **Musolino**, «si può sperare di chiudere accordi che portino valore e lavoro nei territori». --Eugenio Pendolini.

Informazioni Marittime

Venezia

L'intermodale adriatico, convegno Transpogood a Marghera

Il 27 settembre alla manifestazione che fa dialogare imprese italiane e croate verranno presentati i risultati del progetto europeo dedicato alle tecnologie dell'informazione

Istituzioni e aziende che operano nel settore del trasporto marittimo e intermodale si incontrano il 27 settembre a Marghera, alla **Venezia Heritage Tower**, per presentare e discutere il presente e il futuro del trasporto sostenibile nell'Adriatico. Relatori che rappresentano i principali attori del trasporto intermodale nell'area, grandi e piccoli. È un evento aperto al pubblico. L'evento, che vedrà operatori provenienti soprattutto da Italia e Croazia, è organizzato dal Consorzio di Formazione Logistica Intermodale (CFLI) insieme ai partner del progetto "Transpogood", cofinanziato dal fondo FESR dell'UE attraverso il programma interregionale Italia-Croazia - farà luce sulle principali dinamiche, tendenze e soluzioni dell'information technology per rendere il trasporto e la logistica multimodali più sostenibili ed efficienti, come indica l'agenda delle Nazioni unite per lo sviluppo sostenibile del 2030. La prima parte dell'evento, "Trans-PORT-good: tra mare e terra, presente e futuro della logistica intermodale nell'Adriatico", sarà l'occasione per presentare i principali risultati del progetto TRANSPOGOOD, guidato dal cluster croato di trasporto intermodale KIP, con sede a Rijeka. Capitalizzando su molti anni di cooperazione territoriale, il progetto ha sviluppato una piattaforma online che supporta una migliore pianificazione della catena di approvvigionamento dei trasporti intermodali con un impatto positivo sui costi e sulla riduzione dell'impronta di carbonio. Sono stati inoltre sviluppati percorsi formativi per la forza lavoro attuale e futura nel settore, in cui la simbiosi tra uomo e macchina caratterizzerà l'operatività. «Il capitale umano è una risorsa cruciale per poter utilizzare la tecnologia, innovare e prosperare nel settore», afferma Michele Gottardi, presidente di CFLI, «per questo motivo gli investimenti in formazione di alta qualità e basata sul lavoro hanno una grande importanza». Il professore emerito di trasporti George Giannopoulos darà il la ai lavori con una relazione sulla rivoluzione creata dall'innovazione dei trasporti che è in atto nel settore, aprendo la discussione del forum TRANSPOGOOD. In questa parte dell'evento, aziende e istituzioni condivideranno diverse prospettive sui diversi fattori abilitanti dell'innovazione nel settore dei trasporti e della logistica e sugli sviluppi del settore marittimo nell'Adriatico. La manifestazione è anche un'occasione importante per fare rete e scambiare conoscenza su altri progetti realizzati attraverso la cooperazione territoriale europea. In particolare, altri progetti di Interreg ADRIAN, Italia-Croazia e altre iniziative europee, mostrano come l'UE stia investendo nel futuro di trasporti e logistica. Sergio Barbarino, presidente di ALICE, la piattaforma di innovazione dell'UE per la logistica, concluderà l'agenda della mattinata, mentre nel pomeriggio i partecipanti visiteranno il **porto di Venezia** mediante una visita di studio intermodale.



attrezzato per le maxi navi

Per la Cina il nuovo terminal contenitori avrà rilevanza commerciale strategica

Si moltiplicano i segnali di interesse a livello internazionale intorno alla piattaforma Vado Gateway di Vado Ligure ormai prossima al completamento del 90% dei lavori previsti in cantiere. Confermata anche la data del 12 dicembre per l'avvio ufficiale delle attività. A inizio settembre l'ambasciata cinese a Roma ha emesso un tweet in rete con il quale saluta con soddisfazione la prossima entrata in esercizio della multipurpose e ne sottolinea la rilevanza strategica nelle relazioni commerciali tra Pechino e il Sud Est asiatico e l'occidente. Spiegano i dirigenti di Apm: «Il cronoprogramma è perfettamente rispettato e gli ultimi lavori prima dell'inaugurazione stanno procedendo senza problemi». Intanto in questi giorni anche a seguito dei recenti corsi di formazione per gruisti e sulla base dei normali canali di assunzione, sono stati reclutati da Apm Terminals altri 10 dipendenti. Ingenti gli investimenti in campo. Si calcola in base alle diverse partecipazioni azionarie, poco più del 50% della danese Maersk, il 40% della compagnia cinese Cosco e il 9,9% del **porto** di Qingdao che sono stati messi in campo 180 milioni. A. AM.



Per proteggere la Maersk verrà costruita una diga che costerà 77 milioni

Dopo la manovrata dell'anno scorso, sono state decise migliori tecniche per fronteggiare eventi oceanici

SPERANZA PER IL MAERSK

Per la Cina il nuovo terminal container avrà rilevanza commerciale strategica

Il cronoprogramma è perfettamente rispettato e gli ultimi lavori prima dell'inaugurazione stanno procedendo senza problemi. Apm Terminals ha reclutato altri 10 dipendenti. Ingenti gli investimenti in campo. Si calcola in base alle diverse partecipazioni azionarie, poco più del 50% della danese Maersk, il 40% della compagnia cinese Cosco e il 9,9% del porto di Qingdao che sono stati messi in campo 180 milioni.

Autofiori risponde al sindaco Isotta "Il viadotto Quazzola è sotto controllo"

Sparto contro un'auto: il pm ora contesta la ricezione

Il delfino nella segreteria dell'Asi carchia in un diruppo in Trentino? mentre faceva un'excursionista

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

VADO LIGURE

Per proteggere la Maersk verrà costruita una diga che costerà 77 milioni

Dopo la mareggiata dell'anno scorso, sono state decise migliori tecniche per fronteggiare eventi eccezionali

ELENA ROMANATO

VADO LIGURE Valgono 77 milioni 890 mila euro, i lavori per la realizzazione della nuova diga foranea al porto di Vado Ligure. Un'opera necessaria per l'operatività della nuova piattaforma Apm. Infatti in base ad uno studio sulle manovre delle navi in ingresso e in uscita dal porto di Vado ha dimostrato come la diga attuale possa presentare criticità in caso di condizioni meteomarine particolarmente avverse. La mareggiata dello scorso ottobre, con le sue onde superiore ai sei metri, ha evidenziato le criticità delle attuali banchine in casi di maltempo. I lavori che verranno fatti per realizzare la nuova diga foranea prevedono lo smantellamento di circa 400 metri dell'attuale molo e il riutilizzo nella nuova diga dei 13 cassoni rimossi, oltre alla posa di 2 cassoni ex novo. Il nuovo sopraflutto, ruotato verso il mare aperto per migliorare la manovrabilità delle navi, insisterà su fondali più elevati, dai 35 ai 49 metri. Nella configurazione finale, il molo foraneo di prima fase sarà allungato verso mare per altri 240 metri. Ai piedi dei cassoni è prevista una fila di massi «guardiani» e l'intera diga sopraflutti sarà coronata da una sovrastruttura in calcestruzzo di 2,5 metri di altezza e da un muro paraonde che si innalzerà per altri 4,5 metri, a protezione di navi e strutture. L'impresa che vincerà la gara avrà sei mesi di tempo per la realizzazione del progetto esecutivo e tre anni di cantiere dalla data di consegna dei lavori. La offerte potranno essere presentate sino alle ore 12 di mercoledì 30 ottobre. Per la costruzione della diga foranea, che proteggerà la piattaforma container di Apm, ma anche il terminal Forship (Corsica Ferries) e il Reefer Terminal. Sono stati fatti, durante l'estate, dei test di stabilità dall'Istituto di Idraulica dell'Università di Padova. I tecnici dell'Università veneta hanno realizzato un modello in scala 1-50 della struttura, comprendente sia il basamento sottomarino sia la diga vera e propria, e lo hanno sottoposto a una serie di prove di stabilità per verificarne la resistenza e il comportamento anche in condizioni estreme. La struttura ha retto ai test anche se sottoposta a sollecitazioni derivanti da onde crescenti. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI La diga che dovrà proteggere la piattaforma sarà costruita in tre anni.

Per proteggere la Maersk verrà costruita una diga che costerà 77 milioni
Dopo la mareggiata dell'anno scorso, sono state decise migliori tecniche per fronteggiare eventi eccezionali

Autofiori risponde al sindaco Isotta "Il viadotto Quazzola è sotto controllo"

Sparto contro un'auto: il pm ora contesta la ricettazione

L'addebi alla segretaria dell'Asi



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Diga foranea, 80 milioni e tre anni di cantiere per il nuovo progetto

È stato pubblicato il bando per assegnare la progettazione esecutiva e la realizzazione del primo intervento sulla diga foranea del porto di Vado. L' **Autorità di sistema portuale** ha varato la gara unica per un' operazione da 77 milioni e 890 mila euro (base d' asta), che dovrà rimodellare l' attuale diga, che protegge il Reefer Terminal, lo scalo traghetti For ship (Corsica Ferries) e la piattaforma Vado Gateway di Apm-Maersk. La scadenza per la presentazione delle offerte (solo per via telematica) è fissata a mercoledì 30 ottobre, lo stesso giorno si procederà con l' apertura delle buste "virtuali". Il progetto esecutivo dovrà essere pronto in sei mesi, il cantiere durerà tre anni. Della diga esistente verranno smantellati circa 400 metri, che saranno sostituiti dalla nuova struttura, realizzata utilizzando i tredici cassoni "avanzati" dopo la variante del progetto della piattaforma con il pressoché completo interrimento. Altri due cassoni saranno invece costruiti ex novo. Il nuovo profilo della diga sarà piegato verso il mare L' attuale diga di Vado aperto, in modo da aumentare lo spazio a disposizione per le manovre delle navi fra il terminal traghetti e il Vado Gateway. La seconda fase del progetto della nuova diga ne prevede l' allungamento di altri 240 metri in modo da raggiungere fondali con una profondità più elevata, tra i 35 e i 49 metri. La seconda tranche del piano prevede un cantiere di altri quattro anni. L' anno scorso l' Istituto di Idraulica dell' Università di Padova ha effettuato i test di stabilità su un modello. - G. V.

Vado, piattaforma e ritardi Giuliano: «Ora il commissario»
Il sindaco ha scritto al ministro De Michelis il titolo del cronoprogramma: «Serve una persona con il potere di decisione. Dove fare partire presto i lavori»

Diga foranea, 80 milioni e tre anni di cantiere per il nuovo progetto
L' Autorità di sistema portuale ha varato la gara unica per un' operazione da 77 milioni e 890 mila euro (base d' asta), che dovrà rimodellare l' attuale diga, che protegge il Reefer Terminal, lo scalo traghetti For ship (Corsica Ferries) e la piattaforma Vado Gateway di Apm-Maersk. La scadenza per la presentazione delle offerte (solo per via telematica) è fissata a mercoledì 30 ottobre, lo stesso giorno si procederà con l' apertura delle buste "virtuali". Il progetto esecutivo dovrà essere pronto in sei mesi, il cantiere durerà tre anni. Della diga esistente verranno smantellati circa 400 metri, che saranno sostituiti dalla nuova struttura, realizzata utilizzando i tredici cassoni "avanzati" dopo la variante del progetto della piattaforma con il pressoché completo interrimento. Altri due cassoni saranno invece costruiti ex novo. Il nuovo profilo della diga sarà piegato verso il mare L' attuale diga di Vado aperto, in modo da aumentare lo spazio a disposizione per le manovre delle navi fra il terminal traghetti e il Vado Gateway. La seconda fase del progetto della nuova diga ne prevede l' allungamento di altri 240 metri in modo da raggiungere fondali con una profondità più elevata, tra i 35 e i 49 metri. La seconda tranche del piano prevede un cantiere di altri quattro anni. L' anno scorso l' Istituto di Idraulica dell' Università di Padova ha effettuato i test di stabilità su un modello. - G. V.

Bombardier, dirigenti vanno alla concorrenza
L' azienda americana è stata scelta per la fornitura di treni ad alta velocità per la linea Genova-Ventimiglia. I dirigenti Bombardier sono partiti per la California per incontrare i clienti e discutere le condizioni del contratto. L' azienda americana è stata scelta per la fornitura di treni ad alta velocità per la linea Genova-Ventimiglia. I dirigenti Bombardier sono partiti per la California per incontrare i clienti e discutere le condizioni del contratto.

Autorella bis bloccata, si cerca una soluzione per riaprire il cantiere
L' Autorità di sistema portuale ha varato la gara unica per un' operazione da 77 milioni e 890 mila euro (base d' asta), che dovrà rimodellare l' attuale diga, che protegge il Reefer Terminal, lo scalo traghetti For ship (Corsica Ferries) e la piattaforma Vado Gateway di Apm-Maersk. La scadenza per la presentazione delle offerte (solo per via telematica) è fissata a mercoledì 30 ottobre, lo stesso giorno si procederà con l' apertura delle buste "virtuali". Il progetto esecutivo dovrà essere pronto in sei mesi, il cantiere durerà tre anni. Della diga esistente verranno smantellati circa 400 metri, che saranno sostituiti dalla nuova struttura, realizzata utilizzando i tredici cassoni "avanzati" dopo la variante del progetto della piattaforma con il pressoché completo interrimento. Altri due cassoni saranno invece costruiti ex novo. Il nuovo profilo della diga sarà piegato verso il mare L' attuale diga di Vado aperto, in modo da aumentare lo spazio a disposizione per le manovre delle navi fra il terminal traghetti e il Vado Gateway. La seconda fase del progetto della nuova diga ne prevede l' allungamento di altri 240 metri in modo da raggiungere fondali con una profondità più elevata, tra i 35 e i 49 metri. La seconda tranche del piano prevede un cantiere di altri quattro anni. L' anno scorso l' Istituto di Idraulica dell' Università di Padova ha effettuato i test di stabilità su un modello. - G. V.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Vado, piattaforma e ritardi Giuliano: «Ora il commissario»

Il sindaco ha scritto al ministro De Micheli dopo il rinvio del cronoprogramma «Serve una persona con il potere di decidere. Deve fare partire presto i lavori»

Giovanni Vaccaro / VADO Tre mesi di ritardo solo per produrre della carte, lavori ancora più distanti. E nel frattempo si profilano richieste di proroga o ipotesi di modificare il cronoprogramma. Lo scarto temporale con cui viaggiano la costruzione della piattaforma container di Apm-Maersk e la realizzazione delle infrastrutture a terra per collegarla ad autostrade e ferrovie sta creando imbarazzo a Vado, ma soprattutto rischia di pregiudicare la funzionalità dei collegamenti quando il nuovo terminal **portuale** entrerà in funzione a titolo definitivo. Casello di Bossarino e messa in sicurezza del torrente Segno: sono questi i due nodi che hanno fatto saltare sulla sedia il sindaco Monica Giuliano, tanto da farle prendere carta e penna per scrivere al neo ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. Il sindaco chiede addirittura la nomina di un commissario straordinario che prenda in mano la gestione del completamento del porto di Vado, bypassando **Autorità** portuale VADO GATEWAY. La prima nave arriverà alla piattaforma "Vado Gateway" il prossimo 12 dicembre, anche se sarà più che altro un attracco dimostrativo. Nei mesi successivi, però, il traffico si concretizzerà con arrivi e partenze. Solo che il casello autostradale di Bossarino potrebbe essere realizzato, forse, solo nel 2024. - le ed enti locali. Una decisione drastica, ma che per il sindaco resta l' ultima risorsa: «Per l' ennesima volta - tuona Monica Giuliano - ci viene chiesto di rimodulare il crono programma dei lavori, senza che siano ancora effettivamente iniziati. Serve una persona che abbia il potere di prendere delle decisioni e far partite davvero i lavori. Abbiamo già tre mesi di ritardo, ho già fatto preparare un dossier da consegnare al ministro De Micheli. La Regione ha già stanziato quattro milioni di euro per la messa in sicurezza del torrente Segno, ma nulla è stato ancora fatto in concreto per dare il via ai lavori. Si tratta di una prescrizione ambientale, riguarda la sicurezza del territorio, non si può procrastinare all' infinito. E io non ho intenzione di tornare in consiglio comunale per far approvare un nuovo cronoprogramma». L' altro punto dolente è il progetto del casello di Bossarino, che dovrà assorbire il traffico di mezzi pesanti liberando la superstrada. Quest' ultima è oggetto di un intervento di ristrutturazione, per il quale l' **Autorità portuale** ha stanziato undici milioni di euro, ma anche in questo caso i lavori sono fermi. Sono state effettuate le prove di carico, ma il cantiere vero e proprio è ancora indefinito. Degli appalti dovrà occuparsi la Provincia. Il sindaco vadese punta il dito contro la politica, locale e nazionale: «Abbiamo un territorio che dopo anni di fermo sta cercando di recuperare le sue potenzialità economiche, ma in troppi remano contro o ostacolano questo percorso». Tra l' altro Il Secolo XIX e la Cna da mesi stanno denunciando una situazione che rischia di provocare grossi problemi a Vado e Savona per l' impatto di un numero elevato di mezzi pesanti da e per la piattaforma. -



Il Nautilus

Savona, Vado

AdSP MLO: Al via la gara per la nuova diga foranea di Vado Ligure

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha pubblicato il bando da quasi 80 milioni di euro per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori di prima fase della nuova diga foranea del porto di Vado Ligure

La gara è unica (sia per la progettazione sia per i lavori) e sarà aggiudicata con procedura telematica e con il criterio dell' offerta economicamente più vantaggiosa sulla base di criteri che premiano maggiormente gli elementi qualitativi (85% del punteggio a disposizione) rispetto a quelli dell' offerta economica (15% del punteggio). L' importo a base d' asta vale 77 milioni 890 mila euro, compresi 627 mila euro di costi per la progettazione e di poco più di un milione per oneri di sicurezza. La offerte potranno essere presentate sino alle ore 12 di mercoledì 30 ottobre; la prima seduta di gara, con l' apertura delle buste telematiche, seguirà a tamburo battente: ore 14 dello stesso giorno presso la sede dell' Authority. Il cronoprogramma dell' intervento prevede un termine di 6 mesi per la realizzazione del progetto esecutivo e 36 mesi di cantiere dalla data di consegna dei lavori. È previsto lo smantellamento di circa 400 metri dell' attuale molo e il riutilizzo nella nuova diga dei 13 cassoni rimossi, oltre alla posa di 2 cassoni ex novo. Il nuovo sopraflutti, ruotato verso il mare aperto per migliorare la manovrabilità delle navi, insisterà su fondali più elevati, dai 35 ai 49 metri. Nella configurazione finale, il molo foraneo di prima fase sarà allungato verso mare per altri 240 metri. Ai piedi dei cassoni è prevista una fila di massi "guardiani", e l' intera diga sopraflutti sarà coronata da una sovrastruttura in calcestruzzo di 2,5 metri di altezza e da un muro paraonde che si innalzerà per altri 4,5 metri, a protezione di navi e strutture.



Via alla gara per la diga foranea di Vado Ligure

Mercoledì 30 Ottobre il termine per presentare le offerte

Giulia Sarti

GENOVA Come aveva annunciato alla fine di Luglio, l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale ha pubblicato il bando da quasi 80 milioni di euro per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori di prima fase della nuova diga foranea del porto di Vado Ligure. Si tratta di una gara unica sia per la progettazione sia per i lavori e sarà aggiudicata con procedura telematica e con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base di criteri che premiano maggiormente gli elementi qualitativi (85% del punteggio a disposizione) rispetto a quelli dell'offerta economica (15% del punteggio). L'importo a base d'asta vale 77 milioni 890 mila euro, compresi 627 mila euro di costi per la progettazione e di poco più di un milione per oneri di sicurezza. Ci sarà tempo fino alle 12 di mercoledì 30 Ottobre per presentare le offerte; seguirà poi la prima seduta di gara, con l'apertura delle buste telematiche alle 14 dello stesso giorno nella sede dell'Authority. Il cronoprogramma dell'intervento prevede un termine di 6 mesi per la realizzazione del progetto esecutivo e 36 mesi di cantiere dalla data di consegna dei lavori. Previsto lo smantellamento di circa 400 metri dell'attuale molo e il riutilizzo nella nuova diga dei 13 cassoni rimossi, oltre alla posa di 2 cassoni ex novo. Il nuovo sopraflutti, ruotato verso il mare aperto per migliorare la manovrabilità delle navi, insisterà su fondali più elevati, dai 35 ai 49 metri. Al termine dei lavori della diga foranea, nella configurazione finale, il molo di prima fase sarà allungato verso mare per altri 240 metri. Ai piedi dei cassoni è prevista una fila di massi guardiani, e l'intera diga sopraflutti sarà coronata da una sovrastruttura in calcestruzzo di 2,5 metri di altezza e da un muro paraonde che si innalzerà per altri 4,5 metri, a protezione di navi e strutture.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Rettighieri presenta il progetto ai rappresentanti dei terminalisti Non mancano le sfide: dall'autoparco alla distribuzione dei cantieri

Porto di Genova, è pronta la rivoluzione: 124 milioni e 10 opere per far respirare la città

Alberto Quarati

GENOVA Vertice ieri in **Autorità portuale** a Genova con i rappresentanti dei terminal del bacino di Sampierdarena e il responsabile dell'Attuazione del programma straordinario degli interventi post -Morandi, Marco Rettighieri, che ha illustrato gli interventi finanziati dal decreto Genova per migliorare la viabilità **portuale** e limitare l'impatto del traffico merci e passeggeri sulla città. Si tratta di 124 milioni di euro che saranno investiti in 10 opere differenti, che vanno dalla realizzazione del varco di Ponente all'ultimazione della Sopraelevata **portuale**, passando per l'autoparco di Cornigliano e i dragaggi alla foce del Polcevera: tempo a disposizione, dice Rettighieri, 36 mesi da inizio anno, con i primi cantieri aperti da gennaio 2020: «Non c'è un piano B. Vogliamo dare un volto nuovo alla città, che necessita di snellire il traffico, compreso quello di uscita e ingresso da porto e aeroporto». Scorrendo la lista dei 10 lotti, l'opera più articolata pare essere l'autoparco: in effetti, mentre l'agenda dei lavori non è ancora ufficialmente completata, sulla realizzazione del nuovo parcheggio per i camion le tempistiche indicate portano al 2022. L'area dovrebbe disporre di 160 stalli, che per l'area di Sampierdarena porterebbe quindi a 460 (sommate a Campi e aeroporto) i parcheggi disponibili per i camion in attesa di entrare nel porto. Un numero, quello di Cornigliano, non considerato comunque non sufficiente da Giuseppe Tagnocchetti, responsabile genovese di Trasportounito, che la settimana prossima incontrerà Rettighieri insieme alle altre rappresentanze di categoria. Sull'area inoltre si intersecano due vicende: il contenzioso in sede civile tra l'attuale occupante, il gruppo Spinelli, e la Società per Cornigliano, che a sua volta ha ricevuto otto manifestazioni di interesse per l'area, per una concessione biennale eventualmente prorogabile con altri tre anni, «per funzioni logistico -portuali» (e che quindi, almeno a leggere l'avviso di Spc, non devono essere per forza autoparco). Il varco di Ponente sorgerà invece dove oggi sono collocati i concetti del nuovo viadotto sulla Valpolcevera: l'ingresso sarà quindi collegato al nuovo Ponte del Papa, anche questo compreso nei 10 lotti presentati ieri. Le altre opere previste sono l'ammodernamento della sopraelevata **portuale** per la parte esistente e il suo adeguamento al nodo di accesso dal varco di San Benigno, la viabilità di collegamento tra quest'ultimo e Calata Bettolo, la messa in sicurezza del viadotto di accesso all'Aeroporto (in due fasi), il consolidamento statico di Ponte dei Mille alla Stazione marittima. Rettighieri ha chiesto comprensione ai terminalisti, che potranno vedersi in questi mesi con alcune zone dei loro compendi occupate da cantieri: «Ma siamo aperti a migliorie sia sotto il profilo tecnico che economico». Le proposte ci saranno: nei mesi scorsi i terminalisti avevano fatto presenti alcune necessità organiche al bacino di Sampierdarena: la minor presenza possibile di interferenze all'interno del porto fra il traffico ferroviario e quello stradale; il nuovo Ponte del Papa in grado di reggere i carichi speciali, e soprattutto un'area di accumulo al varco di Ponente, attività che allo stato attuale del progetto dovrebbe essere assorbita dalla costruzione di un viadotto di collegamento parallelo alla Strada Guido Rossa, sui cui sarebbero dirottati i camion in uscita dall'autostrada. -



Il porto

Ecco 125 milioni per la nuova viabilità sulle banchine

di Fabrizio Cerignale Un nuovo varco di ingresso, a ponente, per il porto di Genova, che sarà realizzato nell' area di Cornigliano, con tanto di autoparco da circa 160 posti, ma anche la sopraelevazione del varco Etiopia, il nuovo " ponte del papa", che andrà a sostituire quello provvisorio, e il completamento di strada della Superba e della sopraelevata portuale. Marco Rettighieri responsabile del "Programma Straordinario investimenti" del porto di Genova parla di una "Genova città per il futuro" nel presentare gli interventi che entro il 2022 rivoluzioneranno la viabilità, grazie a un investimento di 125 milioni stanziati dal governo dopo l' emergenza del crollo di ponte Morandi. Si tratta di dieci opere che permetteranno di separare definitivamente la viabilità cittadina da quella portuale, sia per le merci che per i passeggeri, migliorando la viabilità anche in previsione dell' aumento dei traffici portuali previsto nei prossimi anni. Un piano complessivo che, partendo dal ponte Pionieri e aviatori d' Italia, che sarà messo in sicurezza, permetterà ai mezzi pesanti in arrivo dal ponente di entrare direttamente in area portuale. Da questo ingresso, infatti, i tir potranno raggiungere le banchine attraverso un percorso che prevede la costruzione del nuovo " ponte del Papa" (è previsto anche il dragaggio alla foce del Polcevera) e il completamento della via della Superba e della sopraelevata portuale che, finalmente, avrà una piena operatività. Il piano, inoltre, prevede anche interventi a Levante, come il consolidamento di Ponte dei Mille e Stazione Marittima e la realizzazione di una viabilità di collegamento San Benigno-Calata Bettolo. «Abbiamo affrontato il problema partendo da una logica di programma, di lotti accorpati e non di singoli progetti - spiega Marco Vaccari, responsabile unico del procedimento - e questo ci ha permesso di avere una visione globale sui benefici che ne conseguiranno in termini di traffico, sia calcolando i flussi attuali che quelli che potranno essere in futuro». Tutti gli interventi, comunque, dovranno essere realizzati per gradi, per non influire sul l' operatività portuale e saranno conclusi entro i primi mesi del 2022. « Per adesso siamo nei tempi previsti - conclude Rettighieri - che sono 36 mesi da inizio anno e su quelli ci stiamo muovendo, anche perché non abbiamo un piano B». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto Genova: piano da 125 milioni per nuova viabilità

Dieci opere per snellire il traffico, nuovo varco a ponente

(ANSA) - GENOVA, 18 SET - Un investimento di 125 milioni per 10 opere per cambiare il porto di Genova. Interventi che avverranno in 36 mesi. Interventi per le merci, con la messa a punto del nuovo varco di ponente, che avrà un autoparco con 160 stalli. E poi il completamento della sopraelevata portuale, di via della Superba e il nuovo "ponte del Papa", una struttura metallica che sostituirà il ponte provvisorio sul Polcevera, oltre a una sopraelevazione del varco di Ponte Etiopia e il consolidamento del ponte dei Mille. Sono questi i principali interventi relativi alla nuova viabilità portuale che rientrano nel Programma straordinario degli investimenti post crollo Morandi che sarà realizzato nei prossimi tre anni. "Vogliamo dare un volto nuovo alla città - ha detto Marco Rettighieri - che necessita di snellire il traffico, compreso quello di uscita e ingresso da porto e aeroporto". Interventi che, in una simulazione in fase di progetto, permetteranno di diminuire consistentemente l'influenza del traffico merci sulla città. Per il porto passeggeri è stata progettata una nuova viabilità che possa suddividere il traffico passeggeri da quello merci che avrà la grande novità del varco a ponente, nella zona di Cornigliano. L'obiettivo è quello di risolvere "le criticità dell'assetto infrastrutturale portuale aggravate dalla redistribuzione del traffico pesante e leggero dovuta al crollo del ponte Morandi" attraverso interventi che riguardano sia la viabilità interna al porto che quella connessa alla città. "Abbiamo affrontato il problema partendo da una logica di programma e non di singoli progetti - ha spiegato Marco Vaccari, responsabile unico del procedimento - e questo ci permette di avere una visione globale sui benefici in termini di traffico". Interventi che dovranno essere realizzati per gradi, per non influire sull'operatività portuale e che saranno conclusi entro i primi mesi del 2022. "Non abbiamo piani B - ricorda Rettighieri - i tempi sono 36 mesi da inizio anno e su quelli ci stiamo muovendo, ma ora siamo nei tempi previsti". (ANSA).



10 opere per migliorare la viabilità portuale di Genova

Un nuovo varco e un autoparco da 160 stalli a Ponente, il nuovo ponte del Papa e il prolungamento della sopraelevata portuale. Sono le principali opere delle 10 previste dal progetto preliminare che andrà a cambiare il volto della viabilità portuale genovese.

Un nuovo varco nel Ponente genovese, che andrà a sommarsi agli attuali Etiopia e San Benigno. Un autoparco da 160 stalli, sempre in zona Ponente, e il nuovo ponte del Papa. Sono solo alcune delle 10 opere previste nel Programma straordinario degli investimenti urgenti del **Porto di Genova** che nei prossimi tre anni andranno a migliorare la viabilità portuale cittadina, fluidificando i traffici e risolvendo le criticità dell'attuale assetto, ulteriormente aggravato dopo il crollo di Ponte Morandi. Le hanno illustrate questo pomeriggio Marco Rettighieri, responsabile del Programma straordinario di investimenti urgenti del **Porto di Genova**, e Marco Vaccari, responsabile unico del procedimento. «Il **porto di Genova** è spesso visto come "fardello" a causa del traffico e dei rallentamenti che comporta nelle aree limitrofe della città - spiega Rettighieri - Mettendo mano alla viabilità portuale, un tema che finora è sempre stato affrontato solo parzialmente, puntiamo proprio a una fluidificazione del traffico e a una sua divisione ad hoc tra merci e passeggeri». Previste complessivamente dieci opere. La principale è il nuovo varco di Ponente, che sorgerà a Cornigliano, nell'area in cui, al momento, vengono stoccati i concii per il nuovo viadotto sul Polcevera. «I varchi saliranno quindi a tre, con il traffico merci che si avvarrà soprattutto del nuovo ingresso a Ponente, sempre nell'ottica di alleggerire il flusso passeggeri». Nei pressi del nuovo varco sarà realizzato un autoparco per i mezzi pesanti, in grado di ospitare, secondo il progetto preliminare, 160 stalli. Il nuovo ponte del Papa (con sopraelevazione del varco di Ponte Etiopia), dal design moderno, andrà a sostituire l'attuale ponte provvisorio. Connesso alla sua realizzazione, l'intervento di dragaggio da 100 mila metri cubi di materiale alla foce del Polcevera. Tra le altre opere contenute nel progetto preliminare, l'ammodernamento della sopraelevata portuale esistente, con adeguamento del nodo San Benigno-Etiopia, e il suo prolungamento, con un nuovo accesso a Ponente, in ingresso e in uscita. Previste anche la viabilità di collegamento San Benigno-Calata Bettolo, il completamento della via della Superba e la messa in sicurezza del viadotto di via Pionieri d'Italia, adeguamento che avverrà in due differenti fasi. Infine, il progetto prevede il consolidamento statico di Ponte dei Mille (Stazione Marittima), «tra i principali biglietti da visita della città», precisa Rettighieri. Un ampio intervento di viabilità sul quale, come ricorda Vaccari, «sono state svolte simulazioni di breve, medio e lungo periodo per verificarne le conseguenze sul traffico genovese». Gli investimenti per gli interventi di viabilità stradale sono di 125 milioni di euro, risorse del governo destinate a **Genova** dopo il crollo del Morandi. 36 mesi da inizio anno, per quello che riguarda i tempi di realizzazione. «In questi tre anni non possiamo bloccare la città e il suo **porto**, per questo parzializzeremo la costruzione delle varie opere, soprattutto quelle principali precisa Rettighieri. Finora stiamo seguendo il cronoprogramma e non abbiamo piani B: i tempi saranno questi». Il progetto preliminare che darà un volto nuovo alla viabilità portuale genovese resta comunque aperto a nuovi contributi, ricorda il commissario: «siamo aperti al dialogo con tutti, purché gli eventuali contributi positivi riguardino migliorie tecniche, economiche e non incidano negativamente sugli altri terminalisti. Senza queste tre condizioni fondamentali, il progetto rimarrà questo».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova prepara la rivoluzione della viabilità del porto

Genova - Un investimento di 125 milioni per 10 opere per cambiare il **porto** di **Genova**. Interventi che avverranno in 36 mesi. Interventi per le merci, con la messa a punto del nuovo varco di ponente, che avrà un autoparco con 160 stalli. E poi il completamento della sopraelevata portuale, di via della Superba e il nuovo «ponte del Papa», una struttura metallica che sostituirà il ponte provvisorio sul Polcevera, oltre a una sopraelevazione del varco di Ponte Etiopia e il consolidamento del ponte dei Mille. Sono questi i principali interventi relativi alla nuova viabilità portuale che rientrano nel Programma straordinario degli investimenti post crollo Morandi che sarà realizzato nei prossimi tre anni. «Vogliamo dare un volto nuovo alla città - ha detto Marco Rettighieri - che necessita di snellire il traffico, compreso quello di uscita e ingresso da **porto** e aeroporto». Interventi che, in una simulazione in fase di progetto, permetteranno di diminuire consistentemente l' influenza del traffico merci sulla città. Per il **porto** passeggeri è stata progettata una nuova viabilità che possa suddividere il traffico passeggeri da quello merci che avrà la grande novità del varco a ponente, nella zona di Cornigliano. L' obiettivo è quello di risolvere «le criticità dell' assetto infrastrutturale portuale aggravate dalla redistribuzione del traffico pesante e leggero dovuta al crollo del ponte Morandi» attraverso interventi che riguardano sia la viabilità interna al **porto** che quella connessa alla città. «Abbiamo affrontato il problema partendo da una logica di programma e non di singoli progetti - ha spiegato Marco Vaccari, responsabile unico del procedimento - e questo ci permette di avere una visione globale sui benefici in termini di traffico». Interventi che dovranno essere realizzati per gradi, per non influire sull' operatività portuale e che saranno conclusi entro i primi mesi del 2022. «Non abbiamo piani B - ricorda Rettighieri - i tempi sono 36 mesi da inizio anno e su quelli ci stiamo muovendo, ma ora siamo nei tempi previsti».



Innovazione nel sistema portuale e logistico, Regione Liguria capofila del progetto europeo Hermes

Regione Liguria, in cooperazione con il Comune di Genova, la Provincia di Savona e l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, è capofila del progetto Hermes, finanziato nell' ambito del Programma europeo Espon. Il progetto finanzia per 300 mila euro uno studio sulle diverse relazioni che un **sistema portuale** e logistico può generare in termini di cluster economici e servizi innovativi, formulando anche strategie e proposte di azioni o progetti per il miglioramento dei flussi commerciali attraverso il **sistema** delle infrastrutture. Il focus sarà relativo allo sviluppo di cluster di imprese e di centri di ricerca nelle aree costiere urbane e interne delle regioni marittime. «Hermes è un nuovo risultato positivo della strategia di posizionamento di Regione Liguria nell' ambito della progettazione comunitaria dichiara l' assessore regionale allo Sviluppo Economico **Andrea Benveduti** Abbiamo voluto affrontare lo strumento della target analysis in modo più innovativo: non intendiamo studiare le interazioni porto-città sotto il semplice profilo del traffico o dell' impatto ambientale. Per questo lo studio si proporrà per la prima volta di impostare le linee di sviluppo di eco-cluster, che significa cluster sia economici che ecologici». Partecipano al progetto anche Belgio e Paesi Bassi con il porto di Ghent e la Provincia delle Fiandre orientali, la Grecia con la Regione di Creta, il ministero degli Affari Marittimi e l' **Autorità Portuale** di Heraklion, e il ministero dei Trasporti di Malta.



Citta della Spezia

Genova, Voltri

Liguria capofila del progetto sulle interazioni economiche dei porti sulle città

Liguria - Regione Liguria, in cooperazione con il Comune di Genova, la Provincia di Savona e l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, è capofila del progetto ERMES, finanziato nell' ambito del Programma europeo ESPON. Il progetto finanzia per 300mila euro uno studio sulle diverse relazioni che un **sistema portuale** e logistico può generare in termini di cluster economici e servizi innovativi, formulando anche strategie e proposte di azioni o progetti per il miglioramento dei flussi commerciali attraverso il **sistema** delle infrastrutture; il focus sarà relativo allo sviluppo di cluster di imprese e di centri di ricerca nelle aree costiere urbane ed interne delle regioni marittime. "ERMES è un nuovo risultato positivo della strategia di posizionamento di Regione Liguria nell' ambito della progettazione comunitaria" dichiara l' Assessore Regionale allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti. "Abbiamo voluto affrontare lo strumento della target analysis in modo più innovativo: non intendiamo studiare le interazioni porto-città sotto il semplice profilo del traffico o dell' impatto ambientale. Per questo lo studio si proporrà per la prima volta di impostare le linee di sviluppo di eco-clusters, che significa cluster sia economici che ecologici". Partecipano al progetto anche Belgio e Paesi Bassi con il porto di Ghent e la Provincia delle Fiandre orientali, la Grecia con la Regione di Creta, il Ministero degli Affari Marittimi e l' **Autorità Portuale** di Heraklion, ed il Ministero dei Trasporti di Malta. Mercoledì 18 settembre 2019 alle 11:40:42 Redazione.



La Regione Liguria è capofila del progetto ERMES, uno studio innovativo sulle interazioni economiche porti-città

Liguria - Regione Liguria, in cooperazione con il Comune di Genova, la Provincia di Savona e l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, è capofila del progetto ERMES, finanziato nell' ambito del Programma europeo ESPON. Il progetto finanzia per 300 mila euro uno studio sulle diverse relazioni che un **sistema portuale** e logistico può generare in termini di cluster economici e servizi innovativi, formulando anche strategie e proposte di azioni o progetti per il miglioramento dei flussi commerciali attraverso il **sistema** delle infrastrutture; il focus sarà relativo allo sviluppo di cluster di imprese e di centri di ricerca nelle aree costiere urbane ed interne delle regioni marittime. "ERMES è un nuovo risultato positivo della strategia di posizionamento di Regione Liguria nell' ambito della progettazione comunitaria" dichiara l' Assessore Regionale allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti. "Abbiamo voluto affrontare lo strumento della target analysis in modo più innovativo: non intendiamo studiare le interazioni porto-città sotto il semplice profilo del traffico o dell' impatto ambientale. Per questo lo studio si proporrà per la prima volta di impostare le linee di sviluppo di eco-clusters, che significa cluster sia economici che ecologici". Partecipano al progetto anche Belgio e Paesi Bassi con il porto di Ghent e la Provincia delle Fiandre orientali, la Grecia con la Regione di Creta, il Ministero degli Affari Marittimi e l' **Autorità Portuale** di Heraklion, ed il Ministero dei Trasporti di Malta.



Il Nero resta sul fondo del Bacino 1: perch? Amico non risponde

MATTEO CANTILE

di Matteo Cantile mercoledì 18 settembre 2019 GENOVA - Il super yacht è ancora lì, appoggiato malinconicamente su un fianco, in attesa che qualcuno gli restituisca la sua altera e lussuosa dignità : fermo, nel Bacino 1, dal 10 settembre, giorno dell' incidente che ha provocato sei feriti, per fortuna lievi e subito dimessi, e danni ingenti a una delle barche più belle del mondo. Sono passati otto giorni e il Motor Yacht Nero è ancora lì, come mai? Primocanale lo ha chiesto al cantiere Amico &Co, che aveva in uso il bacino 1 ed era la ditta incaricata di eseguire lavori di manutenzione alla barca ma, purtroppo, non ha ottenuto alcuna risposta. "No comment", ci ha fatto sapere il cantiere , negandoci informazioni più precise su quello che è successo e, soprattutto, su quello che succederà. Perché questo mercoledì 18 settembre è la data ultima che l' Ente Bacini aveva concesso ad Amico per liberare il bacino 1 : l' area, infatti, deve essere consegnata alla ditta Cimolai, che entro il 24 di questo stesso mese deve aprire il cantiere per eseguire la copertura. Il Nero sarà rimosso in tempo? La società ha chiesto una proroga? Se il bacino sarà consegnato in ritardo la ditta Cimolai pretenderà delle penali? Chi dovrà pagarle? Domande legittime che, per il momento, restano senza risposta . Così come non sappiamo quale sia la ragione della lentezza della rimozione: voci bene informate, ma avremmo certamente preferito citare fonti ufficiali, ci raccontano di un' operazione non facile, impossibile da eseguire con una gru. Abbiamo sentito parlare della possibilità che la barca possa essere sollevata con dei palloni, così da evitare di danneggiarla ulteriormente. I danni, appunto: anche questa informazione non è ufficiale e quindi va presa con il beneficio del dubbio, ma si parla di almeno 5 milioni che potrebbero lievitare fino a 30 se la rimozione fosse particolarmente difficile. A Primcanale stiamo seguendo con attenzione ciò che accade nell' area delle riparazioni navali, così come più in generale riteniamo fondamentale approfondire il rapporto, economico, sociale e ambientale, tra il porto e la città. Tutti i soggetti che abbiamo interpellato, per cercare di svolgere il nostro lavoro in modo trasparente e coscienzioso, hanno sempre risposto a tutte le nostre domande. Lo ha fatto lo stesso Ente Bacini dopo l' incidente del 10 settembre, lo ha fatto l' **Autorità di Sistema** ogni volta che l' abbiamo chiamata in causa. Quando ci siamo occupati dell' inquinamento portuale e abbiamo radunato aziende e comitati di cittadini nei nostri studi, anche le industrie che più di tutte sono al centro delle polemiche, come quelle petrolchimiche, hanno accettato il confronto. Amico mai. E' un peccato, perché tutti i genovesi hanno il diritto di sapere che cosa avviene a pochi passi dalle loro case e noi dovremmo avere il diritto di informarli. Siamo sempre in tempo. Approfondimenti Nel weekend torna Yacht&Garden mostra-mercato di fiori e piante del giardino mediterraneo Rapallo, vertici del porto indagati per smaltimento yacht Yacht troppo sotto costa: distrutto vivaio per la mitilicoltura Portofino, super yacht scarica la spazzatura illegalmente: arriva la maxi multa Amico & Co, grave incidente nel Bacino 1: maxi yacht si inclina, 6 feriti.



Fincantieri, ribaltamento a mare: tavolo in Regione Liguria il 2 ottobre

GENOVA - La Regione Liguria ha convocato le principali sigle sindacali di Fincantieri nel primo pomeriggio del 2 ottobre per un tavolo sul 'Ribaltamento a mare' di Fincantieri, l' ampliamento verso il mare dello stabilimento del gruppo a Genova. All' incontro parteciperanno secondo le attese il presidente Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini. Fim Cisl, Fiom Cgil e Uilm Uil avevano chiesto un incontro urgente in Regione il 9 settembre "per definire un percorso utile" dicendosi anche "preoccupati di possibili ritardi a fronte del cambio di Governo". Secondo i sindacati è necessaria la cantierabilità del progetto già a partire da settembre, ricordando il vecchio accordo di programma con il nuovo, iniziando dalla messa in sicurezza del Rio Molinassi. I detriti del Ponte Morandi, quelli del Terzo Valico più il materiale del Rio, scrivevano nella richiesta di incontro, possono essere utilizzati rapidamente per il riempimento delle opere strutturali. "Sono necessarie a nostro avviso, nel più breve tempo possibile, la celerità e l' attuazione del cronoprogramma", affermavano. Quanto agli investimenti "un ingente sforzo lo sosterebbe Fincantieri, più una piccola parte l' ente **portuale** e le Fs", ricordano i sindacati, segnalando però che "ovviamente non sono sufficienti se non c' è un intervento diretto da parte del Governo". Fim Fiom Uilm avanzano così l' idea, "essendo già in opera il decreto Genova, di utilizzare nuove risorse a partire dalla nuova Legge Finanziaria. In questo modo ci sarebbero tutte le condizioni perché l' opera possa essere realizzata nei tempi previsti"

Approfondimenti Gronda e ribaltamento a mare Fincantieri: doppio ok dalla giunta alle opere in porto Fincantieri potenzia il 'ribaltamento': bacino da 350 metri per le maxi navi Fincantieri, ecco la nuova nave Virgin. Bono: "A Sestri senza ribaltamento siamo al limite" Fincantieri, ribaltamento a mare di Sestri Ponente. I sindacati: "Finalmente un piano concreto" Ponte Morandi, il commissario: "I detriti usati per il ribaltamento a mare. Manca solo l' ok dal ministero" Video Fincantieri, Apa (Uilm): "Ribaltamento a mare? Essenziale per ridurre i costi ma la situazione bloccata" Live road a Sestri Ponente: Fincantieri, cosa cambierà con il ribaltamento a mare Bono (Fincantieri): "I detriti del Ponte Morandi saranno utilizzati per il ribaltamento a mare a Sestri" Da Ponte Morandi al Ribaltamento: "Detriti presto pronti per Fincantieri" Commenti.

Banchero: «Il traffico in Africa destinato a crescere» / L' INTERVISTA

MATTEO DELL' ANTICO

QUALI sono i rapporti tra il porto di Genova e gli scali africani, in particolare quelli del Nord Africa? «Le compagnie che storicamente operano da Genova con i porti del Nord Africa - dice Alberto Banchero, presidente di Assagenti - sono numerose. Questi tipi di traffici rappresenta poco più del 10% di quello totale del porto di Genova, sia in import che in export: nel 2018 si è andati oltre i sei milioni di tonnellate di merce, quindi tutt' altro che trascurabile». Quali sono le tipologie di merci più diffuse che vengono movimentate - sia in entrata che in uscita - tra i porti dell' Africa e lo scalo di Genova? «Per quanto riguarda l' esportazione si tratta prevalentemente di automotive e veicoli agricoli, impiantistica e prodotti metallurgici, elettrodomestici, macchinari e apparecchiature in generale, generi alimentari, prodotti chimici e fertilizzanti, minerali, carta e semilavorati soprattutto per la Tunisia. L' importazione invece riguarda prevalentemente materiale etnico, prodotti dell' agricoltura, della pesca, prodotti derivati dalla raffinazione del petrolio e del gas, caffè e zucchero, inoltre ci sono i prodotti finiti, partiti semilavorati, che tornano dalla Tunisia, come scarpe, vestiti o tessile in genere». Ritieni che lo sviluppo dell' economia africana possa rappresentare un' opportunità per la crescita del porto di Genova oppure gli asset considerati strategici sono altri? «Evidentemente gli asset strategici seguono le quote di mercato delle diverse aree geografiche, e quelle del nostro porto rispetto al Nord Africa le abbiamo citate, sono certamente espandibili ma solo riuscendo a rimuovere alcuni freni che attualmente esistono, che vanno dall' instabilità politica di molti Paesi africani alla politica protezionistica locale di diversi di essi. Inoltre, si deve tenere conto della perdita di competitività della nostra economia. Le esportazioni nazionali infatti risentono parecchio della globalizzazione e Paesi come Cina, India, Corea, Turchia stanno gradatamente guadagnando fette di mercato, non più e non solo su prodotti con scarso contenuto tecnologico, ma anche sui grandi progetti. In Algeria, ad esempio, l' influenza cinese è molto elevata: la grande moschea di Algeri è stata costruita da loro, così come il futuro nuovo porto di El Hamdania, vicino Cherchell». Nei prossimi anni assisteremo a una crescita delle economie africane oppure la difficile situazione geopolitica che interessa parte del continente africano continuerà a frenarne lo sviluppo? «Come detto le potenzialità di quest' area geografica sono enormi, tuttavia spesso ragioni politiche frenano i rapporti con gli altri Paesi e di conseguenza questo possibile sviluppo, ricordiamoci che solo il Marocco può vantare ad oggi di avere un' economia stabile senza problemi né politici, né terroristici. Ci sono fattori determinanti che comunque sosterranno in qualche modo lo sviluppo di queste economie, pensiamo solo alla ricchezza di materie prime di questo continente come petrolio, oro, cromo e platino su tutte, nonché alla continua crescita dei fattori di urbanizzazione. Si prevede, infatti, che nei prossimi vent' anni salirà al 50% la percentuale della popolazione africana che vivrà in un centro urbano». Sul fronte passeggeri, invece, come giudica l' andamento del traffico traghetti tra Genova e il Nord Africa? «Nel 2018 il numero dei passeggeri transitati dal porto di Genova per le maggiori destinazioni del Nord Africa inteso come Tunisia, Marocco e Algeria ha sfiorato le 400 mila unità, che rappresenta il 20% del totale, una percentuale di tutto rispetto che non può che portare ad un giudizio positivo. Per il futuro, soprattutto se si concretizzeranno le condizioni per una crescita di questo comparto, sarà necessario mettere mano al problema dell' interferenza del traffico traghetti nazionale con quello estero, tema già dibattuto da tempo ma mai risolto».



I cinque Stelle: "Un referendum abrogativo contro le aree ai Cantieri Amico"

Raccolta firme durante il Salone Nautico

Un referendum comunale abrogativo per revocare la delibera con cui il Comune di Genova a fine 2018 ha ceduto all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale alcuni spazi attigui ai cantieri Amico&Co, prima destinati a servizi pubblici e di interesse territoriale modificando la destinazione urbanistica ad attività di cantieristica navale. Lo annunciano i gruppi del M5S nei Consigli regionale, comunale e del Municipio Medio Levante stamani in una conferenza stampa congiunta nel palazzo della Regione Liguria presentando l' iniziativa di 'democrazia diretta' per i cittadini genovesi, 'Proteggiamo il benessere della nostra città'. "La decisione della Giunta Bucci di cedere tali aree all' **Autorità portuale**, che a sua volta ha firmato un contratto di concessione con Amico&Co impedisce di collegare in modo adeguato il Porto Antico con la Fiera di Genova come previsto da Renzo Piano nel disegno del Waterfront di Levante", denuncia la capogruppo regionale del M5S Alice Salvatore. Il M5S è in attesa che la Commissione di valutazione comunale vagli la legittimità della proposta di referendum abrogativo, in caso di esito positivo dovrà raccogliere almeno 6.000 firme per indire il referendum, per la validità della consultazione referendaria è richiesta la partecipazione di almeno un terzo degli aventi diritto al voto. In occasione dell' inaugurazione del 59/mo Salone nautico internazionale di Genova il M5S domani all' ingresso della Fiera inizierà una raccolta firme per una petizione al sindaco Marco Bucci affinché mantenga le aree della darsena nautica della fiera a uso pubblico per potenziare le manifestazioni fieristiche come il Salone Nautico scongiurando il rischio che Amico&Co oggi titolare di una concessione ventennale della darsena vi insedi nuove attività industriali. Il M5S dice 'no' alla trasformazione del Palasport in un 'centro commerciale', 'sì' a un nuovo vero palazzetto dello sport, e propone di insediare nelle aree fieristiche attrazioni turistiche d' ampio respiro, sulla scia di quello che fu negli anni Novanta l' Acquario per il Porto Antico, come fiere permanenti della nautica da diporto, un' Euroflora permanente o giardini botanici come a Singapore.



LA MAPPA

Le navi all' ormeggio nelle 24 ore dei rilievi

A TITOLO di cronaca, ecco le navi ormeggiate in **porto** nell' ambito delle 24 ore attenzionate dai fonometri dell' Arpal, dalle 6 del 17 settembre alle 6 del 18 settembre. Msc Rosa (portacontainer) entrata in **porto** alle 19.47 di martedì, ormeggiata al Molo Fornelli Est; SafMarine Camerun (portacontainer) arrivata alle 17.15, ormeggiata alla Calata Artom; G. Dalla Porta (nave ricerca del Cnr) giunta alle 17,30 al Molo Italia; Oasis Of Devon (portacontainer) partita alle 8.04 dal Molo Garibaldi Est; Ym Wellbeing (portacontainer) presente al molo Fornelli Este e partita alle 18.36; Msc Seaview (nave da crociera) arrivata alle 6.30, sempre di martedì, con ormeggio al Molo Garibaldi Ovest, partita alle 18.26 dello stesso giorno; Msc Beijing, presente al Molo Fornelli Ovest e partita alle 22.36; Vento di Maestrale (portacontainer) entrata alle 6.05 di martedì, con ormeggio al Terminal Tarros, partita alle 20.55; Corelli (portacontainer) all' accosto del Terminal Tarros dalle 6 di ieri.

PRIMO PIANO LA SPEZIA
I DISAGI DEL LEVANTE

LA MAPPA
Le navi all'ormeggio nelle 24 ore dei rilievi



RUMORI NEL MIRINO

Troppi decibel, porto sorvegliato speciale
Viale San Bartolomeo chiuso nella notte per i rilievi fonometrici in sei abitazioni

L'inchiesta
L'ARPA ha avviato un'indagine per accertare i livelli di inquinamento acustico nel porto di La Spezia. I dati sono stati ottenuti durante le 24 ore di monitoraggio in sei abitazioni vicine al molo Fornelli Est, al molo Garibaldi Est e al molo Garibaldi Ovest. Le misurazioni sono state effettuate con un fonometro a ultrasuoni che registra i rumori emessi dalle navi ormeggiate in porto. I dati sono stati elaborati e analizzati per individuare le fonti di rumore e per valutare l'impatto acustico sulle abitazioni vicine. L'inchiesta è in corso e si attende di ricevere ulteriori dati nei prossimi giorni.

«Analisi sul fumo»
Una nuova indagine è stata avviata per analizzare i livelli di inquinamento atmosferico nel porto di La Spezia. I dati sono stati ottenuti durante le 24 ore di monitoraggio in sei abitazioni vicine al molo Fornelli Est, al molo Garibaldi Est e al molo Garibaldi Ovest. Le misurazioni sono state effettuate con un analizzatore di fumo che registra i livelli di inquinamento atmosferico emessi dalle navi ormeggiate in porto. I dati sono stati elaborati e analizzati per individuare le fonti di inquinamento e per valutare l'impatto atmosferico sulle abitazioni vicine. L'inchiesta è in corso e si attende di ricevere ulteriori dati nei prossimi giorni.

LA SORVEGLIANZA
L'ARPA ha avviato una sorveglianza continua del porto di La Spezia per monitorare i livelli di inquinamento acustico e atmosferico. I dati sono stati ottenuti durante le 24 ore di monitoraggio in sei abitazioni vicine al molo Fornelli Est, al molo Garibaldi Est e al molo Garibaldi Ovest. Le misurazioni sono state effettuate con un fonometro a ultrasuoni e un analizzatore di fumo che registra i rumori emessi dalle navi ormeggiate in porto e i livelli di inquinamento atmosferico emessi dalle navi ormeggiate in porto. I dati sono stati elaborati e analizzati per individuare le fonti di inquinamento e per valutare l'impatto acustico e atmosferico sulle abitazioni vicine. L'inchiesta è in corso e si attende di ricevere ulteriori dati nei prossimi giorni.

LA SORVEGLIANZA
L'ARPA ha avviato una sorveglianza continua del porto di La Spezia per monitorare i livelli di inquinamento acustico e atmosferico. I dati sono stati ottenuti durante le 24 ore di monitoraggio in sei abitazioni vicine al molo Fornelli Est, al molo Garibaldi Est e al molo Garibaldi Ovest. Le misurazioni sono state effettuate con un fonometro a ultrasuoni e un analizzatore di fumo che registra i rumori emessi dalle navi ormeggiate in porto e i livelli di inquinamento atmosferico emessi dalle navi ormeggiate in porto. I dati sono stati elaborati e analizzati per individuare le fonti di inquinamento e per valutare l'impatto acustico e atmosferico sulle abitazioni vicine. L'inchiesta è in corso e si attende di ricevere ulteriori dati nei prossimi giorni.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Troppi decibel, porto sorvegliato speciale

Viale San Bartolomeo chiuso nella notte per i rilievi fonometrici in sei abitazioni

- LA SPEZIA - E' VENNE il giorno del **porto** sorvegliato speciale per i rumori, soprattutto notturni, che salgono dalle banchine. I rilievi sono stati effettuati con i fonometri professionali dell' Arpal, nell' ambito dell' inchiesta amministrativa a cui ha dato impulso il Comune della Spezia (che l' ha pagata) dopo l' Sos lanciato dai quartieri del Levante - dove i timpani dei cittadini sono messi a dura prova - e dopo il monito del Ministero dell' Ambiente a vigilare, stante gli sforamenti di decibel denunciati dall' ingegner Vittorio Gasparini che dall' anno scorso, con piglio scientifico, ha dato vita ai rilievi fai-da-te. LE OPERAZIONI, quanto alla postazione fissa approntata all' ultimo piano di dell' appartamento di via del Canaletto 5, abitato dallo stesso Gasparini, sono durate dalle 6 del 17 settembre alle 6 del 18 settembre. In pista anche cinque postazioni mobili, entrate in scena dalle 22 di martedì alle 6 di mercoledì. Obiettivo: approdare a dati certi sulla riconducibilità dell' impatto acustico su viale San Bartolomeo (e vie adiacenti) indotto da dal traffico veicolare e dalle attività dello scalo, badando a cogliere quelle provocate dal secondo. Di qui la drastica soluzione: chiudere il traffico in viale San Bartolomeo per 8 ore, nella notte, dalle 22 di martedì alle 6 di ieri. Superlavoro per i vigili urbani che hanno presidiato lo sbarre poste all' incrocio con via San Cipriano e in prossimità della Darsena Pagliari e in tutte strade di accesso all' asse viario principale, a partire dalle strade parallelo allo stesso. Automobilisti disorientati alla vista delle palette rosse e alle risposte non esaustive degli agenti della Polizia Municipale. La consegna era quella del riserbo, per non spargere troppo la voce e mettere a rischio i rilievi nel caso la notizia fossa approdata in **porto** col possibile effetto indotto di mettere il silenziatore. C' è chi, dal fronte degli automobilisti, ha pensato ad una mega fuga di gas, ad un attentato, ad un' imponente azione di pulizia di viale San Bartolomeo. Niente di tutto questo. Solo l' approntamento delle condizioni ideali per effettuare le misurazioni. Scenario surreale quello di viale San Bartolomeo deserto. In circolazione solo pedoni, biciclette o auto elettriche, come quelle in dotazione al Corpo di Polizia Municipale che hanno fatto la spola da un capo all' altra dell' area attenzionata. Quasi trenta operatori mobilitati nella notte, in via straordinaria, con casacche gialle di riconoscimento. Qualcuno si è sporto a guardare oltre il muro di cinta che si eleva dal **porto**, per localizzare le fonti dei rumori: navi, camion, locomotori in transito. Le misurazioni, dopo due ore, si concentrate nello spettro viario di di viale San Bartolomeo delimitato dall' incrocio con via San Cipriano e via Valdilocchi. OLTRE alla postazione fissa in casa Gasparini, sono entrate in scena cinque postazioni mobili approntare in altrettante abitazioni sparse lungo viale San Bartolomeo. Per i risultati e i commenti occorre attendere. I dati raccolti sono da elaborare. «La relazione al Comune dovrebbe giungere a fine novembre. Il nodo è quella della mancanza di una normativa mirata in materia di rumori provenienti da ambiti marittimi. Si ricorrerà ad un' analogia alle disposizioni che stabiliscono le scoglie dei decibel nelle aree industriali» dice il coordinatore delle operatori-Arpal, ingegner Valter Piromalli. Corrado Ricci.



«Ne sono certo: sforati i limiti»

La valutazione dell'ingegner Gasparini sulla base di analisi autonome

- LA SPEZIA - BISOGNERÀ attendere la fine di novembre per conoscere la relazione dell' Arpal sui rilievi acustici in viale San Bartolomeo e le conclusioni in termini di ammissibilità o meno in relazione ad una normativa puntuale che non c'è ma sarà essere desunta per analogia. «Ci vuole del tempo, ma almeno una volta per tutte disporremo dei dati capaci di separare i rumori del traffico veicolare da quelli provenienti dal porto» dice Valter Piromalli, nella cabina di regia degli accertamenti tecnici. Questi, come detto, sono stati effettuati anche nella casa dell'ingegner Vittorio Gasparini, lo spaccadecibel, come abbiamo bonariamente definito per i rilievi fai-da-te pregressi e...attuali. «Sì, APPROFITTANDO della chiusura di viale San Bartolomeo anch' io - dice - ho fatto qualche filmato inquadrando il mio fonometro, in modo che resti traccia di alcuni periodi della notte col porto sorvegliato speciale. Ne ho fatto uno dalle 22,30 per 40 minuti; quando ho iniziato la registrazione ho notato che la rumorosità non scendeva mai sotto i 55 dbA, alle 22,41 ho iniziato a vedere qualche istante con una rumorosità di 53/54 dbA e mi sono chiesto come mai. Poi, riguardando il filmato, ho scoperto l' arcano: la Msc Bejin aveva lasciato la banchina alle 22,40 e il golfo alle 22,55, ergo quella nave, che non è assolutamente una delle navi più rumorose, non è una di quelle che mi hanno fatto sclerare, generava costantemente una rumorosità superiore a 55 dbA. Durante tutta la notte c'è stato poi il frastuono generato dal via vai dei camion, i soliti posizionamenti maldestri di container e i soliti treni sferraglianti. A mio modesto avviso, anche con riferimento ai giorni pregressi, i parametri ancorati alla zonizzazione comunale che fissa il limite a 50 dbA in orario notturno, sono stati abbondantemente sforati giorno e notte. Il 13 settembre, ad esempio, alle 2 di notte ho girato un video di circa 30 minuti col mio fonometro; sono passati 49 camion tra carichi e scarichi per una media di un camion ogni 35 secondi, facendo la media della rumorosità di ogni camion si hanno 70,7 dbA a passaggio». Il filmato in questione è stato ieri allegato ad una memoria presentata in Procura dell' avvocatessa Valentina Antonini per rimpinguare il fascicolo aperto dal pm Monica Burani. Corrado Ricci.



Citta della Spezia

La Spezia

Viale San Bartolomeo chiusa per ore per rilevare i rumori del porto

Dalle 22 di ieri alle 6.30 di questa mattina i tecnici Arpal hanno effettuato rilievi fonometrici dalle abitazioni del Canaletto. Nessuno era stato informato e la popolazione ha iniziato a pensare al peggio. La Spezia - In molti si sono chiesti il motivo della chiusura di Viale San Bartolomeo scattata ieri alle 22 e protrattasi sino alle 6.30 della mattina. Transenne ovunque, pattuglie della Polizia municipale che andavano avanti e indietro e nessun apparente motivo di un blocco del traffico. La strada era deserta: nessun carico eccezionale, nessun lavoro in corso... e quando l'interrogativo veniva rivolto a qualche agente la risposta era una e una sola: "Niente di che, tutto a posto". La maniera migliore per far pensare che fosse successo qualcosa di grave e indicibile. E a infittire il mistero c'erano le repliche delle fonti ufficiali: "Lavori" oppure "Questioni di mobilità". Un atteggiamento chiaramente omertoso che ha messo ancor più in allarme. E invece la motivazione di tutto quel trambusto era... rilevare il trambusto causato dal **porto**. Ieri notte, in pratica, i tecnici di Arpal si sono recati in alcune abitazioni di Viale San Bartolomeo per effettuare i rilievi fonometrici tanto richiesti dai comitati e dalla popolazione, evidentemente poco convinti dalle capacità di fonoassorbimento della nuova barriera. In banchina aveva attraccato una grande porta container e le operazioni di sbarco e imbarco erano in corso e con il traffico bloccato i decibel provenienti dal **porto** dovrebbero essere finiti dritti dritti nei sensori della strumentazione, consentendo di misurarne l'effettiva rumorosità (da sommare poi a quella delle auto...). A coordinare le operazioni è stata la Polizia municipale, che ha messo in campo numerose pattuglie per garantire il rispetto del divieto di transito, ma anche per aprire i varchi per consentire il passaggio a chi doveva andare a lavorare o rientrare a casa. La scelta della notte in cui effettuare i rilievi è stata fatta nei giorni scorsi e probabilmente Arpal voleva sfruttare l'effetto sorpresa. Sta di fatto che, nell'era dei social network, il blocco al traffico di ieri sera era già stato collegato all'evasione di un prigioniero da Villa Andreini. La strategia di comunicazione degli enti coinvolti è a dir poco da rivedere.



FUMATA BIANCA ALLA CONFERENZA DEI SERVIZI

Via libera al progetto hub da 250 milioni, si parte dallo svuotamento della cassa Nadep

Il sì atteso da mesi giunge alla presenza del nuovo commissario Ferrecchi: «Ora avanti con determinazione»

ANDREA TARRONI

RAVENNA E la fumata bianca, finalmente, giunse. La Conferenza dei servizi ha dato il tanto agognato via libera al Progetto Hub da 250 milioni di euro. E contemporaneamente anche il nulla osta allo svuotamento della cassa di colmata della Nadep. Alla presenza di Paolo Ferrecchi, il commissario che aveva solo martedì firmato la presa in carico della guida dell' **Autorità di sistema portuale**, è stato mosso un passo atteso da un anno e mezzo, a più riprese rinviato. Un passaggio che ora consente la pubblicazione del bando per giungere, in alcuni mesi, all' assegnazione dei lavori che approfondiranno i fondali del canale Candiano e che daranno una svolta storica al porto di Ravenna, ridisegnandolo profondamente. Nell' arco di poco più di una settimana, infatti, dovrebbe arrivare il verbale di incontro della giornata di ieri a Bologna. Questo avvierà la predisposizione del bando, in larghissima parte già redatto dallo staff coordinato dal presidente Daniele Rossi, sospeso dieci giorni fa dal gip. Entro metà mese, pertanto, è presumibile che venga pubblicato il bando e in pochi mesi potranno essere assegnati i lavori. Ma la giornata di ieri ha aperto un altro importante capitolo per la gestione del contingente. Lo svuotamento della cassa di colmata della Nadep, che consentirà di effettuare non più solamente dei livellamenti di manutenzione. Sarà presto possibile dragare, perché finalmente ci saranno spazi dove poter posizionare i fanghi scavati. E questo farà tirare un sospiro di sollievo agli armatori, continuamente in tensione quando i pescaggi sfiorano i limiti del Candiano vista la tendenza all' insabbiamento del canale **portuale** ravennate. Con un influsso positivo anche sulle crociere, che per la prossima stagione (se ne conclude una davvero difficile) potranno contare su elementi di certezza. Visibilmente soddisfatto il commissario dell' Adsp: «La Conferenza dei servizi è andata bene - conferma Ferrecchi -. Si sono presi fino alla fine del mese per rilasciare l' autorizzazione e io me ne prenderò altri 15 per la redazione del bando. Sabato incontrerò la comunità **portuale** per avere un momento di confronto e per far percepire la nostra volontà di andare avanti con determinazione». «Era ciò che ci attendevamo dalla giornata di oggi, i passaggi erano stati compiuti - fa eco il sindaco Michele De Pascale-. La tempestiva nomina del commissario è stata utile, ma il progetto era a uno stadio molto avanzato. Siamo consapevoli che ci è voluto tempo ma la delicatezza ambientale di questa materia ha portato a curare ogni aspetto con la massima cautela. Ora si può procedere alla gara, ma alla luce dello svuotamento della Nadep pensare anche a come programmare in tempi brevi alcune manutenzioni sempre più necessarie». Soddisfazione anche dal vice sindaco, con delega al Porto, Eugenio Fusignani: «Davvero un buon segnale, si arriva un po' lunghi rispetto ai tempi dettati ma adesso ci siamo. Ora - sottolinea il "numero due" di Palazzo Merlato - non ci sono più alibi e bisogna andare avanti. Ora possiamo guardare al futuro con un giustificato per quanto moderato, ottimismo. Ma ricordiamo che in questa partita rimane in gioco la sopravvivenza dello scalo: non perdiamo altro tempo».



Il Resto del Carlino

Ravenna

Porti, hub di Ravenna il bando annunciato per metà ottobre

IL COMMISSARIO al porto di Ravenna Paolo Ferrecchi ha tenuto la conferenza dei servizi sul progetto di hub portuale per lo scavo dei fondali e sull'investimento di 250 milioni di euro. Secondo le sue stime entro la metà di ottobre potrà già essere pubblicato il bando per i lavori, poi alcuni mesi per l'aggiudicazione e la progettazione e poi il via ai lavori solo il prossimo anno.

LE SFIDE DELL'ECONOMIA

Pwc assume tra Emilia e Marche

Consulenze aziendali, Toselli: «Abbiamo bisogno di cento giovani»

di ANSA - 19 settembre 2019

PAOLO FERRECCHI

LA SARTORI... di Genova

Festa Ducati: ecco la Multistrada numero 100mila

Porti hub di Ravenna il bando annunciato per metà ottobre

Per l' hub bando lavori a metà ottobre

La conferenza dei servizi ha autorizzato lo svuotamento della cassa di colmata

LA CONFERENZA dei servizi ha autorizzato ieri mattina lo svuotamento della cassa di colmata Nadep che potrà così essere utilizzata per il deposito di una prima parte dei materiali di escavo del progetto hub portuale. Si tratta di una decisione lungamente attesa, che ora apre le porte alla pubblicazione della gara d' appalto per l' approfondimento dei fondali dello scalo ravennate a meno 12.50 metri. La riunione decisiva della conferenza dei servizi si è svolta presso la sede ravennate di Arpae, presente il commissario dell' **Adsp**, Paolo Ferrecchi, appena insediato. La fumata bianca era attesa già nell' incontro programmato l' 8 agosto: arrivò, invece, la richiesta di una nuova integrazione alla documentazione predisposta, creando preoccupazione nella comunità portuale per il dilatarsi della tempistica. Il presidente Daniele Rossi con il segretario Paolo Ferrandino e il direttore tecnico Fabio Maletti hanno lavorato nelle ultime settimane di agosto per completare tutta la documentazione, prima della sospensione dalle rispettive cariche per la vicenda Berkan B. «È andata abbastanza bene», spiega il commissario dell' **Adsp** Paolo Ferrecchi. «Nei prossimi giorni verrà completata la documentazione con gli ultimi elementi. Entro fine mese si concluderà la fase autorizzativa». Successivamente, entro 15-20 giorni, potrà essere pubblicato il bando di gara per un valore di 237 milioni. Serviranno poi alcuni mesi per l' aggiudicazione della gara. A quel punto potrà essere avviata la progettazione esecutiva, che deve ottemperare le previsioni del ministero. «Si tratta di un bando complesso - prosegue Ferrecchi - ma con gli atti siamo avanti, mancano solo gli ultimi affinamenti alle prescrizioni ministeriali e poi si potrà procedere». Nei prossimi giorni, Ferrecchi incontrerà la comunità portuale per «dare un segnale di continuità nella gestione» e prenderà in mano il dossier Berkan B. Già da oggi inizierà anche a occuparsi della manutenzione ordinaria del fondale del Candiano, tema molto sentito dagli operatori. POSITIVI, naturalmente, i primi commenti sull' esito della conferenza dei servizi. «Oggi è arrivato l' atto che tanto aspettavamo» dice il sindaco de Pascale. Ora il commissario «è in condizione di far partire finalmente il bando di gara per l' approfondimento dei fondali». «Adesso non ci sono più alibi» commenta il vice sindaco Eugenio Fusignani, «avanti con la pubblicazione del bando per approfondire i fondali e valorizzare le aree per la logistica. Al di là delle vicende giudiziarie della Berkan B, va rinosciuto che questo è il frutto del lavoro di questi mesi dal presidente Rossi e dai suoi collaboratori». lo. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



CHE COS' È

Approfondimento dei fondali a 12,5 metri

IL PROGETTO Hub portuale nella sua prima fase prevede l'approfondimento dei fondali a -12,5 mt, la realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 m, l'adeguamento strutturale alla normativa antisismica e ai nuovi fondali di oltre 2.500 m di banchine esistenti, l'approfondimento dei fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per oltre 4.000 m e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. L'investimento previsto per il solo escavo è di circa 237 milioni di euro che saliranno a 500 milioni con il rifacimento di ulteriori 2.500 m di banchine in destra canale, la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica e l'ulteriore approfondimento sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase. Il progetto è finanziato da Cipe, Ue, Bei e con risorse proprie di **Adsp**.

RAVENNA PRIMO PIANO 7
IL FRONTE DEL PORTO

Per l'hub bando lavori a metà ottobre

La conferenza dei servizi ha autorizzato lo svuotamento della cassa di colmata



Una delle zone della cassa di colmata (2)

FUMATA BIANCA

Il deposito
La sistemazione della cassa di colmata Marisa ha permesso di avviare il cantiere per il deposito dei materiali di risulta del progetto hub portuale.

La gara

Per l'hub porto sono state pubblicate le bande per un valore di 237 milioni, suddivise in una prima parte per l'escavo (120 milioni) e una seconda per l'adeguamento strutturale.

CHE COS'È
Approfondimento dei fondali a 12,5 metri. IL PROGETTO hub portuale prevede l'approfondimento dei fondali a 12,5 metri di oltre 2.500 m di banchine esistenti, l'approfondimento di ulteriori banchine (già adeguate) per oltre 4.000 m e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. L'investimento previsto per il solo escavo è di circa 237 milioni di euro che saliranno a 500 milioni con il rifacimento di ulteriori 2.500 m di banchine in destra canale, la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica e l'ulteriore approfondimento sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase. Il progetto è finanziato da Cipe, Ue, Bei e con risorse proprie di Adsp.

RITORNA L'EXTRASCONTO SU TUTTO L'ARREDO FINO AL 28 SETTEMBRE

VA ZERO

Trasporti e montaggio | Pagamenti 100 giorni dopo la consegna | 50% EXTRA su ogni | Le più originali nella gamma arretrato

Gruppo Bonomi | Arreda Linea (arredolife.it) | THE DESIGN PROJECT | info@designproject.it | designproject.it

Via libera al progetto hub portuale

18 Settembre 2019 La conferenza dei servizi: ok allo svuotamento della cassa di colmata Nadep

18 Settembre 2019 - Ravenna - La conferenza dei servizi, nella tarda mattinata, ha dato il via libera al progetto hub portuale. In particolare ha autorizzato lo svuotamento della cassa di colmata 'Nadep' che potrà successivamente ospitare la prima parte del materiale di escavo. Ora l'Adsp ravennate è in grado di pubblicare il bando di gara per l'approfondimento dei fondali e la le aree logistiche. "È andata abbastanza bene", spiega il commissario dell'Adsp Paolo Ferrecchi: nei prossimi giorni si concluderà l'iter autorizzativo con gli ultimi elementi. Entro fine mese verrà formalizzata l'autorizzazione per la conclusione della fase autorizzativa". Entro 15-20 giorni potrà essere pubblicato il bando di gara per un valore di 237 milioni. Serviranno poi alcuni mesi per l'aggiudicazione della gara. A quel punto potrà essere avviata la progettazione esecutiva che deve ottemperare le previsioni del ministero. Nei prossimi giorni Ferrecchi incontrerà la comunità portuale per "dare un segnale di continuità nella gestione" e prenderà in mano il dossier Berkan B. Il sindaco Michele de Pascale: "Oggi è arrivato l'atto che aspettavamo. Ora il commissario è in condizione di far partire finalmente il bando di gara". "Adesso non ci sono più alibi" commenta il vice sindaco Eugenio Fusignani. "Avanti con la pubblicazione del bando per approfondire i fondali e valorizzare le aree per la logistica".

Via libera al progetto hub portuale
La conferenza dei servizi: ok allo svuotamento della cassa di colmata Nadep.

18 Settembre 2019 - Ravenna - La conferenza dei servizi, nella tarda mattinata, ha dato il via libera al progetto hub portuale. In particolare ha autorizzato lo svuotamento della cassa di colmata 'Nadep' che potrà successivamente ospitare la prima parte del materiale di escavo. Ora l'Adsp ravennate è in grado di pubblicare il bando di gara per l'approfondimento dei fondali e le aree logistiche.

"È andata abbastanza bene", spiega il commissario dell'Adsp Paolo Ferrecchi: nei prossimi giorni si concluderà l'iter autorizzativo con gli ultimi elementi. Entro fine mese verrà formalizzata l'autorizzazione per la conclusione della fase autorizzativa".

Entro 15-20 giorni potrà essere pubblicato il bando di gara per un valore di 237 milioni. Serviranno poi alcuni mesi per l'aggiudicazione della gara. A quel punto potrà essere avviata la progettazione esecutiva che deve ottemperare le previsioni del ministero. Nei prossimi giorni Ferrecchi incontrerà la comunità portuale per "dare un segnale di continuità nella gestione" e prenderà in mano il dossier Berkan B. Il sindaco Michele de Pascale: "Oggi è arrivato l'atto che aspettavamo. Ora il commissario è in condizione di far partire finalmente il bando di gara". "Adesso non ci sono più alibi" commenta il vice sindaco Eugenio Fusignani. "Avanti con la pubblicazione del bando per approfondire i fondali e valorizzare le aree per la logistica".

© copyright Portoavennews

Giornata storica per la città: via libera all' hub portuale, l' escavo è pronto a partire

E' arrivata la notizia che i ravennati aspettavano da anni. Mercoledì pomeriggio, durante la conferenza dei servizi, è stato dato il via libera al progetto di hub portuale

E' arrivata la notizia che i ravennati aspettavano da anni. Mercoledì pomeriggio, durante la conferenza dei servizi, è stato dato il via libera al progetto di hub **portuale**. Dopo la nomina del Commissario Paolo Ferrecchi, avvenuta lunedì, è stato così autorizzato lo svuotamento della cassa di colmata Nadep, che dovrebbe poi ospitare parte del materiale di escavo dei fondali. "Sono molto soddisfatto - commenta il vicesindaco e assessore con delega al Porto Eugenio Fusignani - anche se tutto doveva e poteva avvenire con qualche mese di anticipo. Comunque è inutile guardare indietro, c'è soddisfazione accompagnata da un giustificato ottimismo, ma senza trionfalismo, perchè finalmente si vede la luce in fondo al tunnel. Anche perchè tutto questo non influisce solo sulla competitività del porto di Ravenna, ma sullo sviluppo economico di tutto il territorio. Non ne trarranno beneficio solo le imprese ravennati, ma tutta la città e tutto il distretto centro-settentrionale". Ora l' **Autorità di sistema portuale** dovrà attendere i tempi tecnici per le autorizzazioni, che dovrebbero essere rilasciate da Arpa e teoricamente entro fine mese. Dopodichè si potranno pubblicare i bandi di gara per l' approfondimento dei fondali. "Dovrebbe essere tutto abbastanza veloce - conclude Fusignani - Ora la strada è in discesa: chiaramente dobbiamo rispettare le tempistiche date fino a oggi. Resta chiaramente la "spada di Damocle" che è l' indagine della magistratura, sulla quale però non mi esprimo e che fortunatamente non riguarda queste opere".

RAVENNA TODAY Cronaca

love has no labels

Giornata storica per la città: via libera all'hub portuale, l'escavo è pronto a partire

E' arrivata la notizia che i ravennati aspettavano da anni. Mercoledì pomeriggio, durante la conferenza dei servizi, è stato dato il via libera al progetto di hub portuale

Chiara Taddei

I più letti di oggi

unicef

Via libera della conferenza dei servizi al progetto dell' hub portuale

Via libera all' hub portuale. La conferenza dei servizi tenuta oggi dedicata al bando del 'progettone', il primo impegno ufficiale del nuovo commissario dell' **Autorità Portuale** Paolo Ferrecchi, ha dato il via libera alla gara. Come ha specificato il sindaco di Ravenna Michele de Pascale, durante il consiglio comunale di ieri, il principale nodo era legato allo svuotamento della cassa di colmata 'Nadep', e al trattamento quindi dei fanghi, considerati rifiuti. La cassa, svuotata, potrà quindi ospitare il materiale scavato nel Candiano. G ià ai nostri microfoni era apparso l' ottimismo del commissario Ferrecchi che aveva spiegato come la riunione si fosse conclusa positivamente. Entro 20 giorni, quindi, dovrebbe essere finalmente pubblicato il bando di gara. Bisognerà attendere i tempi tecnici per le autorizzazioni dell' Arpa.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below that is a search bar and a 'moreno' logo. The main article is titled 'Via libera della conferenza dei servizi al progetto dell'hub portuale' and includes a large aerial photograph of the port area. To the right of the article, there are several smaller featured items, including a 'T-Roc 1.5 TSI' advertisement with the text 'Tua da 225 euro al mese'.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ESIGENZA DI SPAZI 350MILA EURO

Nuovi capannoni per Testai e i pescatori

«ABBIAMO bisogno di spazi per una crescita che alla qualità unisca la quantità». Così Giovanni Costantino per ampliare le manovre di azione durante i vari in mare ha recuperato spazi dal cantiere Testai e dalla banchina dei pescatori. Con 350mila euro ha costruito un nuovo capannone al cantiere privato e realizzato una nuova zona per la vendita del pesce che ora affaccerà sulla strada. «I pescatori saranno spostati e avranno una posizione di vendita direttamente su viale Colombo - annuncia il presidente durante la conferenza stampa di presentazione del ritorno sotto forma di sponsor alla Carrarese calcio - Vista la nostra volontà di ampliarci e di modernizzare i nostri capannoni abbiamo chiesto all' **Autorità portuale** la possibilità di spostare Testai e la cooperativa dei pescatori dalla banchina. Per entrambi abbiamo pagato di tasca nostra il trasferimento e la realizzazione dei nuovi capannoni che ospiteranno le loro attività. I pescatori inoltre avranno un mercato direttamente in viale Colombo, sicuramente migliore rispetto al banco in passeggiata Pertini». Questo evita che, a ogni varo e ogni manovra degli yacht ospitati da Costantino, si proceda allo spostamento delle barche in ormeggio da Testai e dai pescatori.

12 CRONACA CARRARESE
GALA CARRARESE

ESIGENZA DI SPAZI 350MILA EURO
Nuovi capannoni per Testai e i pescatori

«ABBIAMO bisogno di spazi per una crescita che alla qualità unisca la quantità». Così Giovanni Costantino per ampliare le manovre di azione durante i vari in mare ha recuperato spazi dal cantiere Testai e dalla banchina dei pescatori. Con 350mila euro ha costruito un nuovo capannone al cantiere privato e realizzato una nuova zona per la vendita del pesce che ora affaccerà sulla strada. «I pescatori saranno spostati e avranno una posizione di vendita direttamente su viale Colombo - annuncia il presidente durante la conferenza stampa di presentazione del ritorno sotto forma di sponsor alla Carrarese calcio - Vista la nostra volontà di ampliarci e di modernizzare i nostri capannoni abbiamo chiesto all' **Autorità portuale** la possibilità di spostare Testai e la cooperativa dei pescatori dalla banchina. Per entrambi abbiamo pagato di tasca nostra il trasferimento e la realizzazione dei nuovi capannoni che ospiteranno le loro attività. I pescatori inoltre avranno un mercato direttamente in viale Colombo, sicuramente migliore rispetto al banco in passeggiata Pertini». Questo evita che, a ogni varo e ogni manovra degli yacht ospitati da Costantino, si proceda allo spostamento delle barche in ormeggio da Testai e dai pescatori.

MISTER 100 MILIONI

Costantino raddoppia, altre 130 assunzioni

Armani e Loro Piana

MAISTRANZE E PATRINI ANFANCIACIA GUERRA -OPERA DAL CERTIFICATO FACILE E MALATTE ISCRITTA
«Combatteremo il gruppetto dei disturbatori»



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

MAESTRANZE IL PATRON ANNUNCIA GUERRA: «OPERAI DAL CERTIFICATO FACILE E MALATTIE SOSPETTE»

«Combatteremo il gruppetto dei disturbatori»

«VOGLIAMO crescere sia sulla qualità che sulla quantità per cui i padiglioni attuali non ci consentono la lavorazione di imbarcazioni così importanti». Pertanto Costantino ha già ottenuto dall' **Autorità portuale** l'utilizzo di parte della banchina Taliercio per uno sbocco al mare più adeguato. Se il piano industriale del 2014 prevedeva investimenti in 2 anni per 12 milioni, Costantino ha superato ogni più rosea previsione investendo sul sito di viale Colombo ben 35 milioni di euro. Cinque anni di intenso lavoro non sempre seguito da un idilliaco rapporto con le maestranze. «Abbiamo avuto molti problemi con alcuni lavoratori - è lo sfogo di Costantino - che sono stati tutti liquidati. Non nascondo che un gruppetto di disturbatori c'è ancora. Accanto a tante persone che lavorano seriamente e consentono la crescita dell'azienda, c'è chi invece di operare pensa a creare problemi, con certificati facili e malattie sospette». Così Costantino non ha nascosto di essere determinato a dare la caccia ai furbetti del certificato medico «che rovinano le eccellenze di cui è fatto il cantiere. Faremo chiarezza su tante malattie che non ci convincono così come su alcuni medici dalla firma facile. E' un'offesa a quello che facciamo, oltre che una truffa allo Stato. Cominceremo con le perizie mediche al rientro che dovranno confermare lo stato di salute. Questi problemi tuttavia non ci tolgono l'entusiasmo a proseguire nella strada del successo».

12 CRONACA CARRARA GALÀ CARRARESE

NOBILTÀ DI SPAZIO SOPRA IL MARE Nuovi capannoni per Testà e i pescatori

ANDRIANI (segue) il capo per una crescita che, alla guida del cantiere, Costantino ha già ottenuto dall'Autorità portuale l'utilizzo di parte della banchina Taliercio per uno sbocco al mare più adeguato. Se il piano industriale del 2014 prevedeva investimenti in 2 anni per 12 milioni, Costantino ha superato ogni più rosea previsione investendo sul sito di viale Colombo ben 35 milioni di euro. Cinque anni di intenso lavoro non sempre seguito da un idilliaco rapporto con le maestranze. «Abbiamo avuto molti problemi con alcuni lavoratori - è lo sfogo di Costantino - che sono stati tutti liquidati. Non nascondo che un gruppetto di disturbatori c'è ancora. Accanto a tante persone che lavorano seriamente e consentono la crescita dell'azienda, c'è chi invece di operare pensa a creare problemi, con certificati facili e malattie sospette».



Costantino raddoppia, oltre 130 assunzioni

Costantino raddoppia, oltre 130 assunzioni. Il cantiere di Andriani ha già ottenuto dall'Autorità portuale l'utilizzo di parte della banchina Taliercio per uno sbocco al mare più adeguato. Se il piano industriale del 2014 prevedeva investimenti in 2 anni per 12 milioni, Costantino ha superato ogni più rosea previsione investendo sul sito di viale Colombo ben 35 milioni di euro. Cinque anni di intenso lavoro non sempre seguito da un idilliaco rapporto con le maestranze. «Abbiamo avuto molti problemi con alcuni lavoratori - è lo sfogo di Costantino - che sono stati tutti liquidati. Non nascondo che un gruppetto di disturbatori c'è ancora. Accanto a tante persone che lavorano seriamente e consentono la crescita dell'azienda, c'è chi invece di operare pensa a creare problemi, con certificati facili e malattie sospette».

Costantino raddoppia, oltre 130 assunzioni. Il cantiere di Andriani ha già ottenuto dall'Autorità portuale l'utilizzo di parte della banchina Taliercio per uno sbocco al mare più adeguato. Se il piano industriale del 2014 prevedeva investimenti in 2 anni per 12 milioni, Costantino ha superato ogni più rosea previsione investendo sul sito di viale Colombo ben 35 milioni di euro. Cinque anni di intenso lavoro non sempre seguito da un idilliaco rapporto con le maestranze. «Abbiamo avuto molti problemi con alcuni lavoratori - è lo sfogo di Costantino - che sono stati tutti liquidati. Non nascondo che un gruppetto di disturbatori c'è ancora. Accanto a tante persone che lavorano seriamente e consentono la crescita dell'azienda, c'è chi invece di operare pensa a creare problemi, con certificati facili e malattie sospette».



Armani e Loro Piana



Bubbini (sopra) Costantino annuncia di nuovo 130 assunzioni

MAESTRANZE IL PATRON ANNUNCIA GUERRA: «OPERAI DAL CERTIFICATO FACILE E MALATTIE SOSPETTE»

«Combatteremo il gruppetto dei disturbatori»

«VOGLIAMO crescere sia sulla qualità che sulla quantità per cui i padiglioni attuali non ci consentono la lavorazione di imbarcazioni così importanti». Pertanto Costantino ha già ottenuto dall' **Autorità portuale** l'utilizzo di parte della banchina Taliercio per uno sbocco al mare più adeguato. Se il piano industriale del 2014 prevedeva investimenti in 2 anni per 12 milioni, Costantino ha superato ogni più rosea previsione investendo sul sito di viale Colombo ben 35 milioni di euro. Cinque anni di intenso lavoro non sempre seguito da un idilliaco rapporto con le maestranze. «Abbiamo avuto molti problemi con alcuni lavoratori - è lo sfogo di Costantino - che sono stati tutti liquidati. Non nascondo che un gruppetto di disturbatori c'è ancora. Accanto a tante persone che lavorano seriamente e consentono la crescita dell'azienda, c'è chi invece di operare pensa a creare problemi, con certificati facili e malattie sospette».



Il Tirreno

Livorno

Mistero sulle maleodoranze

Tutti in città sentono il puzzo di gas ma nessuna centralina lo ha rilevato...

IL CASO Matteo SCardigli Di buono c'è che ieri, rispetto a martedì, sono arrivate meno segnalazioni, per un periodo di tempo più breve, provenienti da un' area più circoscritta, e infine riguardanti un fenomeno meno intenso. Di male c'è invece che il puzzo di gas è arrivato un'altra volta, che gli strumenti che dovrebbero rilevare non hanno rilevato, e - a questo punto - nessuno sembra in grado di capire cosa abbiamo respirato. La direttiva in materia di rischio industriale "Seveso III", sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, prevede in sintesi il rafforzamento del **sistema** dei controlli in alcuni siti industriali attraverso l'installazione di centraline di controllo dell'aria e dell'acqua. Sul territorio livornese ce ne sono quattro: la Eni-Stagno, la Carducci, la Capiello e la Lapira. Le centraline sono tarate per rilevare emissioni di anidride solforosa, benzene, biossido di azoto, idrogeno solforato, e infine monossido di carbonio. Ma tutte e quattro, nei due giorni appena trascorsi, hanno rilevato emissioni ben al di sotto della soglia di percezione olfattiva. Il puzzo lo abbiamo sentito noi, le macchine invece no. E siccome in Italia, quando gioca la Nazionale siamo tutti allenatori, a Livorno quando si sente "ir puzzo" si diventa tutti chimici e meteorologi insieme. Secondo la ricostruzione del Comune la prima nube "viaggiava" da Nord a Sud. Colpa della raffineria Eni? La centralina non ha rilevato nulla, e l'avvisatore marittimo dava vento stabile da Sud-Sud Ovest. Lunedì era stata segnalata anche una fuga di gas a Quercianella, ma il direttore tecnico di Asa Mirco Brilli spiega: «Il metano tende ad andare verso l'alto, e oltre i 50 metri si disperde». E poi aggiunge: «L'odore che sentiamo ci ricorda i composti organici denominati "mercaptani", odorizzanti del Gpl o riconducibili al trattamento degli idrocarburi». Delle due una, allora: l'origine è in Porto, oppure in mare. Il rigassificatore? L'impianto tratta gas naturale, che ha un altro odore ancora. Una nave gasiera o metaniera che ha fatto il crude washing, cioè lo svuotamento e il lavaggio dei serbatoi, viaggiando controvento? Spiegherebbe tutto, e in mare c'erano alcuni vascelli corrispondenti al profilo. Ma i satelliti non "vedono" macchie sulla superficie, e la Capitaneria (dopo i controlli in remoto, che hanno dato esito negativo) ha spedito le motovedette sottobordo. Niente; anzi, pare che l'odore - avvicinandosi alle navi - diminuisca, invece di aumentare. Escluso il mare, rimane il Porto. Eppure l'**Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale, da palazzo Rosciano, ribadisce che «a seguito dei controlli non risultano attività a cui si possono ricondurre le emissioni maleodoranti». E se, invece che da terra, il puzzo provenisse dalla terra? Se fossimo seduti sopra un deposito naturale di idrocarburi, che ha spontaneamente "emesso"? Neanche a parlarne, secondo Arpat. E poi due volte, più o meno alla stessa ora... La nuova ricostruzione del Comune, ottenuta incrociando ancora cronologia e georeferenziazione delle segnalazioni, colloca la nube sulla costa in allontanamento verso Nord. Il problema si starebbe risolvendo da solo, ma la questione di fondo rimane: cosa abbiamo respirato in questi due giorni?



Il Tirreno

Livorno

«Ridimensionata l' ipotesi della provenienza dal mare, stiamo valutando altre fonti. Abbiamo fornito ad Arpat tutti i dati e ci aspettiamo risposte nelle prossime ore», racconta l' assessora all' ambiente Giovanna Cepparello, che loda l' operato del tavolo di coordinamento: «Sotto la supervisione della Prefettura, tutti gli enti preposti hanno dimostrato grande sinergia per rintracciare la causa dell' emissione, e mi auguro che la collaborazione possa ripetersi. Troppe volte però, in casi simili a questo, i cittadini non hanno avuto una risposta. Non lasceremo che accada di nuovo». --

Il porto di Livorno...verso il 2020

Prospettive dei traffici, Darsena Europa e Porto 2000

Redazione

LIVORNO Gabriele Gargiulo, dirigente per la promozione e comunicazione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale fa un primo bilancio del 2019, con una previsione sui traffici attesi nel 2020 per il porto di Livorno. Ci si aspetta un incremento del traffico sulle Autostrade del mare, il consolidamento di quello container e uno sviluppo del traffico dei prodotti forestali, rame e merci alla rinfusa. Le criticità dello scalo labronico restano i bassi fondali e la mancanza di spazi, problemi che saranno risolti almeno in parte con la Darsena Europa. Sui nuovi gestori della Porto 2000, l'AdSp si è adoperata con un gruppo di lavoro congiunto per definire le opere infrastrutturali spettanti all'Authority e quelle della società, come previsto dal bando.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autostrade del mare

Porto, dalle navi record di inquinamento Zolfo nell' aria come da 14 milioni di auto

Il dossier dell' Authority: una delle prime in Italia ad aver esaminato il problema dello smog in arrivo dalle banchine

piombino. Equivale all' inquinamento che in un anno esce dalle marmitte di oltre 10mila auto lo smog prodotto dall' economia delle banchine. A stabilire la misura dello smog è il dossier dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Settentrionale guidata da Stefano Corsini che per provare a rendere il porto un po' più "verde" per un anno ha misurato le emissioni dell' andirivieni delle navi, consumi dei terminal e delle altre attività a terra, elettricità inclusa. In dodici mesi, da maggio 2018 allo stesso mese di quest' anno, sono state prese in esame le principali tipologie di navi, quelle caratterizzate da un elevato numero di arrivi, da prolungati tempi di sosta e da una elevata potenza installata. Complessivamente sono arrivate oltre 12.700 navi, l' 85% delle quali appartengono alla categoria Passenger/Ro-Ro e il 10% a quella Passenger. Anzi più della metà di tutti gli arrivi, il 54%, è dovuto a sole sei navi, ognuna delle quali ha effettuato più di mille accosti l' anno, una media di oltre tre arrivi al giorno. "Si tratta dei traghetti che collegano Piombino all' Elba, che compiono più viaggi durante l' arco della giornata ottimizzando al massimo i tempi della sosta", si legge nel rapporto. Complessivamente i tempi di attività di tutte le navi oggetto dello studio sono stati pari a 41.000 ore, di cui 38.000 di sosta. E le emissioni prodotte nello scalo piombinese dalle attività connesse ai trasporti marittimi sono state pari a 14.000 tonnellate. L' anidride carbonica rappresenta oltre il 96% di tutti gli inquinanti nel porto. Circa il 74% di tutta la CO2 è stata prodotta direttamente dalle navi durante i movimenti portuali (10. 440 tonnellate), il 24% deriva dalle attività industriali svolte nelle aree portuali mentre il restante 2% è composto da emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali. Il dato dell' anidride carbonica è roba da essere ottimisti, se paragonato al resto: le 10.440 tonnellate di CO2 che si devono soprattutto ai traghetti merci e passeggeri (8.907 tonnellate), le navi da crociera hanno contribuito per 152 tonnellate, rappresentano la stragrande maggioranza in massa delle emissioni climalteranti. Guai però a dimenticare 214 tonnellate di ossidi di azoto, 173 tonnellate di ossidi di zolfo, 42 tonnellate di polveri sottili (divise in 22 tonnellate di Pm10 e 20 tonnellate di Pm 2,5). Tradotto: per produrre la stessa quantità di particolato ci vorrebbero più di 45mila vetture mentre relativamente agli ossidi di azoto ne occorrerebbero poco meno di 55mila. Bazzecole a confronto di quel che accade se guardiamo un indicatore chiave come gli ossidi di zolfo, a cominciare dall' anidride solforosa: le navi presenti in un anno nel nostro scalo ne generano quanta ne produrrebbero 14 milioni di auto, poco meno della metà di tutte le vetture esistenti in Italia (37 milioni). È la prima indagine dell' Authority di **sistema** sulla "carbon foot-print", il parametro guida per stimare il "peso ecologico" in termini di produzione di "gas serra": porta la firma della Direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione guidata da Antonella Querci. Non si è fermata a quel che esce dai fumaioli delle navi: in tutto stiamo parlando di poco meno di 30mila tonnellate di inquinanti atmosferici, il 95% dei quali è costituito da anidride carbonica. Un' impronta ecologica a cui si potrebbe aggiungere il carico anche dei camion e semirimorchi imbarcati e sbarcati ogni anno e dei passeggeri saliti e scesi dai traghetti con o senza auto.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--Manolo Morandini.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il dato

Emissioni ridotte di un quinto utilizzando il Gnl

Gli studi evidenziano che queste emissioni possono essere notevolmente ridotte tramite l' utilizzo di combustibili alternativi quali il gas naturale liquefatto. Nel rapporto è stato sottolineato che se tutte le navi del **porto di Piombino** utilizzassero il Gnl come combustibile si avrebbe una riduzione del 20% delle emissioni di CO2 e quelle di SOx tenderebbero ad annullarsi. --

PIOMBINO

Porto, dalle navi record di inquinamento Zolfo nell'aria come da 14 milioni di auto

Il dossier dell'Autorità: via dalle prime in Italia ad aver esaminato il problema dello smog in arrivo dalle lanchine

IL PICCOLO LIBRO DEL CIELO STELLATO

Per iniziare a conoscere l'Universo, i pianeti e le stelle

€ 5,70
oltre al prezzo del quotidiano

In edicola con **IL TIRRENO**

La maxi ruota girerà ancora E non solo in piazza Cavour

Confermata l'attrattiva per il prossimo Natale, intanto si studia una nuova location per farla tornare in primavera I gestori vorrebbero installarla al porto antico, ma sembra troppo complicato. Al Passetto c'è il problema del vento

LO SHOW ANCONA Tornerà a illuminare piazza Cavour con le sue vertiginose giravolte in technicolor per più di due mesi, dal 23 novembre prossimo. Ma la ruota panoramica, confermata star di BiAnconatale per la terza edizione consecutiva, potrebbe stazionare ad Ancona anche nei mesi successivi, tra la primavera e l'inizio dell'estate, ma in una location diversa, possibilmente con vista mare. Al porto antico (ma è un'ipotesi con molte controindicazioni) o al Passetto, dove però bisognerebbe superare le difficoltà legate al rischio di vento. È un'ipotesi presa in considerazione già dall'anno scorso, quando i titolari della Giocopremio di Forlì, la ditta che dal 2017 porta ad Ancona la ruota semovente più grande d'Italia con i suoi 40 metri di altezza, avevano chiesto di poterla installare nell'area del porto antico, cercando di replicare nelle Marche certe fortunate esperienze sperimentate da ruote simili in Romagna e di recente anche a Bari. Nel 2018 non se ne fece nulla, ma anche quest'anno il gestore dello spettacolo viaggiante, in vista del suo ritorno nel capoluogo dorico, ha sondato il terreno chiedendo di poter prolungare il sodalizio con Ancona anche oltre il cartellone natalizio e di gennaio (la ruota dovrebbe restare fino al 26 per i saldi). Così la ruota potrebbe girare anche in primavera, in un periodo che dovrebbe ricomprendere anche la Fiera di maggio per San Ciriaco, ma in un luogo diverso, anche per diversificare l'offerta e sfruttare magari, con il clima più mite e le giornate che s'allungano, le vedute panoramiche sul mare. L'annuncio via social ieri il sindaco Mancinelli, dopo aver annunciato trionfalmente su Facebook l'altra sera tardi il ritorno della grande attrattiva di BiAnconatale («Torneremo a guardare Ancona dall'alto, la ruota è stata il simbolo del rilancio del nostro Natale e ormai è un appuntamento irrinunciabile...») al telefono confermava che si guarda anche oltre le feste di fine anno. «Stiamo ragionando su una presenza della ruota non solo limitata al Natale, magari su una location diversa da piazza Cavour», diceva sicura che gli anconetani non si sono certo stancati di veder girare la ruota e di salire sulle gondole per ammirare la città da alta quota. Anzi, il rapporto ormai simbiotico tra la città e la ruota, diventata un'icona delle feste di Natale, potrebbe essere rafforzato da una denominazione identitaria. «Potremmo chiamarla Ancona Wheel o Ancona Eye - conferma Manuel Rambelli, titolare della Giocopremio di Forlì -. Sarebbe un omaggio alla città che ci ha accolto con molto entusiasmo, con presenze nei due anni più che soddisfacenti nonostante i giorni di pioggia. Sappiamo anche che il Comune ha intenzione di organizzare eventi di contorno sempre più interessanti». Il terzo atto Ma dopo il terzo atto di piazza Cavour, consumato per 65 giorni tra fine novembre e fine gennaio, dove potrebbe girare la ruota in primavera? I gestori sarebbero già tornati alla carica per chiedere il permesso di far girare la ruota al porto antico, offrendo così alla clientela panorami mozzafiato che vanno dal colle del Guasco al golfo di Ancona, dove al tramonto un giro sulle gondole offrirebbe emozioni davvero rare. Ma non sarà semplice veder svettare la ruota da 40 metri vicino all'Arco Clementino e la Fontana dei Due Soli di Cucchi. Perché quello spazio in ambito portuale, per quanto aperto a iniziative pubbliche



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

come dimostra l'ultima Notte Bianca, resta comunque un'area demaniale e operativa nella quale servirebbe anche il via libera dell'**Autorità portuale** e della Capitaneria di porto, al termine di un iter piuttosto articolato. Ancora non c'è un no. Finora nessun ente si è espresso formalmente con un no alla ruota al porto antico, ma basta vedere com'è stato problematico in quell'area anche concedere una concessione trimestrale per un evento come TiCiPorto, per concludere che al momento non sembrano esserci le condizioni ideali per uno sbarco dell'Ancona Wheel (o Eye che sia) vicino al molo. Un'altra location ipotizzata per l'eventuale tour primaverile della ruota è l'area del Passetto, probabilmente la più suggestiva quanto a panorami proposti. Ma a parte i problemi tecnici proposti da un terreno vicino alla falesia, ci sarebbero anche valutazioni negative legate alle correnti d'aria, su un punto della città molto esposto ai venti. Altri luoghi possibili? «Abbiamo parlato di varie ipotesi, ma ogni discorso al momento è prematuro», dice Rambelli. Che però fa una promessa agli anconetani e a tutti i fan della ruota: anche quest'anno, prezzi invariati con ticket a 5 euro e ridotto a 4. Massimiliano Petrilli Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sbarchi più veloci con l'intelligenza artificiale

Quali prospettive per lo sviluppo e la competitività del traffico marittimo passeggeri fra le sponde del mare Adriatico? A questa domanda risponde l'analisi Ferry e avio: scenari, concorrenza, azioni, realizzata da Risposte Turismo per conto dell'Autorità portuale di **Ancona**, che sarà presentata questa mattina, alle ore 9 nella Sala Marconi dell'Authority, durante l'evento Competitività e sostenibilità delle Autostrade del Mare nel contesto della Cooperazione Adriatico-Ionica, a chiusura del progetto europeo Charge. Il progetto mirava a individuare soluzioni per migliorare l'efficienza e la sostenibilità ambientale dei servizi intermodali marittimi tra Italia e Croazia. Per 18 mesi alcuni tra i maggiori partner marittimi dei due Paesi hanno realizzato una vasta raccolta di buone pratiche di intermodalità, analisi congiunte dei potenziali flussi di traffico e sei azioni pilota per la connettività intra-portuale. Tra queste, parte della progettazione del sistema di intelligenza artificiale del **porto di Ancona** che permetterà di automatizzare l'autorizzazione dei veicoli in transito nei terminal traghetti, oggetto di un accordo con le Dogane.

Primo piano • Ancona

Arrivano Addobbi luminosi al miglior offerente

Provincia una agenzia di 120 milioni coperto addobbi di 100 milioni di euro. Il piano triennale di sviluppo 2019-2021 prevede di spendere 100 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche. La Provincia di Ancona ha affidato a un'azienda privata la gestione delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche. L'azienda, che si occuperà di 120 milioni di euro, dovrà garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche per un periodo di tre anni. L'azienda dovrà garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche per un periodo di tre anni. L'azienda dovrà garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche per un periodo di tre anni.

Youth Games senza frontiere In arrivo 800 atleti di 16 Paesi

Mini-Olimpiadi dal 27 al 29 settembre. Il sindaco: «Allarghiamo l'orizzonte sull'Europa»



La partecipazione degli Youth Games Anconesi sarà allargata a tutta l'Europa

La Provincia di Ancona ha organizzato la manifestazione Youth Games Anconesi, una mini-olimpiade che si svolgerà dal 27 al 29 settembre. La manifestazione sarà aperta a tutti i ragazzi di età compresa tra i 12 e i 17 anni di 16 Paesi europei. Il sindaco di Ancona, Luca Cordero, ha dichiarato: «Allarghiamo l'orizzonte sull'Europa».

Il convegno

Sbarchi più veloci con l'intelligenza artificiale

«Sarà il primo passo per la digitalizzazione del porto di Ancona». Il sindaco di Ancona, Luca Cordero, ha annunciato che il porto di Ancona sarà il primo porto italiano a implementare un sistema di intelligenza artificiale per la gestione dei terminali traghetti. Il sistema sarà in grado di automatizzare l'autorizzazione dei veicoli in transito nei terminali traghetti, riducendo i tempi di attesa e migliorando l'efficienza del servizio.

Nel giro di pochi giorni dalla sua inaugurazione, il sistema sarà in grado di gestire fino a 1000 veicoli al giorno.



Il peso dei soldi: sì a Fiumaretta ma riduzione dell' area shop

PALAZZO DEL PINCIO SÌ all' adesione al Fondo immobiliare, no all' outlet. È la notizia che scaturisce dall' ultima riunione di maggioranza che si è tenuta martedì sera a Palazzo del Pincio. L' amministrazione di centrodestra deve ancora sciogliere diversi nodi, soprattutto nell' area finanziaria, per scelte da cui dipende il destino delle casse del Comune. Il tema più impellente all' ordine del giorno era quello legato al progetto di Fiumaretta, piano di valorizzazione dell' area che l' ex amministrazione 5 Stelle ha approvato in consiglio, ma che il centrodestra ha più volte criticato in campagna elettorale; soprattutto per la presenza del centro commerciale da 70 negozi. Alla fine il piano, e dunque il Welcome center, si farà non tanto per una scelta politica, quanto di emergenza economica. Cancellare il progetto di Fiumaretta significherebbe rinunciare a 3 milioni di euro che dovrebbero essere incassati entro l' anno, e a 12 nel complesso nei prossimi cinque anni. In così poco tempo è praticamente impossibile reperire gli stessi fondi attraverso un' operazione alternativa, senza considerare che sul prossimo bilancio peseranno anche i 4 milioni di euro che non saranno introitati in relazione all' accordo con l' **Autorità di Sistema portuale**. Ma per non rimangiarsi del tutto quanto sostenuto in campagna elettorale Tedesco&co proveranno a modificare il progetto iniziale, sulla linea dettata dall' assessore al bilancio, Emanuela Di Paolo (foto). Riducendo magari a 40 il numero degli esercizi commerciali, circoscrivendoli ai soli shop grandi firme. Gli incontri con il proponente sono già iniziati, da capire quali saranno i margini di manovra. Intanto si attendono novità anche sulle assunzioni dello staff del sindaco e sui nuovi dirigenti. L' incarico del responsabile dell' area Finanze, Riccardo Rapalli, scade nel mese in corso: si cerca un sostituto mentre saranno sei gli articoli 90, quelli che rappresenteranno lo staff del primo cittadino. Circa il doppio rispetto a quanti ne assunse l' ex sindaco M5S Antonio Cozzolino, ma molti di meno rispetto alle passate amministrazioni di centrodestra. Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, il traffico è in calo ma aumentano i controlli

IL COMANDANTE TURCHI: «SCENDONO IMPORT ED EXPORT MA INTERVENIAMO DI PIU' SU MERCI E PASSEGGERI»

AGENZIA DOGANE La diminuzione di merci che arrivano in porto, certificata dai numeri dell' **Autorità portuale**, non sta mettendo in crisi solo il cluster marittimo, ma ha ripercussioni anche sull' erario. E a confermarlo è il direttore dell' Agenzie delle dogane, Luca Turchi. «Dall' osservazione delle navi in rada spiega infatti Turchi - si evince una diminuzione delle attività. Tuttavia, il numero delle dichiarazioni doganali non è strettamente collegato al quantitativo di merce in import o export. Nei primi sei mesi dell' anno il numero delle bollette in import è diminuito del 2,5 per cento, mentre in export la diminuzione è stata superiore al 10 per cento. Tuttavia, il calo quantitativo dei traffici di merci non ha inciso nel livello dei controlli doganali, intensificati per le merci provenienti da aree geografiche a rischio come la Tunisia, attraverso un' analisi dei rischi preventiva finalizzata a garantire controlli mirati e incisivi. Inoltre, ci sono stati più controlli sui passeggeri, con risultati lusinghieri in materia di valuta e stupefacenti». E se la Dogana con meno navi merci si concentra su altri settori, il danno resta per l' erario. «Certamente, la diminuzione delle importazioni a elevata fiscalità prosegue il direttore Turchi - comporta ripercussioni negative non solo a livello di attività lavorativa, ma anche per l' erario. Le minori entrate erariali sono state compensate dalle maggiori imposte doganali, che sono dovute a seguito dei controlli effettuati». L' attenzione della Dogana si è rivolta quindi verso altri settori. «Il personale, al quale va il plauso anche per la proattività di gestione delle attività nel complicato periodo estivo, ha da un lato garantito tutti i servizi necessari: come quelli connessi ai rifornimenti delle navi da crociera. Dall' altro ha raggiunto ottimi risultati nell' attività di controllo: il presidio del territorio ha portato a ottimi risultati in materia di contrasto alla contraffazione, di tutela del made in Italy, di repressione valutaria e, in generale, nella salvaguardia della salute e dell' economia. Ricordiamo che nel porto arrivano navi provenienti da Paesi a rischio. Nel solo bimestre di luglio ed agosto, ad esempio, sono state verbalizzate 6 sanzioni per la valuta e si è proceduto alla distruzione di circa 240 chili di carne e pesce e circa 330 litri di olio, introdotti senza le certificazioni». Ma non solo: Turchi ricorda che l' attività di controllo «spazia anche al di fuori dall' ambito **portuale**. Abbiamo competenza su 11 comuni della Provincia di Roma e su tutta la provincia di Viterbo, dove prestiamo molta attenzione al settore delle accise. E' chiaro che uno degli obiettivi dell' ufficio è conoscere le attività economiche del territorio ed essere pronti a soddisfare necessità che possono emergere di fronte a nuovi investimenti». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Accordo Comune-porto: prima riunione tecnica

CIVITAVECCHIA - Primo incontro tra Comune e **Autorità di sistema portuale** per riprendere in mano il discorso relativo all' accordo decennale tra i due enti siglato dall' allora sindaco Cozzolino e dall' ex presidente Monti. Una riunione tra i segretari generali: da un lato il nuovo arrivato Pompeo Savarino e dall' altro la numero due di Molo Vespucci Roberta Macii. Insieme a loro alcuni tecnici per iniziare a studiare se e come poter andare avanti sulla strada già tracciata. E questo, chiaramente, alla luce della recente sentenza del Consiglio di Stato che, accogliendo il ricorso dell' Authority, ha da un lato confermato come l' accordo sia valido nella sostanza, ma dall' altro ha disposto che nelle già precarie casse del Comune non entreranno i due milioni di euro previsti almeno per l' annualità 2015. Il Consiglio di Stato, infatti, ha stabilito che il piano di utilizzo dei soldi da parte di Palazzo del Pincio doveva essere concordato preventivamente con l' Authority. Si dovrà quindi chiarire che tipo di accordo verrà portato avanti tra i due enti, con il sindaco Tedesco ed il presidente Di Majo che dovranno incontrarsi a breve. (18 Set 2019 - Ore 08:29)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Premio "Smart Port of the year" allo scalo di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Nel corso dell' edizione 2019 di RemTech Expo, unico evento internazionale permanente specializzato sulle bonifiche, rischi ambientali e naturali, sicurezza, manutenzione, riqualificazione, rigenerazione del territorio, cambiamenti climatici e chimica circolare, il porto di Civitavecchia, nella persona del suo presidente Francesco Maria di Majo, ha ricevuto un importante riconoscimento per le politiche ambientali messe in atto nell' ultimo anno. «È stato per me un onore ricevere, questa mattina, il premio "Smart Port of the Year & Green technology" per il porto di Civitavecchia - dichiara il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - fin dall' inizio, il mio mandato si è caratterizzato per la forte attenzione alla materia ambientale e, in particolar modo, alla riduzione delle emissioni in uno dei porti più importanti, non solo in Italia ma nel Mediterraneo, nel quale arrivano ogni anno oltre tremila navi tra commerciali, passeggeri e crociere. Oggi - prosegue il numero uno di Molo Vespucci - il porto di Civitavecchia sta cogliendo le opportunità rappresentate dal consistente aumento dell' offerta di navi a carburante pulito GNL (Gas Naturale Liquefatto) che stanno già solcando il Mediterraneo, come la Aida Nova e, a partire dalla fine dell' anno, la Costa Smeralda, per quanto riguarda il comparto crocieristico. Civitavecchia, infatti, è uno dei primi porti in Italia ad aver adottato misure incentivanti per le navi alimentate con il combustibile, allo stato, tra i più puliti al mondo, il GNL appunto, che rappresenta un' opportunità fondamentale per fare del mare nostrum e delle nostre coste luoghi sempre più puliti e attrattivi». (18 Set 2019)



Cronache di Salerno

Salerno

FILCA CISL

Porta Ovest, Vicinanza lancia un appello al governatore: «Intervenga per consegnare in tempo i lavori»

Si attende la convenzione tra **autorità portuale** e società autostrade. Chiede l'intervento della politica per accelerare i lavori relativi al cantiere Porta Ovest il sindacalista della Filca Cisl di Salerno, Giuseppe Vicinanza, da sempre in prima linea sulla vicenda che riguarda l'opera strategica che collegherà il porto commerciale alla città di Salerno. Nel dettaglio, il Consorzio è in attesa della stipula della convenzione tra **Autorità Portuale** e società Autostrade, garantendo così quest'ultima la copertura di eventuali danni. La convenzione, di fatto, si rende necessaria per consentire lo sblocco dell'imbocco di via Ligea, determinato a completare l'opera, oltre a dare l'ok al Consorzio di poter utilizzare l'esplosivo e quindi procedere all'avanzamento con i giusti ritmi, permettendogli di aumentare il numero degli addetti e non tenere lavoratori in stand-by come succede ad oggi. «La ditta è in attesa di alcuni permessi per continuare a operare e a completare così gli interventi previsti dal cronoprogramma, ma tutto sembra essersi arenato - ha dichiarato Vicinanza - Questo è un grave danno per l'intera economia salernitana, ma anche per i lavoratori impegnati all'interno del cantiere, alcuni dei quali fermi in attesa che la situazione si sblocchi». Il sindacalista della Filca Cisl, inoltre, lancia un appello al governatore della Regione Campania Vincenzo De Luca affinché intervenga per concludere i lavori nel tempo previsto: «Da sindaco ha puntato molto su Porta Ovest e questo gli va riconosciuto - ha detto Vicinanza - Ecco perché a lui chiediamo di interessarsi affinché il cantiere possa essere concluso nei tempi previsti. Lo sviluppo del sistema **portuale** salernitano passa anche da Porta Ovest. Questo De Luca lo sa bene. Siamo a conoscenza dell'impegno che la Regione Campania e la Stazione Appaltante stanno mettendo in campo per garantire la stipula della convenzione e su questo siamo fiduciosi». (er.no)



Porta Ovest, l' appello della Filca Cisl Salerno alla Regione Campania

Il Consorzio è in attesa che venga stipulata una convenzione tra Autorità Portuale e società Autostrade, garantendo così quest' ultima la copertura di eventuali danni

" La politica intervenga per dare un' accelerata ai lavori del cantiere di Porta Ovest ". L' appello arriva da Peppe Vicinanza, sindacalista della Filca Cisl Salerno , da sempre in prima linea sulla vicenda che riguarda l' opera strategica che collegherà il porto alla città di Salerno. I dettagli Il Consorzio è in attesa che venga stipulata una convenzione tra **Autorità Portuale** e società Autostrade, garantendo così quest' ultima la copertura di eventuali danni . Questo per consentire lo sblocco dell' imbocco di via Ligea, determinato a completare l' opera, oltre a dare l' ok al Consorzio di poter utilizzare l' esplosivo e quindi procedere all' avanzamento con i giusti ritmi, permettendogli di aumentare il numero degli addetti e non tenere lavoratori in stand-by come succede ad oggi. " La ditta è in attesa di alcuni permessi per continuare a operare e a completare così gli interventi previsti dal cronoprogramma, ma tutto sembra essersi arenato ", ha spiegato Vicinanza. "Questo è un grave danno per l' intera economia salernitana, ma anche per i lavoratori impegnati all' interno del cantiere, alcuni dei quali fermi in attesa che la situazione si sblocchi". Da qui, l' appello a Vincenzo De Luca, governatore della Campania. " Da sindaco ha puntato molto su Porta Ovest e questo gli va riconosciuto ", ha spiegato il sindacalista della Filca Cisl. "Ecco perché a lui chiediamo di interessarsi affinché il cantiere possa essere concluso nei tempi previsti. Lo sviluppo del sistema **portuale** salernitano passa anche da Porta Ovest. Questo De Luca lo sa bene. Siamo a conoscenza dell' impegno che la Regione Campania e la Stazione Appaltante stanno mettendo in campo per garantire la stipula della convenzione e su questo siamo fiduciosi".

SALERNO TODAY Cronaca

Porta Ovest, l'appello della Filca Cisl Salerno alla Regione Campania

Il Consorzio è in attesa che venga stipulata una convenzione tra Autorità Portuale e società Autostrade, garantendo così quest'ultima la copertura di eventuali danni

I più letti di oggi

unicef

Il Nautilus

Salerno

Il porto di Salerno: vicende storiche e sociali di un approdo marittimo del Mediterraneo

In occasione delle Giornate Europee del Patrimonio 2019: 'Un due tre Arte! Cultura e intrattenimento', l' Archivio di Stato di Salerno organizza la mostra documentaria: 'Il porto di Salerno. Vicende storiche e sociali di un approdo marittimo del Mediterraneo'. Nel percorso espositivo saranno visibili atti provenienti da diversi fondi archivistici dell' Istituto, a partire dai primi secoli dell' età moderna e fino agli inizi del Novecento, con particolare riguardo agli aspetti costruttivi, economici, commerciali e sociali dell' approdo marittimo salernitano. Tale scelta intende condividere con un pubblico più vasto rispetto alla tradizionale utenza un segmento importante della storia sociale, economica e commerciale della provincia e le sue connessioni con altre realtà politico-istituzionali. L' inaugurazione si terrà il 19 settembre 2019, alle ore 17.00, cui prenderanno parte il Direttore dell' Archivio di Stato di Salerno, Fernanda Maria Volpe, Il Segretario Generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, Francesco Messineo, la storica modernista Maria Antonietta Del Grosso, che parlerà della 'Marina' di Salerno nei secoli XVI e XVII; l' architetto e docente universitario Maria Archetta Russo (Università della Campania 'Luigi Vanvitelli'), che si occuperà del rilancio ottocentesco delle attività portuali nell' Italia meridionale con particolare riferimento al porto di Salerno. Concluderà l' avvocato marittimista Alfonso Mignone, autore del volume: 'Porto di Salerno. Una storia lunga dieci secoli', sul ruolo del porto di Salerno nel contesto dello shipping globale. Al termine, Salvatore Amato e Tiziana De Donato, funzionari archivisti di Stato dell' Istituto salernitano presenteranno il percorso documentario, che sarà visibile al pubblico sabato 21 settembre, dalle 9.30 alle 13.30, e domenica 22 settembre, dalle 9.30 alle 13.30 e dalle 17.30 alle 21.30, in occasione delle aperture straordinarie previste per le Giornate Europee del Patrimonio. Le manifestazioni si concluderanno domenica 22 settembre, alle ore 19.00, con il concerto per archi e pianoforte a cura dell' Associazione Culturale 'Cypraea', che vedrà la partecipazione di Christian Caiazza, violino, Gabriele Melone, violoncello, Ludovica Ventre, violoncello e Giuseppina Gallozzi al pianoforte.



Alis alla 83° edizione della fiera del levante

Anche quest' anno l' Associazione ha affrontato temi strategici come il passaggio generazionale e la sfida dell' internazionalizzazione delle imprese del Sud Bari, 18 settembre 2019 - L' Associazione Logistica dell' Intermodalità Sostenibile , insieme al partner strategico Grimaldi Studio Legale , ha chiuso oggi pomeriggio, davanti ad una vasta platea formata da numerosi esponenti del mondo giuridico, centinaia di operatori economici e giovani provenienti dal territorio, il ciclo di incontri HUB PER IL SUD , fortemente voluto per la promozione della cultura giuridica d' impresa nell' ambito della 83 a Edizione della FIERA DEL LEVANTE . Il Direttore Generale Marcello Di Caterina ha presentato l' azione di ALIS in materia di sviluppo del Mezzogiorno e internazionalizzazione del cluster dei trasporti e della logistica. " La nostra associazione sta portando avanti una precisa azione volta ad affrontare al meglio i difficili passaggi generazionali in atto in quest' epoca favorendo, da una parte, la cultura della sostenibilità nel nostro comparto, cosa che consentirà alle future generazioni di poter contare su un ambiente decisamente più salubre, dall' altra, un costante sviluppo dell' occupazione giovanile. Sono molto orgoglioso - ha aggiunto Di Caterina - che ALIS abbia contribuito a mettere intorno allo stesso tavolo molti stakeholders tra i quali spiccavano, i Presidenti delle Autorità di Sistemi Portuali pugliesi **Ugo Patroni Griffi** e Sergio Prete , alcune imprese leader nel proprio settore a livello mondiale come il Gruppo Casillo ed i giovani dell' Istituto Tecnico Superiore per la Logistica della Puglia , tutti nostri importanti associati, a dimostrazione che la FIERA DEL LEVANTE è sempre uno dei principali appuntamenti fieristici del Mediterraneo che offre l' occasione per analizzare temi concreti e mettere in piedi strategie comuni tra le parti interessate" " Il modello associativo messo in piedi di ALIS - ha concluso il DG Di Caterina - anche grazie a strategiche cooperazioni con importanti realtà come quelle di Grimaldi Studio Legale dirette dall' Avv. Francesco Sciaudone , può rappresentare una leva per una "rivoluzione" controllata del mercato globale attualmente sottoposto a grossi mutamenti. E anche dalla FIERA DEL LEVANTE siamo fieri di poter lanciare un messaggio positivo alle giovani generazioni che potranno affrontare in modo consapevole e sicuro, grazie alla compattezza delle imprese che rappresentiamo capaci di offrire grandi opportunità, il loro ingresso nel mondo del lavoro ".

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is prominent, with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione'. Below the logo, there are navigation tabs for 'Home', 'Porti', 'Inquinamento & Ecologia', 'Shipping', 'Unione Europea', 'Ambiente', 'News', 'Economie', and 'Città'. The main headline reads 'Alis alla 83° edizione della fiera del levante'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Anche quest'anno l'Associazione ha affrontato temi strategici come il passaggio generazionale e la sfida dell'internazionalizzazione delle imprese del Sud'. A small photograph shows several people seated at a table during a conference. The article text is partially visible, starting with 'Bari, 18 settembre 2019 - L'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, insieme al partner strategico Grimaldi Studio Legale, ha chiuso oggi pomeriggio, davanti ad una vasta platea formata da numerosi esponenti del mondo giuridico, centinaia di operatori economici e giovani provenienti dal territorio, il ciclo di incontri HUB PER IL SUD, fortemente voluto per la promozione della cultura giuridica d'impresa nell'ambito della 83ª Edizione della FIERA DEL LEVANTE.' The article continues with a quote from the Director General, Marcello Di Caterina, discussing the challenges of generational transitions and the role of ALIS in promoting a sustainable and inclusive environment for the future. The article concludes with a statement about the importance of the Fiera del Levante as a platform for strategic discussions and the role of ALIS in supporting the industry's evolution.

Il gruppo Cosco

Taranto, la turca Yilport apre ai cinesi

M. Bor.

Si aggiunge una nuova tessera nel puzzle dell' interesse cinese per i porti italiani. Alle mire su Genova, Trieste e Venezia si aggiungono quelle su **Taranto**. Yilport, il gruppo turco che ha ottenuto la concessione del molo polisettoriale del **porto di Taranto**, collaborerà con Cosco (China ocean shipping company), compagnia di Stato cinese di logistica, trasporti e spedizioni. Ad annunciarlo è stato lo stesso presidente di Yilport Holding Robert Yuksel Yildirim. «Ho avuto un incontro molto costruttivo e fruttuoso con il presidente di Cosco Shipping, il capitano Xu Lirong a Shanghai, in merito all' operazione attuale di Yilport Holding e alla futura cooperazione con Cosco a livello globale. E abbiamo deciso di lavorare insieme».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** Atlantia riparte da Telepass. Il 40% vale 800 milioni.
- Text:** La vendita della quota della società di pagamenti. Il negoziato con Delta per Alitalia.
- Image:** A photograph of a man in a suit, likely a representative of Atlantia or Telepass.
- Table:** A financial table titled "SICAV E FONDI" with columns for various investment funds and their performance metrics.

Taranto, svolta per il porto: c'è l'alleanza turco-cinese

Yilport e Cosco lavoreranno insieme. Orizzonte ben oltre il Mediterraneo

Cesare Bechis

Taranto I turchi di Yilport e i cinesi di Cosco lavoreranno insieme nel porto di Taranto. La notizia circolava da tempo, ancor prima del 30 luglio scorso, giorno in cui fu sottoscritta la concessione per 49 anni del molo polisettoriale al gruppo turco. Ma l'ufficialità del rapporto stretto tra le due società è recentissima. Cosco, acronimo di China Ocean Shipping Company, è la compagnia di Stato cinese che opera nella logistica, trasporti e spedizioni, con sede a Pechino. È un colosso su scala planetaria, che ora si affianca al tredicesimo terminalista al mondo titolare da qualche mese dello scalo tarantino. La notizia arriva direttamente da Robert Yuksel Yildirim, a capo dell'impresa turca. «A Shanghai ho avuto un incontro molto costruttivo e fruttuoso con il presidente di Cosco Shipping, il capitano Xu Lirong in merito all'operazione attuale di Yilport Holding e alla futura cooperazione con Cosco Shipping a livello globale. Abbiamo deciso - afferma Yildirim - di lavorare insieme per costruire il futuro». La collaborazione tra i due gruppi schiude nuovi orizzonti al porto di Taranto, li allarga ben oltre il Mediterraneo aprendo a nuove possibilità. Cosco, che utilizza una propria flotta con più di 800 navi, vanta bilanci in crescita. Il primo semestre 2019 s'è chiuso con ricavi pari a 71.76 miliardi di yuan (10 miliardi di dollari), con un incremento del 59,3 per cento rispetto ai primi sei mesi del 2018, risultato derivato soprattutto dell'acquisizione della Orient Overseas International (OOIL) di Hong Kong e della sua compagnia di navigazione Orient Overseas Container Line (Oocl). Scorporando dal totale i ricavi generati dal trasporto marittimo mediante container si vede che ammontano a 68,90 miliardi di yuan (+62,6), e quelli generati dalle attività terminalistiche del gruppo, realizzate attraverso una partecipazione in Cosco Shipping Ports, hanno totalizzato 3,57 miliardi di yuan (+12,2). L'utile netto è di 2,01 miliardi di yuan (+162). Nei primi sei mesi del 2019, infine, la flotta di portacontainer del gruppo cinese ha trasportato volumi di carico pari a 12,46 milioni di teu (+39,8), di cui 9,08 milioni di teu (l'unità di misura dei container) dalle navi di Cosco Shipping Lines (+2). Pochi giorni fa Yilport ha perfezionato la pratica della concessione della banchina e delle relative aree con la consegna della documentazione finale. Fino a dicembre si occuperà della manutenzione delle gru dislocate sul polisettoriale dai tempi di Evergreen, prima quattro poi le rimanenti sei. Nei primi sei mesi assorbità dall'Agenzia del lavoro portuale 154 lavoratori ex Tct in cassa integrazione. Il recupero del personale sarà graduale e progressivo, concordato con i sindacati, e andrà avanti di pari passo con lo sviluppo dei traffici commerciali a partire da gennaio. Il piano industriale di Yilport prevede di movimentare per un primo periodo fino a 200mila teu per arrivare ad un milione entro cinque anni e poi arrivare a 2,5 milioni. Yilport, operatore specializzato nel trasporto via mare di container con una propria flotta, è controllata interamente da Yildirim Holding A.S. che detiene, a sua volta, il 24 per cento di Cma Cgm, terzo vettore marittimo mondiale nel settore container. All'inizio farà anche import-export in tutto il bacino del Mezzogiorno d'Italia contando sulla specializzazione nel trasporto del «fresco». Svilupperà inoltre il traffico multimodale sul ferro connettendosi alla rete nazionale per puntare verso il Nord e il traffico «relay» mediante staffette verso i porti di Genova e Trieste.



Il Secolo XIX

Taranto

Taranto, la cinese Cosco collaborerà con Yilport

Yilport, il gruppo turco che ha ottenuto la concessione del molo polisetoriale del porto di Taranto, collaborerà con Cosco, sigla di China Ocean Shipping Company, compagnia di Stato cinese attiva nella logistica, trasporti e spedizioni. Lo ha annunciato Robert Yuksel Yildirim, a capo di Yilport. «Ho avuto un incontro molto costruttivo e fruttuoso con il presidente di Cosco Shipping, il capitano Xu Lirong a Shanghai, in merito all' operazione attuale di Yilport Holding e alla futura cooperazione con Cosco Shipping a livello globale. Abbiamo deciso - ha detto Yildirim - di lavorare insieme per costruire il futuro». Yilport ha ottenuto la concessione del molo polisetoriale a fine luglio dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio (presidente Sergio Prete) ed ha ultimato in questi giorni la consegna di tutti i documenti alla stessa **Authority** la quale sta per consegnare al gruppo turco, tredicesimo terminali sta mondiale, sia la banchina che le relative aree. Il progetto prevede che si movimentino 100-200mila teu all' anno per arrivare ad un milione di teu entro cinque anni e poi spingersi a 2,5 milioni, la capacità massima dell' infrastruttura. A breve la società Yilport dovrebbe incontrare i sindacati per parlare del riassorbimento graduale dei circa 480 addetti ex Taranto container terminal. -

The image shows a newspaper page with two main articles. The top article is titled "Le acque minerali Lurisia acquistate da Coca-Cola per 88 milioni di euro". It includes a photograph of a natural spring with water flowing into a pool. The bottom article is titled "Taranto, la cinese Cosco collaborerà con Yilport". Below the articles is a large financial table with multiple columns and rows of data, likely a stock market or company performance table.

L'Unione Sarda

Cagliari

Turismo. Deiana (Adsp Mare di Sardegna): entro il 2019 attesi oltre 500mila passeggeri

Crociere, la scommessa del multiscale: «Approdi in tutti i porti dell' Isola»

Valigia pronta, si salpa. Destinazione Sardegna: che sia Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Oristano o Porto Torres, non cambia. I crocieristi amano la Sardegna. Il comparto, dunque, tiene. Tanto che le compagnie continuano a costruire navi sempre più grandi e accessoriate. E con circa oltre mezzo milione di passeggeri attesi alla fine del 2019 (oltre 300mila solo a Cagliari), l' Isola conferma la sua vocazione per le crociere. «Non siamo ai livelli del 2016, l' anno del boom quando per effetto delle tensioni sul Nordafrica abbiamo registrato oltre 570mila passeggeri, ma il **sistema** tiene. Arrivano meno navi», il 10% circa in meno, «ma il numero dei passeggeri si mantiene costante», afferma Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna. Non solo Cagliari. In ascesa il porto di Oristano, passato da 1 a 9 scali. Crescita importante anche a Porto Torres, +80%, mentre Cagliari, Olbia e Golfo Aranci proseguono il trend di tenuta. «Il turismo delle crociere è alla esasperata ricerca di nuovi itinerari e per questo motivo può capitare che un anno sia premiate altre destinazioni», spiega ancora Deiana. «La nostra forza all' interno di un mercato così volatile è proprio quella di rafforzare la nostra immagine di **sistema**, che ci permette di "offrire" tutti i porti». Da qui, per esempio, nasce la scommessa del multiscale per le navi da crociera, un tour che preveda più attracchi nell' Isola di una stessa imbarcazione, e far diventare Cagliari un home porting, da cui si parte e si arriva. (ma.mad.)

Economia
13
Garanzia Etica
ARRIVATA E PREZZI IN CALATA
SERRA A SALMO ANTICIPA DOMANI
Confindustria: Malintesa notizie positive per le imprese, ma si può ancora migliorare
Protesta. Anziani di Olbia
Serrata autoscuole, in Sardegna rinviato il 50% degli esami
I Comuni sardi buoni pagatori
Nella Pubblica amministrazione fatture saldate in media in 28 giorni
Pescatori di borghi
Pescce e turismo sostenibile: non pescati!
Località: Marceddi - Terralba (Or)
27-28-29 settembre 2019

La Sicilia

Catania

Porto, riflettori puntati sulla darsena

Annunziata: «Una priorità l'ultimazione dell'opera a sud che dovrebbe ospitare le grandi navi»

Nel piano di infrastrutturazione della costa orientale della Sicilia il ruolo strategico del porto etneo è ormai indubbio grazie al turismo crocieristico che è triplicato nel giro di due anni e vanta un trend di crescita continuo. Senza dimenticare le navi passeggeri e merci sulle tratte marittime più interessanti, per esempio da e per Malta, Salerno e Napoli. E non ultima, l'opportunità delle zone economiche speciali (Zes) che investitori italiani ed esteri attendono ormai da tempo. Sono giustificate quindi le preoccupazioni di Andrea Annunziata (nella foto), presidente dell' **autorità di Sistema portuale** della Sicilia orientale, che guarda con apprensione ai lavori alla nuova darsena, punto di approdo fondamentale, ma con un cantiere fermo ormai da troppo tempo e quindi non sfruttabile. «Il nostro programma di infrastrutturazione di tutta la logistica **portuale** della Sicilia orientale - spiega - non può subire rallentamenti dovuti, spesso, a motivi ingiustificati. Oggi con la darsena a pieno regime potremmo accogliere anche tre navi in contemporanea, liberando una parte importante del porto oggi sovrautilizzata, con inevitabili ripercussioni sul traffico del porto e sulle attività presenti al suo interno». «Stiamo sistemando la pavimentazione perché questo porto dovrà diventare una sorta di "salotto". Nei nostri progetti rientra anche l'accoglienza dei maxi yacht, non dimentichiamolo». «Noi siamo un ente pubblico - prosegue Annunziata - e spesso quando abbiamo a che fare con altri enti pubblici invece che collaborazione troviamo contrapposizione. La sinergia con il Comune di Catania è eccellente, con altri enti meno. Il mio è un vero e proprio appello al senso di responsabilità che, se pur presente in tutti, necessita un impegno ulteriore. Perché la Sicilia è una miniera incredibile, ma soffre di un forte tasso di disoccupazione. E se non catturiamo un traffico che da Suez in modo naturale può arrivare verso la Sicilia, in particolare la parte orientale, rischiamo di perdere una partita importantissima. Per cui l'infrastrutturazione è strategica e fondamentale. E i piani di investimenti devono proseguire, i fondi ci sono, fermo restando i principi imprescindibili di tutela dell'ambiente, dell'attenzione alla sicurezza e all'occupazione». **Cosa intende concretamente per tutela dell'ambiente?** «L'atteggiamento non deve essere quello di limitare le possibilità di sviluppo e occupazione. Per cui laddove è possibile sedersi ai tavoli, confrontarsi velocemente con l'obiettivo di risolvere i problemi, diventa strategico anche e soprattutto per le generazioni che crescono. Per esempio, sulle vecchie saline di Augusta si è aperto un dibattito che spero non blocchi tutto: io dico tuteliamo la parte che va tutelata, specie dove si attesta la presenza di fenicotteri, di microsistemi eccezionali, però guardiamo anche allo sviluppo. Su questo tipo di approccio ho trovato una sponda nel sindaco di Augusta, che poi passerà la palla alla Regione e a Roma». **Tornando alle crociere, settembre e ottobre faranno segnare un vero record, anche con cinque navi in contemporanea che attraccheranno al porto etneo. Come pensate di fare?** «Dovremo mettercela tutta per accoglierle adeguatamente, considerando anche le altre navi. Oggi ci saranno ben otto navi, due da crociera e sei ro-ro. Il 22 ottobre le navi da crociera saranno cinque.

La Sicilia

Catania

Il giovedì di norma è il giorno più intenso, faremo in modo di fornire un prospetto dell' arrivo delle navi anche per evitare che, per esempio, quelle che arrivano il lunedì trovino musei e siti di interesse chiuso. La collaborazione con gli enti per non ostacolare il turismo passa anche da qui. Ad Amburgo si è appena tenuto un' importante fiera internazionale per le crociere e abbiamo registrato un interesse notevole per la Sicilia e per Catania, quindi ritengo assurdo non essere pronti a fare ognuno la propria parte». Non dimentichiamo le Zes. Il calendario prevede che possano essere attivate entro fine anno. «Con le Zes lo sviluppo sarà certo e incredibile. Non esiste alcuna area al mondo, sulle 4 mila che prevedono le Zes, che non abbia avuto ogni anno un trend di sviluppo importante. Per cui anche per la Sicilia dovrà essere così, è inevitabile. Speriamo che le tempistiche previste per la partenza vengano rispettate, perché agli investitori stranieri interessa prima di tutto la certezza dell' investimento, i vantaggi fiscali interessano a tutti, ma specialmente alla nostra economia che soffre da anni. Ma la cosa più importante che interessa sia agli stranieri sia agli italiani sono la sburocratizzazione e i tempi certi per concludere un investimento. In Sicilia nessuno vuole investire perché non si sa né quando si inizia né quando si finisce. Non abbiamo più tempo. Non voglio trovarmi impreparato con lo sviluppo che potrà esserci, ma mi creda, senza infrastrutture e logistica c' è ben poco da fare». maria elena quaiotti.

L'Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

THE PRESIDENT OF THE WESTERN SICILIAN SEAPORTS

Monti: Traffic with North Africa must increase

Algeria, Morocco, Tunisia, Egypt and Libya could represent incredible trade opportunities for Sicily

JUST a few months from the announcement that 102 million euro in EU funds had been allocated for dredging at Palermo and Termini, and a further 750 thousand euro for the new ro-ro terminal project at the Piave Pier, the Port System Authority of the Western Sicilian Sea (Palermo, Termini Imerese and Porto Empedocle) is betting on a trade boost with African countries to increase its freight traffic, especially at the port of Palermo. Growth at the Sicilian port is also being sought from the passenger sector, given that work has been planned for upgrades to the port of Palermo to better accommodate the arrival of larger cruise ships. The Port Authority of the Western Sicilian Sea has in fact initiated two tenders worth almost 31 million euro. The first concerns the dredging of the Crispi 3 basin, the stretch of water between the Vittorio Veneto Pier and the Sannuzzo dock. The second involves the shortening of the South Pier to facilitate the entry and exit maneuvers of the larger cruise ships. In both cases the resulting dredged material, which is expected to exceed 110,000 cubic meters, will be partly reutilized for other projects within the port. In order to minimize the impact on city traffic and on port operations, a dredging barge and the creation of storage areas and sediment processing plants in coastal areas are to be utilized. The largest of the tenders concerns the dredging of the Crispi 3 basin down to a 12meter clearance. The estimated total cost of the projects is close to 30 million euro, coming from EU PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 funds. The second tender pertains to restructuring work on one end of the South

Pier. How would you describe the relations between the port of Palermo and African ports, in particular those of North Africa? Relations, replies Pasqualino Monti, president of the Port Authority of the Western Sicilian Sea, could be improved. Despite great efforts by ro-ro companies, our exchanges are strongly conditioned by two factors: the process of democratization underway in many North African countries on the one hand and, on the other, a population decline in Sicily, a phenomenon which itself requires further analysis going forward. The shrinking population makes Sicily a quantitatively less attractive market, and therefore our ports also. What are the most common types of freight being handled both incoming and outgoing between the ports of Africa and Palermo? Raw materials, agrifood products and textiles currently represent the largest part of our business with North Africa, through the port of Palermo and direct ro-ro lines. Do you think that the development of Africa's economy could represent an opportunity for the growth of Palermo's port, or should it look elsewhere for strategic targets? Sure. It represents a huge opportunity. Provided that we make the right choices, and do not stand idle enduring what has been taking place for some years now: the methodical colonization on part of China of a market that is extraordinarily important for us. It should be us dictating the rules of the game, and not bearing the brunt. This is Italy and moreover, this is Sicily. Will we see continued expansion of Africa's economy over the coming years, or will the complicated geopolitical situation affecting part of the African continent continue to slow down its development? With players like Amazon or Google that tend to banish large companies from controlling the logistic chain, and with China that after Piraeus is evidently aiming at opening new bridgeheads in the Mediterranean, either Italy manages to shake the EU from its inaction in regards to Mediterranean transport policies, or Italy will have to come up with its own plan to counteract the hemorrhaging. Algeria, Morocco, Tunisia, Egypt, and Libya represent an incredible logistic and commercial trading market for Southern Italy, and in particular for Western Sicily.



L'Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

PARLA IL PRESIDENTE DELLA PORT AUTHORITY

«I traffici con il Nord Africa devono crescere»

Monti: Algeria, Marocco, Tunisia, Egitto e Libia uno straordinario mercato di interscambio per la Sicilia

L'AUTORITÀ di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle) per incrementare il proprio traffico merci, specialmente nello scalo di Palermo, scommette sugli sull'aumento degli scambi commerciali con i Paesi africano a pochi mesi di distanza dall'annuncio con il quale sono stati stanziati 102 milioni di euro di fondi europei per dragaggi a Palermo e Termini e 750 mila euro per la progettazione del terminal Roro al molo Piave. Ma la crescita dello scalo siciliano punta anche sul settore passeggeri visto che sono stati previsti lavori di adeguamento del porto di Palermo per consentire più agevolmente l'arrivo delle grandi navi da crociera: l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per quasi 31 milioni di euro. La prima riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3, lo specchio d'acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. La seconda prevede l'accorciamento del molo Sud per agevolare le manovre d'entrata e uscita delle grandi unità da crociera. In entrambi i casi il materiale di risulta, che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi, sarà in parte riutilizzato per altri lavori all'interno del porto. E per ridurre al minimo l'impatto sulla viabilità cittadina e sull'operatività dello scalo è stato previsto l'utilizzo via mare di un motopontone e la realizzazione di aree di stoccaggio e impianti di lavorazione dei sedimenti in zone costiere. Il bando di gara più corposo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 fino a una quota di meno 12 metri. L'importo totale stimato dell'appalto è di quasi 30 milioni di euro, Fondi europei che arrivano dal Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020. Il secondo bando riguarda i lavori di salpamento della testata del molo Sud. Quali sono i rapporti tra il porto di Palermo e gli scali africani, in particolare quelli del Nord Africa? «I rapporti dice Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale potrebbero essere migliori. Nonostante i grandi sforzi delle compagnie di Ro/ro, i nostri scambi sono fortemente condizionati da due fattori: i processi di democratizzazione in molti Paesi del Nord Africa da un lato e la decrescita demografica in Sicilia, sulla quale bisognerebbe ragionare con estrema attenzione per il futuro, che rende quantitativamente meno appetibile i mercati siciliani e quindi i nostri scali, dall'altro». Quali sono le tipologie di merci più diffuse che vengono movimentate sia in entrata che in uscita tra i porti dell'Africa e lo scalo di Palermo? «Materie prime, prodotti agroalimentari, e tessuti rappresentano oggi la parte più consistente dell'interscambio con il Nord Africa attraverso il porto di Palermo e le linee dirette Ro/ro». Ritiene che lo sviluppo dell'economia africana possa rappresentare un'opportunità per la crescita del porto di Palermo oppure gli asset considerati strategici sono altri? «Certo. Rappresenta una enorme opportunità. A patto di compiere scelte precise e di non subire passivamente ciò che sta accadendo ormai da anni: ovvero una colonizzazione metodica da parte della Cina di un mercato per noi straordinariamente importante. Le regole del gioco dobbiamo dettarle e non subirle. Siamo l'Italia e in Italia siamo la Sicilia». Nei prossimi anni assisteremo a una crescita delle economie africane oppure la difficile situazione geopolitica che interessa parte del continente africano continuerà a frenarne lo sviluppo? «Con player come Amazon o Google che tendono a esautorare le grandi compagnie dal controllo della catena logistica e con la Cina che dopo il Pireo mira evidentemente a creare nuove teste di ponte in Mediterraneo, o l'Italia riesce a smuovere l'immobilismo dell'Unione europea nel settore della politica dei trasporti mediterranei, oppure dovrà pensare da sola a come svolgere una funzione di diga. Algeria, Marocco, Tunisia, Egitto, Libia potranno rappresentare uno straordinario mercato di interscambio per la Sicilia».



Scenari. Aumenti a due cifre di fatturato e addetti dell' industria nautica, secondo esportatore mondiale Al Salone di Genova, al via oggi, anche cinque start up

Sulla cantieristica da diporto soffia il vento della crescita

Raoul de Forcade

La nautica italiana ha ritrovato il vento in poppa. Lo dimostrano i dati del fatturato di settore, la cui crescita, su base annuale, si attesta a +10,3%, arrivando a 4,27 miliardi di euro, secondo quanto rileva Nautica in cifre 2019, il report annuale realizzato dall' ufficio studi di Ucina Confindustria nautica, in collaborazione con Fondazione Edison. Ma lo conferma anche l' andamento dell' occupazione: gli addetti diretti sono aumentati del 13,8%. A esplicitare i dati, alla vigilia del 59° Salone nautico di Genova, che apre i battenti oggi per proseguire fino al 24 settembre, è Marina Stella, direttore generale di Ucina. «L' industria italiana della nautica da diporto - sottolinea - ha registrato una ripresa significativa e consolidata: a partire dai minimi del 2013, il fatturato è aumentato del 75%, una performance che nessun altro settore industriale in Italia è stato in grado di generare. I dati che emergono da Nautica in cifre mostrano un incremento di fatturato, nel 2018, del 10,3% rispetto al 2017, segnando, per il quarto anno consecutivo, una crescita a due cifre. Inoltre gli addetti diretti delle aziende del settore sono saliti nel 2018 del 13,8% rispetto al 2017, arrivando a 22.310 unità. Questa crescita, cumulata a quella del 6% registrata l' anno scorso, segna un aumento del 20,7% in due anni». Soffermandosi poi sulle categorie di prodotto, la Stella spiega che in questo momento tutti i segmenti in cui operano i cantieri italiani «mostrano buone performance di vendita. Ma stiamo registrando un trend particolarmente positivo per imbarcazioni pneumatiche, barche a motore e superyacht. Questi ultimi segnano, ancora una volta, il primato indiscusso dei cantieri italiani che, in base al Global order book, raccolgono il 46% degli ordini mondiali. Si conferma primo al mondo anche il comparto delle unità pneumatiche per il segmento superiore ai 7 metri». Inoltre il valore del mercato italiano della nautica (produzione nazionale più import) «è passato da 1,34 miliardi nel 2017 a 1,48 nel 2018», con una crescita del 10,7 per cento. E ancora: le elaborazioni di Fondazione Edison su dati Istat e Itc-Un Comtrade, nella classifica 2018 dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica, «posizionano l' Italia - ricorda la Stella - al secondo posto, dopo i Paesi Bassi, con 2,17 miliardi di dollari e il 13,2% di quota export mondiale, in crescita del 16,1% rispetto al 2017. Per quanto riguarda i principali mercati esteri, al primo posto si trovano gli Usa, con ben oltre il 20% delle esportazioni dall' Italia di unità da diporto, per un valore di 476 milioni di dollari». Sul fronte del leasing nautico, poi, «per il primo semestre 2019 - conclude il direttore generale di Ucina - Assilea (l' associazione di categoria del settore, ndr) ha riscontrato una situazione stabile nel numero di contratti, rispetto al primo semestre 2018». I dati positivi fanno ben sperare in un buon andamento del Salone che si apre oggi. Una kermesse, dice Carla Demaria (ex presidente di Ucina e ora alla guida de I Saloni Nautici, la società dell' associazione che organizza l' evento di Genova) che «sarà valorizzata da installazioni artistiche. L' area è stata ridisegnata a cominciare dall' ingresso, dove espositori e pubblico saranno accolti dall' installazione From shipyard to courtyard dell' archistar Piero Lissoni, realizzata per il cantiere Sanlorenzo, che insieme ad altre opere di artisti di livello internazionale, come Davide Dall' Osso, Marco Nereo Rotelli, Igor Mitoraj, e alla Piazza del Vento, faranno del Salone una mostra d' arte a cielo aperto». L' ambizione, prosegue la Demaria, «è di sviluppare il Nautico seguendo l' esempio del Salone del Mobile di Milano ed estenderne i confini oltre le banchine e fuori dai padiglioni, per esplodere nella città



Il Sole 24 Ore

Focus

con una miriade di eventi e far diventare Genova la Città della nautica». Diverse le iniziative anche sotto il profilo dell' internazionalizzazione, messe a punto da Ucina e Ice. «Per la prima volta - ricorda Demaria - Ice ospiterà al Salone cinque start-up selezionate da noi: realtà giovani che potranno così beneficiare di visibilità e dell' opportunità di partecipare ai business matching organizzati durante l' esposizione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

INTERVISTA Saverio Checchi. Parla il nuovo Presidente di Ucina Confindustria nautica

«Siamo certi di portare a compimento la riforma del Codice»

R.d.F.

Trent'anni di vita associativa alle spalle e il preciso programma di seguire da vicino gli iscritti puntando a portare avanti le grandi battaglie di Ucina, come l'attuazione del nuovo codice della nautica e lo sviluppo del leasing di settore. Con in più un'attenzione molto forte al raggiungimento di una nuova coesione del comparto. Saverio Checchi, presidente della Confindustria nautica da giugno 2019, si avvia con queste premesse a gestire il suo primo Salone di Genova da leader dell'associazione. **Che impronta intende dare a Ucina con la sua presidenza?** Mi sono presentato all'assemblea con un programma che ha alcuni punti fondanti: l'esperienza, lo spirito di servizio, il rafforzamento della squadra e i valori associativi. Penso sia necessario essere presenti sul territorio e tra gli associati dedicando tutto il tempo necessario all'ascolto e al confronto: è questo lo spirito con cui credo si possa fare veramente squadra. Inoltre intendo essere garante dei grandi valori che questa associazione sa esprimere, della sua struttura e della sua efficacia di azione. Solo tenendo ben presenti questi valori, Ucina può avere la forza e la coesione per affrontare le sfide e portare avanti gli obiettivi di un'industria leader nel mondo. Per questo, come già dichiarato più volte, credo fermamente sia importante giungere presto a una nautica da diporto unita e coesa (il riferimento è a una possibile riunione con Nautica Italiana, ndr) Su quali temi si concentrerà la politica dell'associazione? L'evoluzione del mercato e del contesto in cui ci muoviamo ci ha portati a una maturità e a un consolidamento tale per cui ora possiamo concentrarci su obiettivi concreti. I temi sono numerosi: l'attuazione del codice della nautica, l'adozione da parte dell'Italia del passenger code per i superyacht (per alzare da 12 a 36 il limite di passeggeri per le barche concesse a noleggio, ndr), l'ampliamento delle attività di supporto all'internazionalizzazione, il sostegno alle imprese, la promozione del made in Italy e della nautica a Expo Dubai 2020, lo sviluppo del leasing nautico. Per non dimenticare la promozione della piccola nautica, anche attraverso progetti specifici per la Giornata del mare (l'11 aprile), e la formazione. **Il progetto del Registro telematico della nautica è stato completato?** La realizzazione del Registro telematico, fortemente richiesta e ottenuta da Ucina, insieme a Confarca, Assilea, Assomarinas e Assonat, nell'ambito della riforma del codice di settore, rappresenta una risposta in termini di semplificazione alla burocrazia e alla duplicazione dei controlli in mare. Grazie all'introduzione dell'archivio telematico centrale e dello sportello telematico del diportista si passerà dal sistema cartaceo a quello digitale; si potranno così effettuare le pratiche in una qualsiasi agenzia accreditata d'Italia, dando certezza alla proprietà e rendendone più efficace la difesa. Fino al 31 dicembre sarà in una fase sperimentale solo per le nuove immatricolazioni. Ma dall'1 gennaio 2020 il sistema funzionerà a pieno regime. **Riforma del codice della nautica: il passo è del tutto compiuto?** Esiste un decreto correttivo al Codice, finalizzato a completare l'opera di semplificazione normativa ottenuta da Ucina con il dlgs 229/2017. Siamo certi di portare a compimento la riforma grazie alla collaborazione



Il Sole 24 Ore

Focus

con il neoministro Paola De Micheli, che inaugurerà il 59° Salone Nautico e che conosce molto bene il nostro settore. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Velieri. L' eleganza e il design non prendono il sopravvento sul carattere della barca. Anche le piccole non rinunciano alla cura dei particolari con interni accoglienti

Sulle vele belle e possibili torna l' impronta marinara

Antonio Vettese

Bisogna chiarire subito un concetto: il mercato delle barche a motore vive un momento molto favorevole e i cantieri che si dedicano alla doppia produzione, vela e motore, esprimono nel secondo settore le crescite migliori. Questo non significa però che il mercato delle barche a vela non mostri un progresso, sia in termini di numeri che di qualità e design. Il colosso e il trend setter resta il gruppo francese Beneteau, che non "dimentica" la vela e che anzi reinveste, dopo un periodo in cui quasi tutte le risorse in termini di innovazione erano dedicate al motore e si è vista la nascita di gamme di prodotto non sempre riuscite. Con l' arrivo al vertice dell' azienda di Gianguido Girotti è iniziato un rinnovo della gamma, con la missione di occupare una posizione importante puntando su clienti orientati a prodotti più rifiniti. Il paragone, per quanto ardito, può essere fatto con il gruppo Volkswagen, che, tra i suoi marchi, colloca Audi nella fascia alta, ma non irraggiungibile. La barca con cui l' azienda inizia ad assolvere a questa missione è il First 53, esposto al Salone di Genova, che nasce da una gara vinta da un team italiano, formato dallo studio di Lorenzo Argento, per l' architettura generale e gli interni, e da Roberto Biscontini, per la carena. Al First 53 probabilmente seguirà un 57 piedi. Il pricing del 53 è altamente competitivo con i suoi concorrenti diretti ma sale un poco rispetto agli abituali standard dell' azienda. «Il layout degli interni - sottolinea Argento - propone delle novità: abbiamo ridotto lo spazio dedicato alla dinette, dove nella realtà si sta molto poco».

Insomma, una "lezione" di tendenza: la dinette grande è sempre stata considerata dai cantieri un driver d' acquisto. Anche se occupava mezza barca. Nella fascia 50 piedi, l' altra grande novità, anche questa ormeggiata a Genova, è lo Swan 48: una misura che ha costruito la leggenda del cantiere finlandese, quando avere un 15 metri era lusso vero. È bene ricordare che 40 anni fa questa barca, che adesso è l' entry level della sua gamma (che arriva a quasi 40 metri), aveva l' impatto di un 24 metri di oggi. Lo Swan 48, piaciuto subito soprattutto in Nord Europa, è disegnato dall' argentino German Frers, che ha mostrato ancora una volta la sua capacità di realizzare strutture eleganti e di stile, ma sempre con un' impronta "marina": in un mondo spesso dominato dalla novità a tutti i costi si unisce il gusto per le finiture agli spazi pensati per le manovre. E se questa è una barca ancorata al navigare blue water, Nautor' s Swan propone anche il piccolo 36 piedi monotipo da regata, molto particolare e dedicato alla velocità grazie alle derive foiling, disegnato da Juan Kouyoumdjian. Anche l' ammiraglia a vela del salone è uno Swan, di 78 piedi (25,66 metri). Gli italiani? Presenti e consistenti al Salone di Genova: il cantiere del Pardo, ad esempio, completa la gamma Long Cruise con un Grand Soleil 42 piedi ben studiato, con misure interessanti soprattutto nelle cabine di poppa, dove di solito i progettisti sono in difficoltà. Mylius, da parte sua, ha appena varato un 60 piedi racer con canting keel (la chiglia che si sposta da un lato all' altro per migliorare la potenza sotto vela) che farà parlare di sé sui campi da regata. Italia Yachts, il cantiere creato da Franco Corazza a Chioggia, ha lanciato il nuovo 11,98, molto filante e veloce, tanto che ha già vinto in regata. Chi ama le piccole barche potrà osservare al Nautico il Dehler 30: un monotipo per regate d' altura (del tipo che verrà usato in doppio alle Olimpiadi), oltremodo curato nei particolari per essere una barca di serie per regate hard. Offre, tra l' altro, degli interni ragionevolmente accoglienti, con



Il Sole 24 Ore

Focus

cui chi dispone di "piede marino" potrà fare anche crociera. Per quanto riguarda il settore grandi taglie, Perini Navi (quest' anno non presente a Genova) è autore di un grande sforzo di rinnovo della gamma delle navi a vela, voluto dalla gestione di Lamberto Tacoli e dalla famiglia Tabacchi, azionista di riferimento. Ha attualmente in costruzione due scafi, uno da 42 e uno da 47 metri. «Stiamo investendo - dichiara Tacoli - con successo. Il fatturato del 2017 era di 35 milioni, siamo arrivati a 66 nel 2018 e nel 2019 dovremmo raggiungere 80-85 milioni». Wally Yachts, entrato nel gruppo Ferretti, ha presentato il progetto di un 101 piedi (30 metri). E Southern Wind, che pur costruendo in Sudafrica gestisce il cantiere da Genova, ha varato tre 105 piedi disegnati con la collaborazione di Nauta Design. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Global order book: all' attivo 379 commesse per altrettanti megayacht, la cui lunghezza media è di 37 metri Made in Italy anche nel segmento gigayacht, tre unità sopra i 100 metri varate dal gruppo Azimut-Benetti

Gli ordini di superyacht spingono i cantieri italiani

Matteo Zaccagnino

Anno da incorniciare il 2019 per la cantieristica italiana nel settore superyacht. Ancora una volta, il made in Italy occupa la posizione di leader nella fascia alta del mercato, quella delle imbarcazioni oltre i 24 metri. Gli ultimi dati disponibili, quelli del Global order book, fotografano una situazione nella quale i cantieri italiani hanno all' attivo 379 commesse per altrettanti megayacht, la cui lunghezza media è di 37 metri. Numeri di tutto rispetto. Per capirne la portata basti pensare che al secondo posto c' è l' Olanda con "soli" 75 grandi yacht nel portafoglio ordini. Ma a colpire di più è un altro elemento, ovvero lo spazio sempre più importante che l' Italia si sta ritagliando nel segmento dei gigayacht, una nicchia fino a oggi presidiata esclusivamente dalla cantieristica nordeuropea. Le tre unità sopra i 100 metri varate nell' arco di soli 100 giorni rappresentano un chiaro segnale delle ambizioni del gruppo Azimut-Benetti e sono la ciliegina sulla torta di un 2019 che coincide anche con il 50° anniversario di Azimut Yachts, che al salone di Genova espone il nuovo 78 Fly e l' S8. «Chiudiamo l' esercizio 2018/19 con un valore della produzione che si attesta sopra i 900 milioni di euro e una crescita del 10% rispetto all' anno precedente», commenta Giovanna Vitelli, vicepresidente del gruppo. Le aree geografiche di riferimento sono le Americhe, con una quota di ricavi del 50%, seguite dall' Europa con un 29%, Middle East e Africa con il 14 % e Asia Pacific con il 7%. Il contributo più importante, in termini di fatturato, arriva dalle costruzioni sopra i 24 metri. Delle 51 unità vendute



16 sono Benetti e 35 Azimut Yachts con la gamma Grande in evidenza. E, a proposito di megayacht, il 2019 registra l' ingresso sulla scena del Riva 50 metri e del Pershing 140. Due chiari segnali di una crescita compiuta dal gruppo Ferretti che trova conferma nei numeri. Nei primi sei mesi del 2019 il valore della produzione ha toccato i 358 milioni di euro con un +6,5% rispetto al primo semestre del 2018. «Ma la cosa più importante - sottolinea Alberto Galassi, ad del gruppo - è la crescita a doppia cifra dell' Ebitda nei primi sei mesi del 2019. Oggi siamo una società finanziariamente pronta ad affrontare qualsiasi sfida». Ferretti si presenta al via della nuova stagione nautica anche con una struttura patrimoniale rafforzata da un aumento di capitale di oltre 250 milioni di euro: 212 milioni con la conversione di un finanziamento soci da parte dell' azionista cinese di riferimento, Weichai Group, e 40 tramite accordi di investimento con i soci Piero Ferrari e Adtech Advanced Technologies. Mosse che hanno aperto la strada allo sbarco in Borsa, ufficializzato nei giorni scorsi, che mette sul piatto azioni per 100 milioni rivolte a investitori istituzionali. La conclusione dell' offerta è prevista a fine ottobre. Una rotta, quella verso la quotazione in Borsa, che è stata tracciata da Sanlorenzo, presente al Salone di Genova anche con il nuovo SD 96. Una scelta che nasce dall' esigenza di dare continuità a una realtà che nel 2019 toccherà i 500 milioni di euro di fatturato. «Ho rilevato l' azienda alla fine del 2004 e, dopo 15 anni, con un fatturato decuplicato, ritengo sia arrivato il momento di aprire un nuovo ciclo per continuare a crescere», afferma Massimo Perotti, patron di Sanlorenzo. I requisiti ci sono tutti, a iniziare dal prodotto. «L' obiettivo - aggiunge Perotti - è presidiare tutti i segmenti di mercato. Realizzeremo una gamma di open che coniuga le prestazioni al comfort tipico degli scafi Sanlorenzo,

Il Sole 24 Ore

Focus

inoltre la linea SX si è rivelata un successo senza precedenti». Area di riferimento per Sanlorenzo è l' Europa, che pesa per un 57% del fatturato (l' Italia ha una quota del 17%) seguita dalle Americhe che valgono il 20% mentre Asia Pacific e Medio Oriente contano rispettivamente il 18% e il 5%. «Stiamo vivendo un passaggio epocale per la nautica italiana - continua Perotti - e auspico che questo possa rappresentare un momento di unione e incontro per le associazioni (Ucina e Nautica Italiana, ndr), in modo che si possa giocare la partita indossando un' unica maglia». Una partita nella quale gioca a tutto campo anche Overmarine che, con il Mangusta 104, ha completato il rinnovamento della linea sport. Nelle strategie di Amer Yachts, presente al Salone di Genova con il nuovo 100 piedi, il tema della sostenibilità ha un ruolo centrale. Il cantiere ligure, in collaborazione con GS4C, utilizzerà una fibra minerale, totalmente riciclabile, di origine vulcanica, a base di basalto arricchito, denominata Filava, per realizzare una parte di componentistica non strutturale presente sulle prossime costruzioni. C' è poi il capitolo explorer, segmento relativamente giovane nel quale il Cantiere delle Marche detiene la quota più importante. «Abbiamo 9 navi in costruzione con lunghezze comprese tra i 30 e 45 metri», commenta Vasco Buonpensiere, co-fondatore e direttore marketing e vendite del cantiere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Imbarcazioni fino a 24 metri. Al Salone nautico di Genova sotto i riflettori un segmento dinamico - Il trend: propulsione affidata ai motori fuoribordo

Innovazioni in vetrina E catamarani nel futuro

Matteo Zaccagnino

L'ultimo tassello in ordine di tempo è il Pardo 38. L'arrivo di questo modello, tra le novità più attese al Salone nautico di Genova, completa la gamma di Pardo Yachts, neonata divisione a motore del Cantiere del Pardo, che si può definire una case history nel settore nautico e conferma la vivacità di un segmento di mercato, quello delle imbarcazioni fino a 24 metri, che sta vivendo un momento di grande dinamismo. Ma è solo l'inizio. «A oggi - racconta Luigi Servidati, presidente del cda di Cantiere del Pardo - l'offerta nel motore poggia su tre modelli: il 43 presentato nel 2017, al quale è seguito il 50 piedi nel 2018, e l'entry level, cioè il 38 piedi, presentato quest'anno. Attualmente stiamo lavorando a un modello più grande, un 60 piedi, che sarà presentato il prossimo anno. Il nostro intento, con la Pardo Yachts, è dare vita, in un futuro non troppo lontano, a un'offerta articolata su tre gamme di prodotto che includerà anche una linea endurance». Un percorso che sta riuscendo, come evidenziato dai numeri: «In totale - continua Servidati - quest'anno abbiamo realizzato circa 80 imbarcazioni; di queste solo 38 erano a vela». La carta vincente giocata dal cantiere italiano è stata sicuramente travasare nel motore l'esperienza e il know-how maturato in ambito velico e creare così un prodotto che ha saputo intercettare l'interesse di una clientela alla ricerca di una barca con contenuti innovativi. Puntando sull'innovazione, anche Solaris, forte dell'esperienza nei modelli a vela, torna nel segmento motore. Una scelta fortemente voluta da Giuseppe Giuliani, alla guida del cantiere, che nel dare vita alla divisione Solaris Power si è avvalso del prezioso contributo e delle competenze di due pesi massimi della nautica: Norberto Ferretti e Brunello Acampora. Il 2019 ha segnato l'arrivo di un 55 piedi le cui linee si rifanno a quelle delle lobster boat americane, al quale è seguito un 48 open il cui debutto in Italia è atteso proprio in occasione del Salone nautico di Genova. Si tratta solo dell'inizio di un percorso che vedrà l'offerta Solaris Power ampliarsi ulteriormente e annoverare un 76 e un'ammiraglia di 88 piedi. Prestazioni e design sono i tratti distintivi del nuovo F-Line 33, di Fairline Yachts. Per la prima volta a Genova, dopo il debutto mondiale al Southampton Boat Show, questo modello di 9,99 metri, uscito dalla matita del designer italiano Alberto Mancini, non solo inaugura una nuova linea di prodotto ma accende i riflettori su un segmento di mercato ritenuto strategico dal cantiere britannico. A Genova si alza il sipario anche sull'Hawk 38. L'ultima nata in casa Sunseeker è un bolide di 12 metri, in grado di raggiungere i 62 nodi di velocità. Un colosso che ha aumentato il fatturato grazie, in particolare, alle barche a motore è Beneteau. Per il gruppo francese che annovera 12 marchi ed è leader mondiale nel settore nautico, quello che si appresta a chiudersi sarà un anno importante. I primi nove mesi dell'esercizio 2018/19 hanno fatto registrare un giro di affari di 929,9 milioni di euro e una crescita del +5%, e del +3,8% a cambi costanti, rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. E un impatto importante su questo risultato è generato dal motore, che ha gradualmente incrementato la propria quota in termini di fatturato e oggi ha superato, anche se di poco, la vela. «Risultati ottenuti grazie alle performance del brand Beneteau, che nel motore da 15 anni è leader nel segmento trawler (derivato dai pescherecci) e di Prestige che, sempre nello stesso arco temporale, è diventato il marchio numero uno al mondo, per fatturato e per volume», racconta Gianguido Girotti,



Il Sole 24 Ore

Focus

da poco diventato vice ceo nonché direttore del dipartimento di strategia del prodotto della divisione boat del gruppo francese. Nel futuro immediato, la strategia del colosso nautico va nella direzione di assecondare il processo di cambiamento in atto nel settore che vede la propulsione affidata ai motori fuoribordo guadagnare sempre più consensi. «Agli Stati Uniti, un' area geografica storicamente di riferimento per le imbarcazioni fuoribordo - racconta Girotti - si sono aggiunti i Paesi asiatici, dove la praticità d' uso garantita da questo tipo di propulsione è particolarmente apprezzata dalla clientela. Ma la vera novità è rappresentata dai bacini europei, dove il mercato dei fuoribordo negli ultimi tempi è cresciuto molto in termini di volumi». Un trend, prosegue Girotti, «che a livello di gruppo ha impattato positivamente sul rendimento di alcune linee di prodotto, come Cap Camarat, Flyer, Merry Fisher e Antares». Genova, per Absolute Yachts, è la vetrina ideale per alzare il sipario su due novità per il mercato italiano: la Navetta 68 e il 47 Fly. Oltre ad ampliare l' offerta nelle rispettive gamme di prodotto, consentiranno al cantiere di Podenzano di consolidare ulteriormente il percorso di crescita compiuto in questi ultimi anni. Il 2019 si chiuderà con un +18% in termini di fatturato, rispetto all' anno precedente. Invictus Yacht cavalca la tendenza della motorizzazione fuoribordo, proponendo a Genova il GT280S, un daycruiser di 8,8 metri che ha nelle prestazioni e nella personalizzazione i suoi tratti distintivi. Così come accaduto nella vela, anche nel comparto del motore, con particolare riferimento alla fascia dai 12 ai 24 metri, potrebbe aprirsi una nuova era nella quale i catamarani rivestiranno un ruolo centrale. Qualche segnale sta già arrivando alla luce delle novità che alcuni cantieri, come Lagoon e Fountain Pajot, entrambi al Salone di Genova, hanno presentato per la prossima stagione nautica. Ma il bello, per gli analisti, deve ancora arrivare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gommoni. I modelli con lo scafo rigido sono diventati un' alternativa alle imbarcazioni tradizionali anche per le crociere giornaliere

Grandi taglie in corsa: più design e spazi aperti

Matteo Zaccagnino

C'è un elemento che più di altri fotografa l'ottimo stato di salute che sta vivendo il settore dei gommoni. Un dato che non è riferito al numero di produttori di unità pneumatiche presenti alla 59° edizione del Salone nautico di Genova quanto invece all'incremento del 73% registrato, sempre nell'ambito della kermesse ligure, dal comparto dei motori fuoribordo. Un settore quest'ultimo la cui offerta è alimentata dall'aumento della richiesta di propulsioni sempre più spinte che hanno proprio nei gommoni di ultima generazione la principale destinazione d'uso. Le ragioni alla base di questo successo si spiegano soprattutto alla luce di una crescita esponenziale delle dimensioni che hanno reso i gommoni, o meglio i rib (rigid-hulled inflatable boa) con lo scafo rigido, una valida alternativa alle imbarcazioni tradizionali. Senza contare la grande versatilità che rende questa tipologia di barca sempre più richiesta, sia come tender per grandi yacht sia come daycruiser per crociere giornaliere. E ancora il design. È questa forse la vera carta vincente che ha permesso, soprattutto alla cantieristica italiana, di ritagliarsi un posto in prima fila guadagnando, negli ultimi tre anni, importanti quote di mercato. Come per Novamarine che alla rassegna ligure è presente a Genova con il Black Shiver 220. Ammiraglia sia del cantiere sardo che del Salone, l'imbarcazione rappresenta la massima espressione dello stato dell'arte in tema di mega rib: misura 22 metri di lunghezza, e raggiunge, nella versione più spinta, i 50 nodi di velocità. E non è un caso che, per far fronte a una domanda in costante crescita, il cantiere di Olbia si appresti a inaugurare un nuovo sito produttivo di 12 mila metri quadrati. L'obiettivo è raddoppiare la produzione, che oggi si attesta sulle 46 unità. La strategia di sviluppo di Novamarine passa poi per un ampliamento della gamma, soprattutto nella fascia alta. Tra poco più di un anno sarà presentato un nuovo modello della linea Black Shiver 240 che, con i suoi 24 metri di lunghezza, diventerà il più grande mai costruito dal cantiere di Olbia. Lomac, invece, ha scelto la vetrina ligure per presentare, in anteprima mondiale, il nuovo 850 In, modello che arriva qualche settimana dopo il debutto sulla scena del Granturismo 12.0, l'altra grande novità firmata dal cantiere lombardo. La vivacità che sta caratterizzando questo segmento di mercato trova un'altra conferma nel nuovo Marlin 850 Hd Pro che il produttore comasco ha pensato anche in una versione super accessoriata e proposta come tender di lusso. All'alto di gamma punta anche Mv Marine che, sempre in occasione della rassegna nautica genovese, alzerà il sipario sul nuovo Mito 40. Questo modello, che raggiunge i 12,14 metri di lunghezza, può imbarcare fino a 18 persone ed è contraddistinto da un layout di coperta che, grazie alle due chaise longue a prua della plancia e al pozzetto con divano e prendisole, appare ideale come chase boat per grandi yacht o come day cruiser. Per Zar Formenti, che a Genova schiera una flotta di 22 gommoni, la novità più importante è lo Zar 79 SI Plus, modello che punta a consolidare l'offerta del cantiere nella gamma sport luxury. Joker Boat, dal canto suo, ha scelto di ampliare la linea Clubman presentando un 9,5 metri full optional con consolle di guida centrale e una motorizzazione che, nell'opzione più spinta, può arrivare fino a 800 cavalli di potenza massima. C'è attesa, poi, per il restyling del Tempest 50. Il maxi rib proposto dai Cantieri Capelli e commercializzato in Italia da Yamaha Motor Europe torna in una versione nella quale la seconda cabina di poppa è stata eliminata per ampliare gli spazi destinati alla vita all'aria aperta e alle zone prendisole.



Il Sole 24 Ore

Focus

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Accessori. Il fatturato 2018 degli equipaggiamenti verso 1,5 miliardi, in crescita del 7,8% - Boom dei propulsori (+78%)

I motori fuoribordo trainano il mercato dei complementi

Ma.Za.

La voce trainante della ripresa in atto nel settore nautico in Italia riguarda senz'altro il comparto dei motori marini e degli accessori, che mostra un fatturato in crescita costante e anche un incremento degli spazi espositivi al Salone di Genova. I segnali che arrivano, dunque, sono tutti positivi e non lasciano spazio a dubbi. Stando agli ultimi dati disponibili elaborati dal Centro Studi di Ucina e contenuti nella ricerca Monitor, la stima per il 2018 vede una crescita del 7,8% del comparto equipaggiamenti, voce che aggrega motori marini e accessori. Il fatturato di quest'area dovrebbe attestarsi intorno a 1,5 miliardi di euro. Un numero importante, che trova conferma anche nell'aumento delle richieste pervenute per partecipare alla 59° edizione del Salone Nautico di Genova. Per i motori marini, con particolare riferimento ai fuoribordo, l'incremento è stato del 73%, mentre per il mondo degli accessori la domanda è salita del 38%. A tutto questo bisogna aggiungere anche un contesto di mercato reso favorevole anche dall'azione svolta da Ucina, che ha ottenuto la proroga di 12 mesi per l'uso, senza obbligo di patente, dei motori fuoribordo 40 cavalli 2 tempi iniezione con cilindrata superiore a 750 cc. Non poteva esserci miglior inizio per la nuova stagione nautica. Tutto ciò si traduce in un carico di novità senza precedenti. Nei fuoribordo, sicuramente il segmento più vivace, si segnala l'arrivo del nuovo Suzuki Df300b. Il nuovo modello adotta il Suzuki Dual Propeller ovvero un particolare sistema propulsivo a doppia elica controrotante. Restando in tema di prestazioni, la ricerca di performance sempre migliori ha guidato il lavoro di ricerca per mettere a punto il nuovo Mercury Racing 450r, il cui debutto sul mercato italiano è atteso proprio in occasione del Salone nautico di Genova. La casa statunitense è riuscita nell'intento di concepire un motore in grado di esprimere 450 cavalli di potenza all'albero, e il 40% di coppia in più rispetto al potente 400r. Il futuro per Yamaha si chiama invece F375 Xto, un motore fuoribordo che arricchisce, ampliandola, la famiglia di propulsori V8. L'ultimo arrivato della casa giapponese porta in dote alcune interessanti innovazioni, come il sistema di erogazione del carburante a iniezione diretta e il sistema sterzante elettrico completamente integrato. Non mancano poi le novità per gli amanti della pesca sportiva: Navico alla rassegna nautica ligure presenterà Ghost, un trolling motor, ossia un propulsore elettrico, studiato per soddisfare le esigenze di chi pratica la pesca a traina. Forte dell'esperienza maturata su imbarcazioni di grandi dimensioni Cmc Marine ha, da parte sua, messo a punto una nuova gamma di stabilizzatori elettrici concepiti per essere installati su scafi di piccole e medie dimensioni, un segmento di mercato che lascia intravedere ottimi potenziali di sviluppo. E in questo ambito s' inserisce una linea di stabilizzatori che, nella versione entry level, ha un ingombro ridotto: 38 centimetri di diametro e 22 centimetri di altezza. Tra le realtà più rappresentative nel mondo della componentistica figura anche Besenzoni. L'azienda di Sarnico introdurrà a Genova l' Sp 600 G, sigla che contraddistingue una scala girevole con funzione di passerella e dotata di movimentazione automatica. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LE PARTITE ECONOMICHE

La ritrovata intesa spinge i dossier cantieri navali e Tav

L'acquisizione da parte di Fincantieri dell'ex Stx France attende l'ok dell'Antitrust Ue

Celestina Dominelli Filomena Greco - Fincantieri-Stx e il futuro della Tav. Il ritrovato asse tra Roma e Parigi attraversa inevitabilmente le partite aperte sul terreno della collaborazione industriale tra i due Paesi. Sulla questione navale l'ultima parola, per la verità, spetterà all'Antitrust Ue che deve decidere se far marciare o meno l'acquisizione degli Chantiers de l'Atlantique (ex Stx France) da parte di Fincantieri verso il traguardo una volta che, entro fine settembre, secondo la tempistica annunciata dal gruppo guidato da Giuseppe Bono, l'operazione sarà notificata a Bruxelles. Ma è chiaro che la ripresa dei rapporti tra Italia e Francia, dopo le tensioni dei mesi scorsi sull'asse Roma-Parigi, è un importante viatico per il dossier. Resta centrale nei rapporti tra Italia e Francia anche la Tav Torino-Lione, che lunedì prossimo registrerà una nuova tappa nella marcia verso la realizzazione dell'infrastruttura. Si sono conclusi i lavori di scavo della galleria di Saint-Martin-La-Porte, 9 chilometri scavati in asse con il futuro tunnel di base che rappresentano, di fatto, il primo tratto della futura galleria. Lunedì ci sarà una cerimonia ufficiale organizzata da Telt, la società italo-francese incaricata della progettazione e dei lavori, durante la quale la fresa «Federica» perforerà l'ultimo diaframma. Tornando a Fincantieri, per rintracciare l'ultimo contatto governativo tra le due sponde, bisogna infatti risalire fino a ottobre scorso quando Fincantieri e Naval Group, colosso cantieristico francese della difesa, firmarono, con la benedizione dei due esecutivi, al salone parigino dell'Euronaval, la più importante rassegna di settore, l'intesa per dar vita all'annuncio joint venture nelle navi militari, come stabilito dal vertice bilaterale di Lione di settembre 2017. Che gettò, come noto, le basi per la creazione di un'alleanza nel naviglio militare e sancì anche l'accordo sull'acquisizione dell'ex Stx France, decretando il trasferimento a Fincantieri della maggioranza (il 50% più un ulteriore 1% come frutto di un prestito durevole da parte francese) e il mantenimento in capo a Parigi di una minoranza di blocco (33,3%), con il passaggio delle quote rimanenti a Naval (11,7%), a un raggruppamento di imprese locali (Cofipme, 1,6%) e ai dipendenti (2,4%). La palla, come detto, è ora nelle mani dell'Antitrust europeo, tirato in ballo dai regolatori francese e tedesco che lamentano il possibile effetto distorsivo dell'acquisizione sulla concorrenza interna. Secondo l'articolo 10 del regolamento Ue sulle concentrazioni che disciplina questo tipo di operazioni, la Commissione ha tempo fino a 25 giorni dalla ricezione della notifica (che possono arrivare fino a un massimo di 90 giorni dall'avvio del procedimento) per formulare il suo verdetto. Un conto alla rovescia che dovrebbe partire a breve visto che, come ha spiegato nei giorni scorsi il presidente di Fincantieri, Giampiero Massolo, a margine del Workshop Ambrosetti, il gruppo è intenzionato a notificare entro fine settembre. A meno di ulteriori slittamenti, dunque, il finale della partita tra Fincantieri e l'ex Stx France potrebbe essere annunciato già nel giro di un paio di mesi. Anche perché, diversamente da quanto accaduto per altre caselle, la concorrenza europea è rimasta nelle mani di Margrethe Vestager che ha firmato l'atto con cui l'Antitrust Ue ha avviato il procedimento e che conosce quindi molto bene l'operazione. Uno snodo, quest'ultimo, che il numero uno di Fincantieri Bono e l'omologo di Naval, Hervé Guillou, giudicano necessario per arrivare a un "campione" europeo dei mari capace di misurarsi con l'agguerrita concorrenza extraeuropea come ha ribadito di recente anche il ministro francese dell'Economia, Bruno Le Maire, sostenitore fin dalla prima ora, come i due capi azienda, di un maggiore avvicinamento tra



Il Sole 24 Ore

Focus

le industrie del Vecchio Continente e tra più convinti fautori del progetto di integrazione tra Fincantieri, Naval e l'ex Stx France. Quanto alla Torino-Lione, la prima tranche di lavori per realizzare la tratta internazionale del collegamento tra Italia e Francia otterrà il via libera europeo a posticipare i termini da fine 2019 a fine 2021, un ritardo accumulato nei mesi scorsi che non pregiudicherà la quota di aiuti, 813 milioni, messa finora in campo dall' Ue. I bandi principali per i lavori di scavo sui due versanti sono aperti e nelle prossime settimane registreranno passaggi importanti come la consegna dei capitolati alle imprese in corsa per i lavori sul lato francese. A questo punto l' attenzione dovrebbe spostarsi su altre due macro questioni connesse al futuro della Torino-Lione: l' aumento della quota in carico a Bruxelles, dal 40 al 50% sul valore dell' infrastruttura da 8,6 miliardi, e la progettazione delle tratte nazionali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

IL VERTICE

Preintesa con Berlino: in Germania un quarto degli sbarchi italiani

Si lavora in vista del summit di Malta. Lamorgese vedrà anche il collega francese

Marco Ludovico

ROMA L' incontro ieri a Berlino tra il ministro dell' Interno Luciana Lamorgese e il collega tedesco Horst Seehofer «è stato costruttivo» dice al termine una nota congiunta Germania-Italia. «C' è una rinnovata collaborazione tra Italia e Germania». Null' altro trapela in via ufficiale. Ma il programma di lavoro del titolare del Viminale è frenetico. Gli obiettivi sono tutti rivolti «alla preparazione della Conferenza dei Ministri degli Interni del 23 settembre 2019 a Malta, cui parteciperanno, oltre alla Germania e all' Italia, anche Francia, Malta, la Presidenza finlandese del Consiglio Ue e la Commissione Europea» ricorda la nota ufficiale. Non può esserci decisione da incontri bilaterali come quello di ieri, ma impegni politici di massima sì. Il tema prioritario resta la redistribuzione dei migranti: si profila così una disponibilità della Germania a prendersi un quarto degli sbarchi giunti in Italia. Un risultato, se confermato, di rilievo. Ora Luciana Lamorgese guarda com' è ovvio a Parigi, altro interlocutore strategico. A breve sulla sua agenda sarà fissato l' incontro con il collega Christophe Castaner. Strada in discesa, ma non troppo, con il nuovo clima instauratosi tra Roma e l' Eliseo con la visita ieri a Roma del presidente Emmanuel Macron. Dai francesi il ministro dell' Interno italiano potrebbe strappare lo stesso risultato delineatosi con la Germania: un altro quarto degli sbarchi va a carico di Parigi. Arrivare al vertice di Malta con queste intese di massima darebbe non poca forza alla posizione italiana. E potrebbe far consolidare l' ipotesi di costituire un gruppo stabile di Stati europei «volenterosi», una «coalition of willing» di cui si è parlato fin dal vertice di governo a palazzo Chigi con il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, il 12 settembre. Il meccanismo in discussione tra gli stati Ue, tuttavia, è ancora complicato, confuso e registra posizioni divise: da qui l' agenda fitta della Lamorgese. Il ministro italiano tuttavia deve fare anche i conti con una ripresa degli sbarchi: numeri ancora contenuti ma i segnali sono ripetuti. Quasi nessuno nell' esecutivo vuole «aprire i porti» o mandare un segnale politico di accoglienza senza controlli. La «discontinuità» con il precedente governo si sta valutando tra Conte, Lamorgese e il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio. Ogni scelta però è rischiosa, l' hot spot di Lampedusa diventa di nuovo pieno e l' ex ministro Matteo Salvini ha gioco facile a dire «sono ritornati gli sbarchi». Di certo nave Ocean Viking ieri ha salvato altri 73 migranti, ne ha a bordo 182 in tutto e chiederà a breve un porto di approdo. A Roma, insieme al Viminale, Guardia Costiera e Guardia di Finanza sono già in allerta. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL PASSO DI BORIS FUORI DALL' EUROPA

Accordo o non accordo, l' Ue ha un altro grande problema con Londra: l' ambizione del premier inglese di trasformare il Regno in una Singapore sul Tamigi. Così la competizione con l' Ue sarebbe brutale

di David Carretta

Deal o no deal entro il 31 ottobre, l' Unione europea ha un altro grosso problema da quando la Brexit è nelle mani di Boris Johnson. Aldilà del dilettantismo con cui il premier britannico conduce i negoziati con Bruxelles e dei colpi di mano che amplificano il caos politico a Londra, Johnson sta uscendo non soltanto dall' Ue, dal mercato interno e dall' unione doganale. Boris sembra "voler uscire anche dall' Europa" intesa come entità geografica, economica e di sicurezza, spiega al Foglio un diplomatico europeo. "Usciremo dall' Ue, non dall' Europa", era uno dei ritornelli di Theresa May: una relazione stretta con l' altra sponda della Manica era considerata indispensabile per gli interessi economici e di sicurezza. La formula era stata ripresa dallo stesso Johnson nell' ottobre del 2016, quando era il ministro degli Esteri del governo May. Ma da quando è diventato primo ministro, e in particolare dal momento in cui ha rilanciato i negoziati Brexit inviando a Bruxelles il suo sherpa David Frost con una serie di richieste per modificare l' accordo di recesso e la dichiarazione politica sulle relazioni future, l' obiettivo di Johnson sembra essere diventato una rottura netta, non soltanto con il presente (l' appartenenza all' Ue), ma anche per il futuro (la partnership del dopo-Brexit). Le conseguenze rischiano di essere pesanti. L' Ue e Theresa May avevano concordato l' obiettivo di un ambizioso patto di libero scambio senza tariffe e senza quote, che era stato ribattezzato "Canada plus, plus, plus". Grazie a Johnson i britannici rischiano di trovarsi con un accordo

"Canada minus, minus, minus": dazi, quote e controlli intrusivi sulle merci, come se il Regno Unito fosse un qualsiasi membro del Wto e non una realtà economica profondamente integrata con i 27. Il timore di una deriva di Johnson lontano dalle coste dell' Ue e la minaccia di ripercussioni sui rapporti commerciali nel dopo Brexit sono stati esplicitati ieri dall' eurodeputato liberale Guy Verhofstadt: "Non accetteremo mai una Singapore del Mare del nord". Il fatto è che il premier britannico non si è limitato a chiedere di cancellare il backstop per evitare il ritorno della frontiera fisica tra Irlanda e Irlanda del nord. Il suo sherpa, David Frost, ha anche avanzato la pretesa di modificare la dichiarazione politica sulle relazioni future per permettere al Regno Unito di divergere (al ribasso) dagli standard europei sulla legislazione sociale, ambientale, degli aiuti di stato e della concorrenza. La richiesta ha sollevato allarme in diverse capitali dei 27 perché, in caso di accordo di libero scambio stile Ceta con il Canada, consentirebbe all' economia britannica di competere con quelle continentali attraverso dumping e sovvenzioni. "Il Parlamento europeo non accetterà mai che il Regno Unito possa avere tutti i vantaggi del libero scambio senza allinearsi ai nostri standard ambientali, sanitari e sociali", ha avvertito Verhofstadt: "Non siamo stupidi! Non uccideremo le nostre imprese, la nostra economia e il mercato unico". In modo più diplomatico, il caponegoziatore dell' Ue per la Brexit, Michel Barnier, ha ricordato quali sono i paletti. "Il governo britannico vuole fare marcia indietro rispetto agli impegni presi da Theresa May sulla questione della parità di condizioni (level playing field). Con un grande paese così vicino e importante come il Regno Unito, che realizza la metà del suo commercio con noi, un partenariato economico ambizioso esige uno zoccolo di regole del gioco comuni", ha detto Barnier: "Il livello di ambizione di un futuro accordo di libero scambio (...) dipenderà chiaramente dalle garanzie che metteremo nero su bianco nei settori sociale, ambientale, della concorrenza o degli aiuti di Stato".



Il Foglio

Focus

Un altro diplomatico europeo ha tradotto per il Foglio le parole di Barnier, spiegando cosa significano in concreto. "Alcuni stati membri sono preoccupatissimi che il Regno Unito voglia diventare la Singapore sul Tamigi": con la richiesta di divergere dagli standard dell' Ue, i britannici "vogliono guadagnare competitività a scapito nostro" e "in alcuni settori ci possono fare molto male". Se il Regno Unito "vuole un accordo di libero scambio è indispensabile il level playing field. Se non vogliono il level playing field, non ci sarà una relazione commerciale così integrata". E nel futuro accordo commerciale "ci saranno tariffe e quote nei settori dove pensiamo di far male ai britannici", spiega il diplomatico europeo. Ma quel che vale per l' economia, vale anche per altri campi delle relazioni future. Sulla cooperazione giudiziaria e di polizia - per esempio - una delle precondizioni per continuare a collaborare strettamente L' obiettivo di Johnson sembra non soltanto quello di rompere con il presente ma di organizzare una rottura definitiva anche per il futuro Per un partenariato commerciale integrato servono delle regole comuni di base. Se saltano quelle, i rischi sono alti è la giurisdizione della Corte di Giustizia dell' Ue. "Se vogliono qualcosa di simile a un mandato d' arresto europeo, serve la Corte europea", prosegue il diplomatico. Altrimenti il regno Unito avrà "accordi meno operativi e efficaci". In fondo, anche dietro alla controversia sul backstop irlandese, c' è la protezione degli interessi economici dell' Ue. Johnson ha evocato l' idea di un mini-backstop sui controlli sanitari e fitosanitari e di spostare le formalità doganali lontano dal confine tra Irlanda e Irlanda del nord. Per l' Ue preservare gli accordi del Venerdì Santo tenendo aperta la frontiera è importante. Ma c' è di più: "Il backstop per l' Ue è fare in modo che Belfast non diventi il porto di ingresso di merci non controllate dalla Cina e altrove", dice il diplomatico. Inoltre, se ci fossero falle nei controlli sanitari, potrebbero essere usate da paesi terzi (la Russia lo ha già fatto più volte) come strumento protezionista per bloccare le importazioni di tutti i prodotti agroalimentari dall' Ue. "Dietro alla parola backstop, ci sono garanzie molto concrete di cui abbiamo bisogno" per "la salute dei consumatori, la sicurezza dei prodotti, la protezione dei bilanci nazionali", ha ricordato ieri Barnier. Tutto questo è stato spiegato a Johnson nel pranzo di lunedì in Lussemburgo con il presidente della Commissione, Jean-Claude Juncker. Le sue proposte per sostituire il backstop non sono sufficienti. Se vuole davvero un deal dovrà fare come May e scontentare i suoi brexiter. A meno che - come molti iniziano a sospettare a Bruxelles - quello di Johnson non sia solo "uno show da istrione" a fini di politica interna.