



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 01 ottobre 2019**



Prime Pagine

01/10/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 01/10/2019	8
01/10/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 01/10/2019	9
01/10/2019	Il Foglio Prima pagina del 01/10/2019	10
01/10/2019	Il Giornale Prima pagina del 01/10/2019	11
01/10/2019	Il Giorno Prima pagina del 01/10/2019	12
01/10/2019	Il Manifesto Prima pagina del 01/10/2019	13
01/10/2019	Il Mattino Prima pagina del 01/10/2019	14
01/10/2019	Il Messaggero Prima pagina del 01/10/2019	15
01/10/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 01/10/2019	16
01/10/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 01/10/2019	17
01/10/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 01/10/2019	18
01/10/2019	Il Tempo Prima pagina del 01/10/2019	19
01/10/2019	Italia Oggi Prima pagina del 01/10/2019	20
01/10/2019	La Nazione Prima pagina del 01/10/2019	21
01/10/2019	La Repubblica Prima pagina del 01/10/2019	22
01/10/2019	La Stampa Prima pagina del 01/10/2019	23
01/10/2019	MF Prima pagina del 01/10/2019	24

Primo Piano

30/09/2019	FerPress Il convegno annuale di Uiltrasporti. Un treno che viene dal mare: nuovi modelli di intermodalità	25
------------	---	----

Trieste

01/10/2019	Il Piccolo Pagina 20 Rotatoria di accesso al Porto vecchio, accelerazione ai lavori dopo la Barcolana	26
------------	---	----

01/10/2019	Il Piccolo	Pagina 33		27
<hr/>				
30/09/2019	Trieste Prima		NICOLÒ GIRALDI	28
<hr/>				
Dieci decessi in otto mesi, in Friuli Venezia Giulia si muore ancora di lavoro				

Venezia

01/10/2019	Il Gazzettino	Pagina 30	ROBERTA BRUNETTI	29
<hr/>				
Grandi navi e Mose: si ricomincia Nuovo ministro, nuovo sopralluogo				
01/10/2019	Il Gazzettino	Pagina 35	ALBERTO FRANCESCONI	31
<hr/>				
Linea diretta per le merci che ora vanno a passo d' uomo				
01/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		32
<hr/>				
D' Alpaos: «Con l' aumento del livello il sistema delle paratoie sarà inutile»				

Savona, Vado

30/09/2019	Informazioni Marittime			33
<hr/>				
Savona terminal auto, prorogata la concessione a Grimaldi				

Venezia

01/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		34
<hr/>				
D' Alpaos: «Con l' aumento del livello il sistema delle paratoie sarà inutile»				

Savona, Vado

01/10/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 42		35
<hr/>				
Ieri controlli della Dia sui dragaggi in porto				
01/10/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17		36
<hr/>				
La Dia in banchina, controlli antimafia sul personale di aziende e cantieri				

Genova, Voltri

01/10/2019	Il Secolo XIX	Pagina 20		37
<hr/>				
Capannoni abusivi in porto: blitz a palazzo San Giorgio per i carteggi sul caso Culmv				
30/09/2019	Primo Magazine		GAM EDITORI	38
<hr/>				
Gruppo Costa -importante progetto di restyling				
30/09/2019	Primo Magazine		GAM EDITORI	39
<hr/>				
Costa Crociere: 12,6 miliardi di euro e oltre 63.000 posti di lavoro				
30/09/2019	The Medi Telegraph		SI.GAL	40
<hr/>				
I big dello shipping puntano su Genova, da Singapore a Miami a caccia di più spazio				

La Spezia

30/09/2019	Citta della Spezia			42
<hr/>				
Tremila chili in un giorno, a Cadimare cinquanta volontari immolano la loro domenica				

30/09/2019	Il Nautilus		43
Il Presidente David Sassoli plaude alla Biennale della Logistica - BILOG 2019 e concede il patrocinio del Parlamento UE alla manifestazione			
30/09/2019	Messaggero Marittimo	Redazione	44
Assotir La Spezia dal presidente Roncallo			

Ravenna

01/10/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	ANDREA TARRONI	45
Il ritorno del Commissario «Presto nominerò il nuovo segretario generale»			
01/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 40		46
Ferrecchi rinominato commissario			
30/09/2019	Ansa		47
Porti: Ravenna; Ferrecchi nominato Commissario Straordinario			
30/09/2019	corriereromagna.it	REDAZIONE WEB	48
Inchiesta Autorità portuale, a Ravenna torna il Commissario Ferrecchi			
30/09/2019	FerPress		49
AdSP Mare Adriatico centro settentrionale: Paolo Ferrecchi è stato nominato Commissario straordinario			
30/09/2019	Informare		50
Ferrecchi nominato nuovamente commissario straordinario dell' AdSP dell' Adriatico Centro-Settentrionale			
30/09/2019	Informazioni Marittime		51
Porto di Ravenna commissariato, di nuovo			
30/09/2019	Ravenna Today		52
Ferrecchi nominato di nuovo Commissario dell' Autorità di sistema portuale			
30/09/2019	Ravenna24Ore.it		53
Autorità portuale: Paolo Ferrecchi è di nuovo il Commissario Straordinario			
30/09/2019	ravennawebtv.it		54
Paolo Ferrecchi nominato nuovamente commissario dell' Autorità Portuale			

Livorno

30/09/2019	Il Nautilus		55
Firma accordo di collaborazione tra il Comune di Livorno e RETE - Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città			

Piombino, Isola d' Elba

01/10/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 10	Matteo Meneghello	56
Piombino ricomincia dall' export di rotaie			
01/10/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13		58
3.500 tonnellate di rotaie Combi Dock I in partenza			
30/09/2019	Corriere Marittimo		59
Grandi operazioni di carico a Piombino per le rotaie dirette in Portogallo			
30/09/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	60
15 mila tonnellate di rotaie da 108 metri da Piombino al Portogallo			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36		61
Ancora crolli nell' arco antico del porto			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/09/2019	Corriere Marittimo		62
<hr/>			
30/09/2019	FerPress		63
<hr/>			
30/09/2019	Informare		64
<hr/>			
30/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	65
<hr/>			
30/09/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	66
<hr/>			
30/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		67
<hr/>			

Napoli

01/10/2019	Il Mattino	Pagina 25	<i>Leandro Del Gaudio</i>	68
<hr/>				
01/10/2019	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 25	<i>Gianluca Agata</i>	70
<hr/>				
30/09/2019	Messaggero Marittimo		<i>Fabio Daddi</i>	72
<hr/>				
01/10/2019	PORTI CAMPANI INRETE	Pagina 8	<i>EMILIA LEONETTI</i>	73
<hr/>				
01/10/2019	PORTI CAMPANI INRETE	Pagina 10	<i>EMILIA LEONETTI</i>	75
<hr/>				
01/10/2019	PORTI CAMPANI INRETE	Pagina 14	<i>RAFFAELLA PAPA *</i>	78
<hr/>				

Bari

01/10/2019	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 7		80
<hr/>				
30/09/2019	Bari Today			81
<hr/>				
30/09/2019	FerPress			82
<hr/>				
30/09/2019	Il Nautilus			84
<hr/>				
30/09/2019	Italpress			86
<hr/>				
30/09/2019	Puglia Live			87
<hr/>				
01/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 9		89
<hr/>				
30/09/2019	FerPress			90
<hr/>				

30/09/2019	Il Nautilus		91
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Istituzione del Corso di studio magistrale in "Scienze strategiche marittimo-portuali".			
30/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	92
Corso in Scienze strategiche marittimo-portuali			

Brindisi

01/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 3 Lavoro, sarà autunno caldo: 52 tavoli di crisi regionali	<i>PIERPAOLO SPADA</i>	93
30/09/2019	Brindisi Report	Brindisi, porto col freno a mano: rischio perdita deposito metano	<i>MARCELLO ORLANDINI</i>	95

Taranto

01/10/2019	Italia Oggi	Pagina 10 Arriveranno i turchi! Meno male	<i>EMILIO GIOVENTÙ</i>	97
------------	--------------------	--	------------------------	----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

01/10/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 7 Definite le procedure sugli sgravi		99
30/09/2019	Calabria Post	Oliverio: "La Zes è diventata una concreta realtà"		100
30/09/2019	FerPress	Calabria: Russo scrive a De Micheli su interventi per porti di Vibo Valentia e Reggio Calabria		101
30/09/2019	Il Nautilus	Regione Calabria: Oliverio: "La Zes è diventata una concreta realtà"		103
30/09/2019	Messaggero Marittimo	Il vicepresidente Russo scrive alla De Micheli	<i>Giulia Sarti</i>	104
30/09/2019	Messaggero Marittimo	Gioia Tauro: credito d'imposta specifico per la Zes	<i>Redazione</i>	106

Olbia Golfo Aranci

01/10/2019	La Nuova Sardegna	Pagina 20 Un "semaforo" speciale per dare sicurezza alle navi in arrivo		107
01/10/2019	L'Unione Sarda	Pagina 32 «La Giunta non vuole il porto»		108
01/10/2019	L'Unione Sarda	Pagina 35 Cassoni e lavoro: è polemica		109

Cagliari

01/10/2019	L'Unione Sarda	Pagina 5 Conte, nel Contratto fondi per Cagliari I sindacati: noi esclusi		110
30/09/2019	Sardinia Post	Porto canale, l'appello di Confindustria: "Conte sblocchi subito gli investimenti"		111

Augusta

30/09/2019	Web Marte		112
<hr/>			
Augusta No alla Zes sul pontile consortile per il deposito di Gnl e in aree vincolate			

Focus

30/09/2019	Portnews	<i>Paolo Pagano</i>	114
<hr/>			
In porto come in un videogioco			
01/10/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 29	<i>R.d.F.</i> 116
<hr/>			
Le crociere apripista dei consumi green			
01/10/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 29	117
<hr/>			
Nel 2050 emissioni dimezzate			
01/10/2019	PORTI CAMPANI INRETE	Pagina 2	119
<hr/>			
STEFANO MESSINA: REGOLE CHIARE E BUROCRAZIA SNELLA ALCUNE DELLE CONDIZIONI PER LA COMPETITIVITÀ			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

.italo
I PROFESSIONISTI
DELL'ALTA VELOCITÀ.



Calcio
Il Milan, i risultati e il mister
Come uscire dalla crisi
di **Monica Colombo, Carlos Passerini** e
Mario Sconcerati alle pagine 40 e 41



Il settimanale
Due anni di Buone Notizie
Un sfida controcorrente
e una leva per la società
di **Paola D'Amico**
a pagina 19

.italo
MILANO - ROMA
OGNI 30 MINUTI.

Vecchie abitudini

ANATEMI E PERDONI A SINISTRA

di **Angelo Panebianco**

Nel giro di poco tempo capiremo se l'Italia politica è ancora inchiodata ai tic e alle manie del XX secolo oppure se qualcosa di decisivo è cambiato. In particolare, capiremo se è ormai definitivamente dispersa l'eredità di quello che fu il partito comunista oppure se parte di quella eredità continua a dispiegare anche oggi i suoi effetti.

La capacità di durata e la forza dell'allora partito comunista, nonostante l'esclusione dall'area di governo, dipendevano dal fatto che esso era riuscito a convincere una larga fetta di italiani della propria superiorità morale rispetto ai (per definizione corrotti) partiti di governo. In sinergia con i miti del comunismo internazionale di cui il Pci era il rappresentante autorizzato in Italia, quella presunzione di superiorità non soltanto attraeva gli intellettuali ed esercitava un grande fascino sui giovani. Era persino in grado di intimidire e imbarazzare molti anticomunisti. La regolare sottorappresentazione nei sondaggi del partito di maggioranza (la Dc) dimostrava che certi elettori di quel partito si vergognavano di dichiararsi tali: persino molti suoi nemici erano condizionati dalla diffusa credenza nella superiorità morale del partito comunista.

C'erano allora due sicure prove della forza del Pci. La prima riguardava le sue indubbie capacità alchemiche. Come gli alchimisti medievali che si dedicavano alla trasmutazione dei metalli, il Pci trasformava in metallo prezioso, agli occhi dei suoi seguaci, ciò che toccava.

continua a pagina 26

Si all'aggiornamento del Def. Contrasti tra gli alleati. Conte: non esiste una golden share di Renzi

Manovra, l'Iva non aumenta

Il governo vara il piano da circa 30 miliardi. Crescita Pil: +0,6% nel 2020

Sterilizzato l'aumento dell'Iva. Il governo ha dato il via libera alla manovra da quasi 30 miliardi. L'approvazione ha creato contrasti nella maggioranza. Il premier Conte: da Renzi nessuna golden share.

IL COMMENTO

Piccoli passi (senza svolta)

di **Enrico Marro**

Il governo Conte 2 ha margini davvero ristretti per la manovra di Bilancio 2020. E la nota di aggiornamento al Def (Documento di economia e finanza) lo conferma. La colpa è anche del Conte 1, che, l'anno scorso, non sapendo come far quadrare i conti, decise di aumentare le già pesanti «clausole di salvaguardia» ereditate dal governo Gentiloni.

continua a pagina 5



LE MISURE E I NODI POLITICI

Mancano ancora cinque miliardi

di **Federico Fubini**

Il punto su cui i partiti della maggioranza sono più d'accordo è il solo che non confesserebbero mai: il bilancio 2020 rischia di approdare in Parlamento senza identità. Lo si teme nel Pd, lo si lamenta nella nuova creatura renziana Italia viva, lo si sa fra gli M5S.

continua a pagina 5

Lesbo Almeno una donna e un bimbo carbonizzati, ma forse la tragedia è più grave



Il dramma di un migrante che regge in braccio un bambino dopo l'incendio scoppiato nel campo profughi dell'isola di Lesbo, in Grecia

Morte tra le fiamme nel campo profughi

di **Florenza Sarzanini** e **Marta Serafini**

Almeno due persone — una donna e un bimbo — sono morte in un incendio scoppiato domenica a Moria, hotspot dell'isola greca di Lesbo. Secondo quanto affermato dall'Ue, le condizioni di vita nel campo sono «insostenibili». Intanto crescono i sospetti circa il possibile allentamento dei controlli sulle partenze di migranti da parte del governo di Tunisi, in vista della trattativa avviata dal ministro degli Esteri Luigi Di Maio.

a pagina 6

COMMERCIO/NOI E GLI USA

Dazi pesanti per l'Italia che chiede aiuto a Pompeo

di **Giuseppe Sarcina**

Otto miliardi di dollari. Dovrebbe essere questo il controvalore dell'import europeo che gli Stati Uniti potranno colpire con i dazi. Il danno per l'Italia è difficile da quantificare e occorre cautela. Al momento si possono solo azzardare stime che oscillano tra i circa 200 milioni di dollari fino al miliardo di dollari. La cifra totale di 8 miliardi è stata fissata dal Wto. Di questo l'Italia parlerà con il segretario di Stato americano Pompeo in vista a Roma.

alle pagine 10 e 11
Basso, Querzè

LA RIFLESSIONE

Il fine vita è una questione di umanità

di **Carlo Rovelli**

Sono contento si ricominci a parlare di suicidio assistito, e accolgo l'invito del Presidente della Camera al dibattito su questo argomento. L'ho toccato su questo giornale alcuni mesi fa, raccontando il suicidio assistito di un'amica, in Belgio.

continua a pagina 22

OLGA D'ANTONA

«Niente reddito alla Br che uccise mio marito»

di **Claudia Voltattorni**

«Non sempre ciò che è legale è anche giusto». Olga, moglie di Massimo D'Antona, ucciso nel 1999, commenta così il reddito di cittadinanza concesso all'ex brigatista Federica Saraceni.

a pagina 17

IL NUOVO ROMANZO DI
ENRICO VANZINA

UN INNO ALLA VITA CHE COLPISCE DRITTO AL CUORE.

ENRICO VANZINA
MIO FRATELLO CARLO

HarperCollins

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La faida che è in me

Come se non fossero bastati i sofisticati distinguo sulle tasse da digerire e le merendine da tassare, appena ho sentito Di Maio e un pezzo del Cinquestelle, non tutti, bocciare lo *ius culturae* proposto da un pezzo del Pd, non tutto, ho pensato: ci risiamo. Dai tempi delle crociate, ma forse delle guerre puniche, non c'è governo in Italia senza un'opposizione interna. Anzi, più d'una. Di solito tutte più agguerrite di quella ufficiale, confinata nelle piazze a svolgere un ruolo innocuo di testimonianza. Invece gli oppositori interni si annidano nei gangli decisionali per boicottare, frenare, contrattare strapuntini di visibilità e di potere. Abbiamo esplorato ogni genere di sistema politico, economico ed elettorale, ma non ci sono regole in grado di ingabbiare

la naturale tendenza del notabile nostrano a galoppare nelle anguste praterie del proprio *particulare*. Una volta si diceva che l'unica forma di associazionismo in grado di funzionare qui da noi fosse quella composta da un numero di iscritti dispari, purché inferiore a tre. Ma non è vero nemmeno questo. Ogni italiano, quando parla di politica, contiene multitudini e si mette in minoranza anche da solo.

Prendete me. Sono solo parzialmente d'accordo con quanto ho sostenuto fin qui e mi dichiaro pronto a passare all'opposizione di me stesso per denunciare il rischio di una deriva unanime, anticamera di ogni dittatura. Una critica, quest'ultima, che altre parti di me non si sentono in tutta coscienza di condividere.

Invicta





I pm sui mutui del leghista **Siri&C.**: "Investimenti per coprire soldi sporchi"
Motivo in più perché oggi il **Senato** autorizzi i giudici a sequestrargli il pc



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Martedì 1 ottobre 2019 - Anno 11 - n° 270
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

Divisi sul NadeF
Tagli e aumenti
Iva: i 5Stelle e Iv
bloccano (per ora)
la linea Conte-Pd



DE CAROLIS E DI FOGGIA
A PAG. 2 - 3 - 4 - 5

Caso Graviano/I
Stragi: l'inchiesta
su B e Dell'Utri
spiegata a Renzi
e altri negazionisti

LILLO A PAG. 8

A Tienanmen
La Cina rossa ha
70 anni, ma non
è tanto "popolare"

CANNAVÒ A PAG. 16 - 17

Teresa Forcades
"Sono una suora
di chiusura: parlo
di sesso e politica"

OLIVA A PAG. 14

MONDIALI DOHA
Atletica, vince
chi sopravvive
al caldo folle

PAOLO ZILIANI

La verità è che dovrebbero arrivare i Caschi Blu dell'Onu, fare un blitz negli alberghi di Doha, caricare gli atleti su tutti gli aerei disponibili e riportarli a casa. Dalle loro famiglie. Sani e salvi. È passato più di un secolo dai Giochi Olimpici di Londra (1908), quando il maratoneta italiano Dorando Petri, senza più una stilla di energia in corpo, tagliò il traguardo barcollante.

A PAGINA 20

FURTO DI VOTI 10 ANNI DI SALTI DELLA QUAGLIA I CAMBIACASACCA VERSO QUOTA 1000



NEL 2008-2013, LE GIRAVOLTE FURONO 261 DA 180 ELETTI. NEL 2013-'18, 566 CAMBI DA 347 PARLAMENTARI. NELL'ULTIMO ANNO OLTRE 80 CASI AL SEGUITO DI TOTI E RENZI. CHE PRIMA DICEVA: "SE ESCI DAL PARTITO, DEVI LASCIARE IL SEGGIOLINO"

PROIETTI A PAG. 7

LA RETROMARCIA
Ma il Pd già leva le multe
ai trasformisti in Umbria

MARRA E SALVINI A PAG. 6

**BENE PIÙ AMBIENTE,
MA LA COSTITUZIONE
NON VA MODIFICATA**

SALVATORE SETTIS A PAG. 13

**MATTEO, UN PARTITO
DI INFLUENCER
E DI CABARETTISTI**

DANIELA RANIERI A PAG. 4

DIETRO TARANTINO



96 colpi a Tate&C.
La strage diabolica
di Charles Manson

FESTA A PAG. 21

Internazionale Kids
Il meglio della stampa di tutto il mondo per bambine e bambini in edicola

La cattiveria

Giorgetti: "Complotto contro Salvini, dovevano sterlizzarlo". Poi c'è poco da stupirsi se il figlio usa l'acquascooter della Polizia

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL MITO E L'OGGI
Fedra, processo all'amore ai tempi di Instagram

LATTANZI A PAG. 22





il Giornale



MARTEDÌ 1 OTTOBRE 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 231 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7712471 | Sede: inf. notizie@ilgiornale.it

MANOVRA IN DEFICIT

ALTRI 8 MILIARDI DI TASSE

*Conte: «L'Iva non aumenterà». Ma i soldi arriveranno da altre imposte
Lotteria del bancomat e tagli ai Comuni: tutte le misure*

Il governo giallorosso scopre le carte sulla manovra con la nota di aggiornamento al Def. Trenta miliardi, 7 dei quali dovrebbero arrivare dalla lotta all'evasione, scongiurato per ora l'aumento dell'Iva e rapporto deficit-Pil al 2,2%, incentivi all'uso del bancomat, ma spuntano altri 8 miliardi di tasse. Vince l'asse M5s-Renzi, Pd all'angolo.

servizi da pagina 2 a pagina 4

L'EDITORIALE

PENSARE AGLI ULTIMI MA NON PUNIRE I PRIMI

di **Alessandro Sallusti**

Un anno fa in questi giorni l'allora vicepremier Luigi Di Maio si affacciò al balcone di Palazzo Chigi per annunciare la sconfitta della povertà. Ieri il premier Conte si è accontentato di scendere nel giardino del medesimo palazzo per farci sapere, altrettanto trionfante, di avere trovato 23 miliardi e che quindi l'Iva non aumenterà.

Dove si erano nascosti questi 23 miliardi non è dato saperlo, ma siamo ovviamente felici che all'ultimo siano saltati fuori. Non vorremmo però che fossimo di fronte al solito gioco di prestigio dei miliardi che appaiono e scompaiono in un gioco di parole e di numeri. Si annunciano un po' di taglietti benedetti (alla spesa, al cuneo fiscale, all'Iva sui generi di prima necessità) e si tace sui tagli maledetti (sgravi fiscali, trasferimenti ai Comuni che saranno così costretti a inasprire le imposte locali e via dicendo). Ogni autunno, insomma, ci risiamo con una «manovra economica» che «manovra» non è, trattandosi nella sostanza di una partita di giro (con una mano da, con l'altra prendo) a saldo zero, quando va bene.

È da tanti anni che il governante di turno spaccia il piccolo ritocco di una qualsiasi aliquota per l'avvio di una colossale riforma fiscale e per un «finalmente abbassiamo le tasse». E anche questo governo, brutta copia di quello precedente, non fa eccezione.

Sarebbe più onesto dire: non possiamo ridurre la pressione fiscale però possiamo ridurre (il costo è zero) l'oppressione burocratica alle aziende e ai privati, i lacci sul mercato del lavoro, introdurre la certezza dei tempi dell'azione penale e del contenzioso civile, il tutto non a parole ma nei fatti. Molti economisti sostengono che una manovra del genere farebbe meglio al Pil, e quindi alla crescita, di qualsiasi sconticino sulle tasse.

Già, ma per fare un'operazione del genere servirebbe un governo liberale nell'anima, fiducioso nella capacità dei cittadini di cavarsela da soli senza dovere chiedere permesso allo Stato per ogni loro azione. Una buona manovra - purtroppo non mi sembra il caso di quella annunciata ieri - sarebbe quella che si occupa di degli ultimi, ma che lascia in pace i penultimi, i terzultimi, e pure i primi e i secondi. Cioè tutti coloro che mandano avanti il Paese.

IL SUSSIDIO M5S ALLA SARACENI È UN CASO

No al reddito per l'ex brigatista E il Carroccio blocca le Camere

Massimo Malpica



OMICIDA Federica Saraceni era fra i killer di D'Antona

«Il reddito di cittadinanza all'ex brigatista Federica Saraceni, condannata per l'omicidio di Massimo D'Antona, è un insulto intollerabile per i parenti della vittima e per tutte le persone perbene». La Lega alza la voce, sale sull'Aventino e blocca le Camere per protesta.

a pagina 6

STASERA IL VIDEOMESSAGGIO ALLE «IENE»

L'addio di Nadia Toffa in tv, l'ultima lezione di coraggio

Barbieri a pagina 16

TORNA IN LIBRERIA IL CAPOLAVORO DI MESSORI, CULT DA QUARANT'ANNI

Nuove ipotesi su Gesù contro la Cristofobia

IL LIBRO DI POLITO

Il comunismo è morto Parola di un ex comunista

di **Alessandro Gnocchi**

a pagina 25

di Rino Cammilleri

Non sono molti i libri che, dopo un quarantennio, continuano a macinare copie in una quarantina di lingue. Per giunta, se si tratta di un libro religioso. Di più: intitolato esplicitamente a Cristo. Certo, la cosiddetta «cristofobia» è ritornata alla grande, in questo 2019, anche perché i giovani contestatori di quarant'anni fa oggi sono sessanta-settantenni al potere nelle istituzioni internazionali e, soprattutto, nel me-

dia (i rivoluzionari, ci si faccia caso, hanno un debole per il mestiere di giornalista: Marat, Mazzini, Marx, Lenin, perfino Mussolini). Ma la cristofobia odierna è più soft, tesa non a combattere la presenza cristiana quanto a ignorarla, diluirsi, accantinarla, declassarla a vago umanesimo, sopportato a patto che non si opponga esplicitamente all'ideologia *politically correct*.

Nel 1976 correvo (...)

segue a pagina 24

L'ANALISI DEL DEF

Ignorano la crescita e tirano a campare

di **Francesco Forte**

La manovra che si delinea, confusamente nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (Nadef), dopo vari rinvii, ha una dimensione di circa 30 miliardi, per maggiori tasse, maggiori (...)

segue a pagina 2

LO SFOGO DI FRANCESCHINI

«Di Maio minaccia? Non siamo la Lega»

di **Adalberto Signore**

Venticinque giorni dopo il giuramento del Conte 2 la «pax salviniana» sembra scricchiolare. Era in nome della comune opposizione a Matteo Salvini, infatti, che M5s e Pd si erano ritrovati seduti (...)

segue a pagina 4

SINISTRA A CACCIA DELL'ELETTORATO ECOLOGISTA

Vogliono far votare i sedicenni I politici sono davvero gretini

di **Stefano Zurlo**

Dalle piazze alle urne, la tentazione è troppo forte. «Facciamo votare i ragazzi di Greta», pattina sul velluto del politicamente corretto, Enrico Letta. Che insiste: «Il momento opportuno è adesso», con

questa maggioranza.

Striscioni. Cortei. Slogan per un ambiente migliore: i sedicenni hanno acceso in mezzo mondo la fiaccola della nuova religione (...)

segue a pagina 9
servizi a pagina 9

L'ITALIANA RAPITA DAGLI ISLAMICI IN SOMALIA

«Silvia è viva, la salveremo» Gli 007 lottano contro il tempo

di **Luca Fazzo**

È una trattativa faticosa, condotta lungo canali della cui attendibilità i nostri servizi segreti hanno dubitato a lungo. Ma ora la convinzione è di essere sulla strada giusta. E quel dettaglio trapelato ieri e riportato dal

Giornale, il matrimonio islamico imposto a Silvia Romano, è una conferma dell'unica cosa che conta davvero: la cooperante italiana è viva. Fonti dell'intelligence assicurano: «Silvia è viva e stiamo lavorando per portarla a casa».

con **Gianoni** a pagina 14

*IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI IN UNO DEI 215 COMUNI IN SPAGNA) E IN UNO DEI 10 COMUNI IN FRANCIA

I portoni più belli d'Italia

Promo e Rivenditori su bredaportoni.com

BREDA
11511811111
PORTONI SEZIONALI EVOLUTI



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

NAZIONALE

MARTEDÌ 1 ottobre 2019 | € 1,50* | Anno 64 - Numero 232 | QN Anno 20 - Numero 270 | www.ilgiorno.it

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



LA LUCCIOLA DI NEW YORK RESTA IN CELLA Lodi, lo chef ucciso con alcol e droga

D'ELIA ■ A pagina 17



La donna arrestata

RESPINTO A 10 ANNI La scuola calcio non è per tutti «Caro bambino devi andare via»

MOLA ■ A pagina 15

CAPSULE GOURMET

SERVE PIÙ CORAGGIO

UN'ASPIRINA PER LA CRESCITA

di RAFFAELE MARMO

L PREMIER Giuseppe Conte vuole «far volare l'Italia». Un ambizioso e condivisibile proposito che, però, deve fare i conti con la realtà. Il Paese è a crescita zero, ma resterà ancora a terra, se la manovra del governo giallo-rosso è quella configurata nel Documento di economia e finanza varato ieri. Nella migliore delle ipotesi, siamo in presenza di un'aspirina per l'asfittica Azienda Italia.

■ A pagina 2

VOTO A 16 ANNI

SCORCIATOIA TROPPO FACILE

di P. F. DE ROBERTIS

DIFFICILE stabilire per legge il momento in cui un adolescente diventa un cittadino e può determinare la vita democratica del proprio Paese. Chiunque di noi conosce ragazzi che a quindici anni ragionano come un grande, e grandi che a trent'anni paiono bambinoni invecchiati. In fondo fino a metà anni Settanta votavano i ventunenni, poi arrivò il turno dei diciottenni.

■ A pagina 5

Iva ferma, mini taglio delle tasse

Manovra, giù il cuneo fiscale. 'Bonus Befana' per chi paga con la carta

Servizi ■ Alle p. 2, 3 e 4



Shelly-Ann Fraser-Pryce festeggia con il figlio Zion la vittoria nei 100 metri

MAMMA MIA

TRE ATLETE MADRI SUL PODIO PIÙ ALTO AI MONDIALI DI DOHA

TURRINI e RABOTTI ■ A pagina 12

ABBASSARE L'ETÀ

Sì bipartisan: diritto di voto a sedici anni

POLIDORI ■ A pagina 5

DELITTO D'ANTONA

L'assegno dello Stato all'ex brigatista

RUGGIERO ■ A pagina 11

ESPERTI SCETTICI

Misure anti smog, ecco quali auto vengono fermate

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

VIA AL PROGETTO

Col supertreno Milano-Torino in sette minuti

MINGOIA ■ A pagina 9

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



CHIESA DI BOLOGNA

Tortellini al pollo pro islamici



SELLERI ■ A pagina 13

ROBERT DE NIRO

«Gay infelice, ecco i diari di mio padre»



DI CLEMENTE ■ A pagina 27

MASI CONDITIONERS

Clima Control Professional Devices
www.masicconditioners.com

L'AGRICOLTURA MEDITERRANEA IN UN UNICO EVENTO
Mediterranean Agriculture in a single event

Save the date
Bari, 10-13 ottobre/October 2019

Saremo Presenti: Pad. 19 Stand C11

AGRILEVANTE





quotidiano comunista
il manifesto
MARTEDÌ 1 OTTOBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 235
www.ilmanifesto.it
euro 1,50

foto di Fabio Cimaglia/LaPresse



Renzi apre le ostilità sul possibile aumento dell'imposta: «Abbiamo voluto questo esecutivo non per fermare Salvini ma per fermare le tasse». Duro scontro con il Pd, il governo corre ai ripari. Prima del consiglio dei ministri i soldi escono fuori, anche per un minicuneo fiscale, ma solo sulla carta. Il leader di Italia Viva avverte: «Senza di me non c'è maggioranza» pagine 2,3

Manovra fiscale
Perché eliminare le clausole non aiuta la crescita

ROBERTO ROMANO

Nonostante le buone intenzioni, i vincoli di struttura economica e di bilancio pubblico sono stretti. Il quadro macroeconomico e la struttura della manovra non possono che prefigurare miglioramenti marginali, sia per la crescita che per gli spazi fiscali del bilancio. In effetti, il 65% della manovra 2020 (30-33 mld di euro) è condizionata dalle clausole di salvaguardia (23,1 mld). Con questa impostazione, la maggiore crescita, pari allo 0,3%, è interamente attribuita alla sterilizzazione dell'Iva.

— segue a pagina 2 —

Fridays for future
I ragazzi hanno lo sguardo lungo, diamogli il voto

ALDO CARRA

Non so se è un caso che la più grande manifestazione social-reale di venerdì scorso sia stata generata da una ragazza che dice di vedere e di voler vedere il mondo solo in bianco o nero, rifiutando i grigi, le sfumature che consentono sempre di svicolare dalle risposte nette del sì o no (il problema della sostenibilità esiste, ma non si riesce ad aggredirlo e lo si rimanda sempre ad un futuro...).

— segue a pagina 15 —

IUS CULTURAE, INTERVISTA A GIUSEPPE BRESCIA (M5S)

«Nessun regalo, ma serve consenso»

Non è durata molto la speranza di vedere la riforma della cittadinanza tagliare il traguardo in tempi stretti. Prima il capo politico del M5S Luigi Di Maio, poi alcuni esponenti del Pd hanno gettato acqua fredda sugli entusiasmi ricordando come prima dello ius culturae ci siano al-

tre priorità. Intanto il ministro dell'Istruzione Lorenzo Fioramonti si schiera con quanti sono favorevoli alla legge («È una buona idea, bisogna essere intelligenti con l'inclusione e l'integrazione, è l'unico sistema che funziona», ha detto ieri). Giovedì la commissione Affa-

ri costituzionali della Camera presieduta dal grillino Giuseppe Brescia avvierà quindi l'iter della legge tra molte incertezze. «Nessuno vuole regalare la cittadinanza - spiega Brescia - lo ius culturae è una scelta seria che valorizza la scuola».

CARLO LANIA A PAGINA 4

LESBO
Rogo al campo di Moria, due morti

Una tragedia annunciata in un campo di migranti e rifugiati che potrebbe contenere al massimo 3mila persone e ne ospita invece più di 10mila. Un

incendio ha causato la morte di una donna e di un bambino, mentre i migranti denunciano ritardi nei soccorsi.

CRISTINA MASTRANDREA PAGINA 5

EGITTO
Tra i 2.300 arrestati c'è Alaa Abdel Fattah



La durissima repressione del regime egiziano dopo le proteste anti al Sisi dello scorso 20 settembre ha riportato in carcere Alaa Abdel Fattah, attivista, simbolo delle proteste del 2011. L'Alta Commissaria Onu per i diritti umani Michelle Bachelet ha espresso «forti preoccupazioni».

PINO DRAGONI A PAGINA 8

Arabia saudita
Vacilla il regno di bin Salman (a sua insaputa)

ALBERTO NEGRI

Il regno saudita in pugno al principe Mohammed bin Salman (MBS), quasi "reo confesso" dell'omicidio del giornalista Jamal Khashoggi, vacilla, ma i media, il presidente statunitense Trump e ora anche quello russo Putin gareggiano per tenerlo in piedi.

— segue a pagina 9 —

GUERRA SOMALA
Militari italiani e base Usa sotto attacco



Un ordigno firmato al Shabab è esploso ieri al passaggio di un convoglio militare italiano a Mogadiscio. Soldati illesi, distrutto un Lince. Ma nell'esplosione muore un civile. Islamisti all'attacco anche di una base Usa in cui si addestrano le truppe di élite governative.

RACHELE GONNELLI A PAGINA 8

L'ANTICIPAZIONE
«Utopia». Le istruzioni per l'uso di Mario Tronti



«Il pensiero utopico o riesce ad essere antagonista pensiero critico di ogni giorno, oppure rischia di diventare una consolatoria filosofia della domenica». In occasione della pubblicazione del numero monografico della rivista «Infiniti mondi», in uscita il 7 ottobre, uno stralcio dall'intervento di Tronti.

A PAGINA 10

MARZABOTTO
«Dall'Europarlamento offesa alla memoria»



75 anni fa i nazisti iniziavano la più efferata strage di civili compiuta in Europa: tra centinaia di vittime, 266 i bambini massacrati. Il Comune e la Sindaca: «Il documento di Bruxelles gravemente lesivo della lezione storica».

DAVIDE CONTI, MARINELLA SALVI A PAGINA 16

Vertical text on the left margin: Poste Italiane SpA, p. n. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Imp. C/RM/232103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 270 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2001, L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 1 Ottobre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

La nuova serie
Giallini: «Sono come Rocco niente fidanzate né imposizioni»
Satta a pag. 15



Il nuovo sovrintendente
San Carlo in corsa per il dopo Purchia anche Chiarot
Pirro in Cronaca



Il nuovo album
Renato Zero «Sono portatore sano di follia Fate più figli»
Spinelli a pag. 15



Costo del lavoro, taglio rinviato

►Il governo corregge il Def: bloccato l'aumento dell'Iva, manovra da 29 miliardi Deficit al 2,2 per cento ma mancano 5 miliardi, il Tesoro ne cerca 7 dall'evasione

Il commento

CURA CHOC UN'OCCASIONE PERDUTA

Paolo Balduzzi

Con la presentazione della Nota di aggiornamento al Def (Documento di economia e finanza), si apre ufficialmente la stagione del bilancio e si chiude, almeno in teoria, quella delle ipotesi, dei proclami e delle promesse a buon mercato. Finalmente! In questi ultimi ore, la politica italiana è tornata a dare il peggio di sé, tra distinguo e gare a dimostrare chi tiene la barra del governo.

Continua a pag. 39

L'analisi

CON IL MINISTRO POLITICO FINITE LE SCUSE

Massimo Adinolfi

Il ministro dell'Economia e delle finanze, Roberto Gualtieri, ha una caratteristica che non ha ricevuto, nei commenti seguiti alla nascita del governo, il giusto rilievo. Quelli che, dall'opposizione, ne hanno criticato la nomina, hanno insistito sul suo profilo di euroburocrate, come se essere parlamentare ed essere burocrate fossero sinonimi (il che non è), e come se presiedere una Commissione a Bruxelles volesse dire in qualche modo essere connivente col nemico.

Continua a pag. 39

Il Consiglio dei ministri vara la manovra da 29 miliardi e annuncia lo stop al rischio di aumento dell'Iva ma mancano ancora 5 miliardi per scongiurarla. Rinvio il taglio al costo del lavoro. Quattordici i miliardi che saranno ricavati dal deficit, che si attesta al 2,2%. Il Tesoro spera di ricavare 7 miliardi dalla lotta all'evasione. Bonus per l'utilizzo delle carte di credito: l'obiettivo è restituire fino a 475 euro a chi, nell'anno precedente abbia speso fino a 2.500.
Bassi, Cifoni, Pollio Salimbeni servizi da pag. 2 a 5

Il caso

Reddito, il 25% non risponde alle chiamate per il lavoro

Valerio Iuliano

Le offerte di lavoro non sono arrivate, almeno per ora. Oppure ce ne sono state pochissime, come in Campania. Mentre in molti casi - circa il 25%, secondo i primi dati emersi ieri - gli stessi percettori non hanno risposto alle chiamate dei Centri per l'impiego regionali.

A pag. 8

Il retroscena

Renzi pizzica Conte e Franceschini sbotta «Cosi salta tutto»

Marco Conti

La mina renziana agita il Pd. Il tentativo di marginalizzare Italia Viva non è riuscito. «Sentirò Renzi ogni volta che sarà necessario», ha detto Conte. E Franceschini sbotta: «Cosi salta tutto».

A pag. 7

Le idee

Nord e Sud quella profezia capovolta



Isaia Sales

Il 13 settembre del 1972 compariva sul Corriere della Sera un commento a una previsione dell'allora ministero del Bilancio: entro il 2020 il divario economico tra Nord e il Sud sarebbe stato eliminato e l'Italia si sarebbe finalmente presentata al mondo come una nazione uniformemente sviluppata.

Continua a pag. 38

Il delitto di Perugia Laureato con l'10 e lode: 12 anni in cella



Rudy Hermann Guede nella foto segnaletica dopo l'arresto (a sinistra) e oggi (a destra) affacciato alla finestra della struttura di accoglienza di Viterbo

Meredith, Rudy Guede in semilibertà lavora in uno studio di criminologia

Michele Milletti a pag. 11

Navi e trasporti alle Universiadi aperta l'inchiesta

Villaggio degli atleti, nel mirino della Procura la scelta di rinunciare alla Mostra d'Oltremare

Leandro Del Gaudio

La Procura indaga sulle Universiadi puntando la propria attenzione sulla gestione della torta più importante, sotto il profilo commerciale: l'ospitalità offerta agli atleti sulle navi da crociera e i servizi navetta per gli spostamenti di atleti e staff dal porto di Napoli ai campi di gioco e palazzetti dello sport di tutta la Regione. Nel mirino la scelta di non allestire il villaggio alla Mostra d'Oltremare.

In Cronaca

Caserta

Abusi sulle allieve arrestato istruttore di equitazione

Abusava delle allieve minorenni che frequentavano il suo centro ippico. Il titolare di un maneggio di Caserta - finito agli arresti domiciliari - avrebbe compiuto abusi su almeno sette sue allieve di età compresa tra i sei e i 14 anni.

Salvati a pag. 10

Il retroscena Gli azzurri strigliati da Ancelotti E Carlo il calmo alza la voce «Napoli, vietati altri errori»

Pino Taormina

Dopo Napoli-Brescia, Carlo Ancelotti non ha perso tempo per dire alla squadra quello che non gli è andato giù: e lo ha fatto con piglio deciso, alzando i toni, ribadendo che questa non è la strada giusta e che quello del secondo tempo non è il Napoli che vuole. E ancora ieri è tornato sui temi caldi del giorno prima parlando con la squadra: vietati altri errori. Punto e a capo. Ora c'è il Genk.

A pag. 16

Verso la Nazionale Di Lorenzo, il jolly della difesa che strega Mancini

Il ragazzo venuto dal nulla e che sa fare tutto ha stregato Mancini. Terzino destro e centrale difensivo, Giovanni Di Lorenzo, 26 anni, ha alle spalle una gavetta interminabile ma ora vola verso la Nazionale.

Taormina a pag. 17

LIUJO
MAN COLLECTION
liujo.com





Il Messaggero



21 € 1,40* ANNO 141-N° 270 ITALIA
Sped. in A.P. 1033/2002 con L.430/2004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Martedì 1 Ottobre 2019 • S. Teresa di Gesù Bambino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista
La produttrice Oscar Marina Cicogna
«In un libro la mia idea di bellezza»
Satta a pag. 21



Il nuovo album
Infinito Renato
quell'eterno folle che continua a sparare a Zero
Orlando a pag. 25



Infortunio a Lecce
Pellegrini, frattura del metatarso per il giallorosso per il lungo recupero
Angeloni nello Sport



Il Messaggero Casa
BENVENUTO
messaggerocasa.it

Stop all'Iva, mancano 5 miliardi

► Il Cdm vara la manovra da 29 miliardi: niente aumenti delle aliquote, 14 miliardi dal deficit al 2,2%
Il Mef spera in 7 miliardi dalla lotta all'evasione. Scontro Renzi-Pd. L'ira di Conte: nessuno ha la golden share

Costo del lavoro
L'occasione perduta per la cura choc

Paolo Balduzzi

Con la presentazione della Nota di aggiornamento al Def (Documento di economia e finanza), si apre ufficialmente la stagione del bilancio e si chiude, almeno in teoria, quella delle ipotesi, dei proclami e delle promesse a buon mercato. Finalmente! In questi ultime ore, la politica italiana è tornata a dare il peggio di sé, tra distinguo e gare a dimostrare chi tiene la barra del governo.

Forse coinvolto suo malgrado in questo gioco, anche il Presidente del Consiglio non si è sottratto. E benché faccia bene a ricordare a tutti che a comandare, o perlomeno a dare le linee guida, dovrebbe essere lui (l'ultimo anno a Palazzo Chigi deve avergli insegnato qualcosa, a questo riguardo), il suo intervento lascia piuttosto sorpresi. Ci riferiamo in particolare alle dichiarazioni di Conte sull'Iva, che seguono a ruota quelle del ministro dell'Economia e quelle di Di Maio e Renzi. Tre opinioni diverse, un crescendo di populismo e irrealistica.

Continua a pag. 12

Khalifa sempre vuoto. Allarme calcio 2022



Doha, il deserto è in tribuna il flop mondiale dell'atletica

Mondiali di Atletica, spalti vuoti a Doha (foto AP) Nicotello nello Sport

ROMA Il Consiglio dei ministri vara la manovra da 29 miliardi e annuncia lo stop al rischio aumento dell'Iva. Mancano però 5 miliardi per scongiurarli; 14 saranno ricavati dal deficit, che si attesta al 2,2%. Il Tesoro spera in 7 miliardi dalla lotta all'evasione. Gli introiti previsti dalle privatizzazioni ammontano a 3,6 miliardi. Resta lo scontro tra Renzi e Conte.
Cifoni, Gentili, Jerkov e Pollio Salimbeni alle pag. 2, 3 e 6

Le misure fiscali
Caccia ai furbetti e bonus: i dubbi sulle coperture

Andrea Bassi

Dalla caccia agli evasori fiscali al bonus per incentivare la moneta elettronica. Molti dubbi. A pag. 5

Sfida con Matteo
Sfogo Franceschini: «Un film già visto può saltare tutto»

Marco Conti

I premier teme trattative infruttuose. E Franceschini: «Un film già visto, così può saltare tutto». A pag. 7

Rifiuti in strada e tracollo Ama Roma, raccolta a rischio paralisi

► Conti in rosso, cda verso l'addio. L'allarme nel rapporto dei revisori

Le sette piaghe della città

Lorenzo De Cicco

ROMA Invasa dalla spazzatura, tracollo dell'Ama: la raccolta rischia lo stop. Il Campidoglio bocchia i conti della partecipata: il Cda oggi verso le dimissioni. I revisori: «In pericolo il funzionamento dell'azienda». La Regione: rischi igienici. Raggi: Costa non mi risponde. Il feeling tra i due, entrambi grillini, sembra ormai essersi sfarinato.
A pag. 15

Si tratta sui rimpatri, Salvini contro Lamorgese
Boom migranti da Tunisia e Algeria le nuove rotte portano in Sardegna

Cristiana Mangani

Arrivano agevolati dal clima mite, forse senza sapere che dietro i loro viaggi potrebbe nascondersi una precisa strategia. Partono dalla Tunisia e dall'Algeria e hanno raggiunto negli ultimi due giorni Lampedusa e Cagliari. Boom di arrivi nell'ultimo periodo, si tratta per i rimpatri. E Salvini attacca il Viminale.
A pag. 14



Choc nella Capitale, la pista degli insulti sui social Suicida a 13 anni, l'ombra dei cyberbulli

Alessia Marani

Una montagna di offese anonime apparse sulla sua "lavagna" di ThisCrush, un social molto in voga tra i giovanissimi, potrebbero avere spinto Ludovica (è un nome di fantasia) 13 anni compiuti appena venerdì scorso, a togliersi la vita domenica sera gettandosi dal nono piano della sua abitazione in zona Aurelio, a due passi dal Vaticano. È solo una delle ipotesi al vaglio degli inquirenti alle prese con la mente (quasi) imperscrutabile di una adolescente poco più che bambina.

A pag. 16

Dopo 12 anni di carcere
Meredith, Guede in semilibertà in uno studio di criminologia



Valentina Errante
Rudy Guede, unico responsabile in concorso con ignoti della morte di Meredith Kercher, potrà lavorare tutti i giorni in uno studio di criminologia all'esterno del carcere di Viterbo, dove è detenuto. Il regime di semilibertà prevede dodici fuori dal carcere.
A pag. 16

LO SCORPIONE PARTE AL MASSIMO

Buogiorno, Scorpione! L'inizio è molto promettente: ottobre apre con Luna nel segno in aspetto immediato con tre corpi celesti a favore. Si tratta di Saturno, Nettuno e Plutone. Questo è un presupposto per tutto l'autunno di nuovi movimenti in campo pratico (lavoro, affari) con sorprese, però, anche in amore. Urano, geniale e folle, talvolta si intromette tra lei e lui, ma alla fine lo spettacolo sensuale è positivo e clamoroso. Auguri.
L'OROSCOPIO DELLA SETTIMANA
L'oroscopo a pag. 31

Fioramonti: la scuola è laica. Carfagna: basta showman Crocefisso in classe, il no del ministro

ROMA A un certo punto, dice anche che trattandosi di una questione divisiva, «può attendere». Ma è già troppo tardi. Dopo la tassa sulle merendine e le bibite gasate, il ministro dell'Istruzione, Lorenzo Fioramonti, lancia un'altra delle sue proposte: al posto del crocefisso a scuola, appendere alla parete una cartina del mondo con dei richiami alla Costituzione. «Ritengo che le scuole debbano essere laiche e permettere a tutte le culture di esprimersi», spiega. E scoppia subito la polemica. Carfagna (FI): «Basta showman». Acquaviti a pag. 11

Il caso Saraceni, l'Inps: tutto ok
Br ai domiciliari e con il Reddito la rabbia della vedova D'Antona



Claudia Guasco
Il reddito di cittadinanza a Federica Saraceni, l'ex brigatista condannata per l'omicidio del giudice Massimo D'Antona, ora ai domiciliari, è un caso. La vedova D'Antona: «Un'ingiustizia». Il Ministero annuncia verifiche, ma l'Inps: «Ha i requisiti». A pag. 11

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



1.994.000 lettori | Auditpress 2019/II



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 1 ottobre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 232 | Anno 20 - Numero 270 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE



NUOVI CONVOGLI IN EMILIA-ROMAGNA

Arrivano 86 treni per i pendolari

DEL PRETE ■ A pagina 8



LA TRAGEDIA

Pensionato muore travolto da un camion

PEDERZINI ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET

SERVE PIÙ CORAGGIO

UN'ASPIRINA PER LA CRESCITA

di RAFFAELE MARMO

L PREMIER Giuseppe Conte vuole «far volare l'Italia». Un ambizioso e condivisibile proposito che, però, deve fare i conti con la realtà. Il Paese è a crescita zero, ma resterà ancora a terra, se la manovra del governo giallo-rosso è quella configurata nel Documento di economia e finanza varato ieri. Nella migliore delle ipotesi, siamo in presenza di un'aspirina per l'asfittica Azienda Italia.

■ A pagina 2

VOTO A 16 ANNI

SCORCIATOIA TROPPO FACILE

di P. F. DE ROBERTIS

D IFFICILE stabilire per legge il momento in cui un adolescente diventa un cittadino e può determinare la vita democratica del proprio Paese. Chiunque di noi conosce ragazzi che a quindici anni ragionano come un grande, e grandi che a trent'anni paiono bambinoni invecchiati. In fondo fino a metà anni Settanta votavano i ventunenni, poi arrivò il turno dei diciottenni.

■ A pagina 5

Iva ferma, mini taglio delle tasse

Manovra, giù il cuneo fiscale. 'Bonus Befana' per chi paga con la carta

Servizi ■ Alle p. 2, 3 e 4



Shelly-Ann Fraser-Pryce festeggia con il figlio Zion la vittoria nei 100 metri

TRE ATLETE MADRI SUL PODIO PIÙ ALTO AI MONDIALI DI DOHA

TURRINI e RABOTTI ■ A pagina 12

ABBASSARE L'ETÀ

Sì bipartisan: diritto di voto a sedici anni

POLIDORI ■ A pagina 5

DELITTO D'ANTONA

L'assegno dello Stato all'ex brigatista

RUGGIERO ■ A pagina 11

ESPERTI SCETTICI

Misure anti smog, ecco quali auto vengono fermate

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

DONNA DI PESARO

«Vado in pensione ma resto a lavorare gratis»

DAMIANI ■ A pagina 17

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



CHIESA DI BOLOGNA

Tortellini al pollo pro islamici



SELLERI ■ A pagina 13

ROBERT DE NIRO

«Gay infelice, ecco i diari di mio padre»



DI CLEMENTE ■ A pagina 27

MASI CONDITIONERS

Clima Control Professional Devices
www.masicondioners.com

L'AGRICOLTURA MEDITERRANEA IN UN UNICO EVENTO
Mediterranean Agriculture in a single event

Save the date! Bari, 10-13 ottobre/October 2019
Saremo Presenti: Pad. 19 Stand C11

AGRILEVANTE



AUTOURTITI S.R.L.

 Volkswagen
 Via Amba Alagi 1-35r
 tel. 010-267322

MARTEDÌ 1 OTTOBRE 2019

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 SERVICE
 h7,30/18,00
 VENDITA
 h9,30/19,00
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 231, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388 200 www.manzoniadvertising.it

GNN

GENOVA SCOPRE IL NUOVO PONTE OGGI INNALZATI I PRIMI 50 METRI

FREGATTI, GRASSO, E ROSSI E SCULLI / PAGINE 6, 14 E 15



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimo	Pagina 11
Commenti	Pagina 13
Genova	Pagina 14
Cinema/Iv	Pagina 27/33
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34

PRESENTATE LE CIFRE DI POLITICA ECONOMICA: ARRIVANO I TAGLI AL CUNEO FISCALE

La manovra di Conte: l'Iva non sale «Dalla lotta all'evasione 7 miliardi»

Il deficit per il 2020 previsto al 2,2%. Chiesta alla Commissione Ue una flessibilità di 14 miliardi

Approvata dal Consiglio dei Ministri la nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza. Nel 2020 si prevede una manovra da quasi 30 miliardi. Deficit al 2,2%. Previsto il congelamento dell'Iva, ma per evitare l'aumento sarà necessario trovare 7 miliardi, che il premier Conte pensa di recuperare con la lotta all'evasione fiscale. «Vogliamo incentivare la moneta elettronica e i pagamenti tracciabili», spiega. Nel programma del governo ci sono anche il taglio del cuneo fiscale e il salario minimo.

BARBERA, BERTINI E SALVAGGIULO / PAGINE 2 E 3

IL COMMENTO

STEFANO LEPRÌ

BUONI PROPOSITI MA OBIETTIVI TROPPO MODESTI

La nuova maggioranza di governo sta consumando le sue energie nell'evitare ogni aumento dell'Iva, un obiettivo che pare modesto specie se costerà altri ritocchi di tasse non meno dannosi.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

ROLLI



L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL CASO

Francesco Grignetti

Olga D'Antona non ci sta: «Ingiusto dare il reddito a chi ha ucciso Massimo»

Una delle brigatiste che nel maggio 1999 uccisero suo marito Massimo D'Antona, percepisce il reddito di cittadinanza. Per Olga, vedova del professore, «ci sono cose che saranno pure legali, ma sono ingiuste».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

LA VOCE DEI TIFOSI



Ingenoamente

Undici cloni di Radovanovic per Andreazzoli

ENRIQUE BALBONTIN

Vola un'aquila nel cielo di Roma, quella della Lazio. Mentre il Grifone, con le ali impregnate di paura, non si alza di un centimetro e annaspando con gli artigli riesce giusto a scavarci la fossa nel prato dello stadio Olimpico. Per il Genoa è finita con tanto amaro in bocca.

L'ARTICOLO / PAGINA 34



CASTELLO SOTTO SEQUESTRO ANNULLATA A RAPALLO LA MOSTRA DEI CARTONISTI

PIEMONTE / PAGINA 8

GENOVA. ASILO NIDO IN OSPEDALE

Il Gaslini apre in un'ex fabbrica una foresteria per 12 famiglie

Un nuovo asilo nido per i bimbi ricoverati al Gaslini: da ieri è realtà. E a breve una casa per le loro famiglie.

CASALE NEGLI / PAGINA 22



Vacanze a Portofino per Spielberg e Springsteen

Spielberg e Springsteen all'aeroporto di Genova, prima di imbarcarsi sul maxi-yacht del regista CABONA / PAGINA 32



Calcio e martello

Samp, che delirio: questa trattativa è una telenovela

SILVIA SALIS

Io ci provo ve lo giuro, non voglio parlarne male, non mi piace in generale sparare a zero su chi è in difficoltà, figuriamoci se poi in difficoltà c'è la mia amata Samp. Però non posso continuare a girarci intorno, bisogna dire le cose come stanno: siamo un disastro. In tutti i sensi purtroppo: a livello societario è il delirio, non si può neanche più chiamare trattativa una faccenda così lunga, che noia ragazzi!

L'ARTICOLO / PAGINA 35

AURUM 1962
 COMPRO
 ORO e ARGENTO
 SEDE STORICA
 SERVIAMO TUTTI
 COMPRIAMO TUTTO
 Genova - Corso Buenos Aires 81 r
 (Santo Spirito 2666) - Tel. 010 5388 1971 - 1972

BUONGIORNO

L'idea di far votare i sedicenni - rilanciata ieri da Enrico Letta dopo che venerdì l'aveva avanzata Matteo Salvini davanti alla piazza ecologista, è solo ora accolta da Luigi Di Maio e Nicola Zingaretti, quindi tutti d'accordo - è davvero eccellente. Secondo i dati Ocse-Pisa, da noi i sedicenni su cinque non è in grado di comprendere un testo. Uno straordinario balzo in avanti, visto che secondo i dati Ocse-Pisa il quarantasette per cento degli adulti italiani è analfabeta funzionale. La platea si impreziosisce, insomma. Toca però conservare un dubbio: non sarà la scelta riforma studiata all'ammazzacaffè, vero? Perché il diritto di voto presuppone una serie di conseguenze: se uno a sedici anni ha la testa buona per partecipare alla scelta del governo del paese, ce l'ha anche per ottenere il porto

All'ammazzacaffè

MATTIA FELTRI

d'armi, acquistare casa, vivere da solo, come qualsiasi adulto rispondere penalmente delle sue azioni. In due parole, è maggiorenni. Altrimenti ci tocca dichiarare che la tessera elettorale è meno importante della patente di guida, o del libretto delle giustificazioni. Scelta peraltro in linea con l'azione politica di questo governo, avviato a una riforma costituzionale di taglio dei parlamentari, da 945 a 500, del tutto fuori da una strategia di ammodernamento istituzionale, e sulla sola motivazione che i parlamentari sono troppi, servono a poco, sanno giusto cambiare cassetta: meglio risparmiare qualche milione di euro. Così si aumentano gli elettori e si riducono gli eletti, con l'aria di farlo perché fa ganzo, e per dire ai primi quanto siano decisivi i secondi. Povera, piccola democrazia. —

Benucci
 Gruppo immobiliare
 Compravendite
 Locazioni
 Via Pisacane, 96r
 16129 Genova
 Tel. 010/581959

Gruppo Agenzie
 dal 1969

Pratiche Automobilistiche
 Rautistiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i anni

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Dichiarazioni
Per la Cassazione
l'imprenditore
familiare
deve sempre l'rap

Giorgio Gavelli
a pagina 19



Domani con il Sole
Contratti, sentenze
e crisi d'impresa:
le nuove regole
per il lavoro

— a 0,5 euro oltre al quotidiano

GIDIEMME
BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA

SERVIZI

- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritti d'Autore
- Nuova invenzione
- Assistenza Legale
- Patentazione e Validazione
- Contrattualistica
- Contrattazioni
- Corsi di Formazione
- Naming

Gidiemme S.r.l. - Madona
Tel. 059 353332
www.gidiemme.com

FTSE MIB 22107,70 +0,41% | €/S 1,0889 -0,42% | SPREAD BUND 10Y 140,50 +1,00 | BRENT DTD 61,88 -2,37% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Manovra da 30 miliardi, l'Iva non aumenta

IL CDM SULLA NADEF

Nel 2020 Pil in crescita dello 0,6%, deficit/Pil al 2,2% e il debito scende a 135,2%

Conte e Gualtieri: un super piano anticrisi fiscale In arrivo green bond italiani

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il rapporto deficit/Pil si attesterà al 2,2% nel 2019 e resterà a questo livello anche nel 2020; il rapporto debito/Pil scenderà dal 135,7% del 2019 al 135,2% nel 2020; Pil +0,6% (dopo l'incremento nullo registrato quest'anno) per il 2020. Lo prevede la Nota di aggiornamento del Def (Ndaf) approvata ieri dal Governo. Trovati 12,4 miliardi di risorse strutturali, a garanzia del Conte. In vista una manovra da 30 miliardi. Annunciato un piano anticrisi «mai visto prima». L'Italia inoltre emetterà green bond.

Servizi alle pagine 3, 4 & 4

LE NOVITÀ IN ARRIVO

- 1 LE COPERTURE**
Dalla flessibilità Ue 14 miliardi, oltre 7 dall'anticrisi, 6 dal calo spread
- 2 CUNEO FISCALE**
Taglio da luglio per 2,7 miliardi Ma saliranno a 5,4 nel 2021
- 3 LOTTA AL CONTANTE**
Sconti e rimborsi per chi pagherà con gli strumenti elettronici
- 4 MISURE ANTILLECITI**
Stretta sui crediti inesistenti: Daspo per i professionisti che aiutano le frodi

IL PAESE BLOCCATO

LA VERA SFIDA RIMANE IL RILANCIO DELL'ECONOMIA

di Fabio Tamburini

Nessuno ha la bacchetta magica. Per questo il giudizio sulla correttezza della manovra presentata in Consiglio dei ministri non può essere che interlocutorio. La ragione è semplice: occorre lasciare al nuovo Governo il tempo per prendere le misure necessarie e cogere di conseguenza. Certamente non sarà facile sia perché lo schieramento governativo si presenta del tutto eterogeneo, sia perché l'economia italiana è bloccata. La maggioranza formata alla fine di una piazza

estate è articolata, raccoglie sotto lo stesso tetto forze diverse e, almeno in alcuni casi, contrapposte. Rimarrà in Consiglio di Opposizione destinata a frangere come un castello di carte alla prima prova davvero impegnativa? Un primo rischio è stato disancostato proprio nel fine settimana, quando è stata forte la divaricazione tra chi era pronto al ritorno dell'Iva e chi, come Renzi e i socialisti, l'ha contrastata con determinazione.

— Continua a pagina 3

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE



Attività marittima. Un traghetti della Flotta Moby (nella foto, la fiancata di una nave con illustrazioni di Riccardo Guasco)

I fondi all'attacco di Moby: parola ai giudici sul fallimento

Generali rinuncia alla maxi intesa con Bbva

ASSICURAZIONI

Il gruppo assicurativo Generali esce dalla corsa per una partnership bancassicurativa con Bbva. La compagnia ha deciso di ritirarsi dalla gara indetta dalla società spagnola per trovare un partner assicurativo che accompagni l'istituto nei mercati in cui opera.

La decisione di non procedere con l'offerta, stando a indiscrezioni di fonti finanziarie, sarebbe stata presa dal consiglio di amministrazione di Generali tenuto lo scorso 26 settembre. La proposta richiedeva un impegno superiore al miliardo di euro, fino a 1,5 miliardi secondo le stime più recenti.

Galvagni e Graziani
— a pagina 12

Giornata cruciale, giovedì, per la compagnia di navigazione Moby della famiglia Onorato. Al Tribunale di Milano verrà esaminata dal giudice l'istanza di fallimento presentata da alcuni hedge fund possessori del bond da 300 milioni di euro con scadenza 2023. Nel mirino dei fondi, la situazione finanziaria dell'azienda. Carlo Festa — a pag. 15

108 Semestrale Mediaset, già i ricavi ma più utili

Nel primo semestre l'utile netto di Mediaset è cresciuto a quota 108 milioni

Andrea Biondi — a pag. 13

«Con gli stimoli Bce quattro milioni di posti»

INTERVISTA

MASSIMO ROSTAGNO



Il direttore della politica monetaria dell'istituto ribatte alle critiche dei falchi

La politica monetaria ampiamente accomodante della Banca centrale europea (Bce) ha fatto sì che il Pil della zona euro sia quasi il 35% più alto alla fine del 2018 di quanto sarebbe stato

In assenza delle misure di stimolo. E quasi tre milioni di persone (o quasi 4 milioni secondo altre stime) hanno trovato un lavoro grazie alle misure della Bce dal 2014. Senza queste misure espansive, l'Europa sarebbe ora in recessione. Massimo Rostagno, direttore generale della politica monetaria della Bce, una delle voci più ascoltate al Consiglio direttivo e da Mario Draghi, in un'intervista esclusiva al Sole 24 Ore spiega come e perché i tassi sono scesi a -0,50%, il programma di acquisti netti di attività è riconfinato, le Tiro III sono partite e il tiering è stato introdotto. E risponde alle critiche dei "falchi". Rostagno è entrato in Bce nel 1998 e ha lavorato con tutti i presidenti: Wim Duisenberg, Jean-Claude Trichet, Mario Draghi.

Isabella Butacchi — a pag. 5

PANORAMA

VON DER LEYEN IN DIFFICOLTÀ

L'Europarlamento dice no a due commissari Ue

La commissione Affari giuridici del Parlamento europeo ha respinto le candidature di due commissari Ue, formulate da Ungheria e Romania, ritenendoli «non idonei». Il presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, ha detto di voler risolvere velocemente il caso, in vista del voto di fiducia del 23 ottobre. Il nuovo candidato ungherese è Oliver Verhegyi, rappresentante permanente presso la Ue. — a pagina 18

RIFORME

Conte, Di Maio e Zingaretti spingono il voto a 16 anni

Si di Conte, Di Maio e Zingaretti alla proposta di Enrico Letta del voto ai sedicenni. «Più utile che si faccia in Parlamento», dice il premier. «Lo diciamo da sempre. Per noi i giovani vanno ascoltati» fa eco il capo del M5s. «C'è un tempo», afferma il segretario del Pd. — a pagina 6

UNIONE INDUSTRIALE

Non solo auto, il rilancio di Torino passa dall'aerospazio

Filomena Greco
— a pagina 8

AGOSTO

Disoccupati ai minimi ma crescono gli inattivi

Ad agosto la disoccupazione scende al 9,2%, in calo di 0,3 punti su base mensile. Lo rivela l'Istat, al di sotto del minimo dal novembre 2013. A fronte di un forte calo dei disoccupati si registra una risalita degli inattivi, chi non ha un lavoro né lo cerca (-73 mila unità rispetto a luglio). — a pagina 4

RAPPORTI 24

Navi, aerei e treni puntano a ridurre le emissioni

Veicoli elettrici, monopattini, biciclette: l'evoluzione ecofriendly dei mezzi di trasporto in ambito urbano, dove nel 2030 ci concentrerà il 70% della popolazione mondiale, è in forte accelerazione. E anche navi, treni e aerei puntano ad abbattere le emissioni. — alle pagine 25-30

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM BOX ENERGIA. LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA.

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

2 PRODOTTI € 16,90

MEZZOGIORNO E INVESTIMENTI

La Ue blocca i rimborsi a Sicilia e Calabria

di Nino Amadore e Giuseppe Chiellino

Su oltre 300 programmi operativi nell'Unione europea finanziati con i fondi strutturali, solo per nove Bruxelles ha interrotto i pagamenti delle spese chieste a rimborso. Di questi, due sono italiani: il Fesr Sicilia e il Fesr-Fse

Calabria. Nel primo caso, più delicato, la Commissione ha respinto la certificazione di alcuni progetti "sponda", cioè inseriti all'ultimo momento per raggiungere gli obiettivi di spesa. In Calabria, invece, dopo le inchieste di fine 2018, la Ue ha chiesto il controllo a tappeto di tutti i progetti infrastrutturali del 2014-2020. — Servizio a pagina 9

COLPITI 7,5 MILIARDI DI EXPORT UE

Wto verso il sì ai super dazi Usa

Gianluca Di Donfrancesco — a pag. 77

salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA



Liberalizzazioni, dopo due anni in mano alle catene il 2% delle farmacie

Marzio Bartoloni — a pag. 33





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 1 ottobre 2019 € 1,20

S. Teresa di Lisieux
Anno LXXV - Numero 270

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

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

Pronto uno scherzetto sulla casa

La manovra sarà accompagnata da un ddl collegato per rivedere tutti i valori catastali. L'ha imposto l'Unione europea, e alla fine aumenterà l'Imu su gran parte degli immobili

IL TEMPO di Oshø

"Ma ndo l'hai trovati sti 23 miliardi?"

"L'artro giorno dentro a 'na giacca che nun me mettevo da gennaio. Pensa!"

Conte ferma la stangata Iva chiesta dal Pd

→ a pagina 2

■ Non sarà Imu, non sarà Tasi, ma alla fine ancora una volta sarà la casa l'obiettivo del governo. In ossequio alle raccomandazioni approvate dal Consiglio Ecofin il 9 luglio scorso, il governo ha già messo in conto un ddl collegato per la riforma del catasto. Una questione rimasta insoluita da anni dopo vari tentativi dei passati governi per riallineare i valori immobiliari riportati nei certificati catastali con le valutazioni di mercato.

Caleri → a pagina 2

«No a crocifisso e ritratto in aula» Follia Fioramonti Vuole sfrattare Gesù e Mattarella



→ a pagina 5

Allarme della società di revisione contabile del Comune Ernst&Young: «L'azienda va verso il fallimento» Bomba Ama: «A rischio la continuità aziendale»

Tragedia a Valle Aurelia
**«Mamma, ti voglio bene»
E si uccide a tredici anni**

Saracino → a pagina 18

■ Ernst&Young, società che è revisore dei conti di Ama, lancia l'allarme sulla «continuità aziendale», o, in termini più semplici, il fallimento di Ama. Questo perché ci sono «644 milioni di euro ancora in corso di riconciliazione» con il Campidoglio. L'allarme rosso è contenuto nella relazione sul progetto di bilancio 2017.

Magliaro → a pagina 16

Il nipote di Kim Rossi Stuart
**«A Giacomo servono cure»
Ma sta in cella d'isolamento**

Liburdi → a pagina 20

Non cambia l'età per essere eletti
Fanno votare i sedicenni
ma si tengono le poltrone

Solimene → a pagina 9

Azzurri divisi sulla piazza di Salvini
La base di FI vuole andare
a manifestare con la Lega

Grimaldi → a pagina 6

#BIKE FOR FUTURE!

Nel 2020 pedala con FIAB e scrivi il futuro delle nuove generazioni

www.fiab-onlus.it

FIAB

Buona TV a tutti

Montalbano merita una statua alla Rai

di Maurizio Costanzo

Una proposta: perché, al posto del famoso cavallo di Viale Mazzini, non viene messa una statua che raffigura Luca Zingaretti nei panni di Montalbano? Visti i successi che da sempre Montalbano ha su Raiuno, vuoi con i nuovi episodi ma anche con le repliche al secondo o terzo passaggio, il famoso Commissario inventato da Andrea Camilleri è il maggior azionista della Rai. Quindi, la statua al posto del cavallo se l'è ampiamente guadagnata.

Dopo un'ottima stagione del game "Reazione a catena", in onda alle 18.45 tutti i giorni su Raiuno, è tornato, nella stessa collocazione ora-

ria, un altro gioco: "L'eredità", condotto, come l'altro anno, da Flavio Insinna. Anche questo è un gioco che crea affezione e che mantiene alti gli ascolti. Merito anche di Insinna che sembra patire le stesse ansie dei concorrenti. A chi scrive non dispiace (...)

segue → a pagina 24

Martedì 1 Ottobre 2019

Nuova serie - Anno 29 - Numero 231 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

*In abbonamento: 36 numeri di esclusiva con il giorno indichiamo l'abbonamento a € 4,99 Italia Oggi € 7,29 + Marketing Oggi € 0,89 + Contrasto € 2,00

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,00*
Francia € 2,50



DECRETO
Antiriciclaggio, registro dei titolari effettivi aperto a tutti
De Angelis a pag. 27

NELLA NADEF 2019
Agevolazioni fiscali ridotte, fondo da 50 mld, salario minimo
servizi a pag. 29

COMUNICAZIONI
Patent box, rinnovo in 30 giorni dalla firma di stipula
Millani a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Legge di Bilancio - Le note di aggiornamento al Def
Riscossione - Il piano operativo dell'Agenzia delle entrate
IO ONLINE
Ricorsi amministrativi - La sentenza del Tar Palermo sulle dimensioni dell'atto

Non tollero i piagnoni. Lo dice Eigenmann, l'imprenditore che cresce dell'8% all'anno
Carlo Valentini a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Pos, costi verso l'azzeramento

Il sottosegretario Villarosa a ItaliaOggi: commissioni bancarie da annullare per le spese inferiori a 25 euro. Nessuna imposta per i prelievi al bancomat

Commissioni bancarie azzerate o fortemente semplificate per spese entro i 25 euro. È questo l'obiettivo a cui sta lavorando il sottosegretario del ministero dell'economia Alessio Villarosa per perfezionare lato coerenti gli incentivi ai pagamenti tracciati e che spiega nell'intervista a ItaliaOggi. Ok al cashback relativo al volume delle transazioni. Non verrà assolutamente applicata alcuna imposta o tassa sul prelievo di contanti.

BOOM DELL'EDILIZIA
In Germania gli stipendi già alti salgono ancora
Giardina a pag. 14

Il taglio di un terzo dei parlamentari è un risparmio dello 0,0000258% del pil



I 500 milioni risparmiati dal taglio dei parlamentari, che la maggioranza ha deciso di portare al voto finale, rappresentano lo 0,0000258% del pil nazionale. Come dire, per un cittadino che porta a casa 1.000 euro, un risparmio di euro 2,58 l'anno. Questa è la cifra che si elimina col taglio di un terzo dei parlamentari voluto dai grillini. Tuttavia, va anche detto che il taglio di 1/3 dei parlamentari ridurrebbe i pentastellati (dati nasometrici) a 147 deputati e 64 senatori (211). E se aggiungiamo il dimezzamento dei consensi (non abbiamo altro modo per stimare il futuro dei 5Stelle) avrebbero, alla fine della fiera, 74 deputati e 32 senatori (106 eletti di fronte degli attuali 323).

DIRITTO & ROVESCIO
Domenica scorsa, alla presenza della Regina Margherita di Danimarca, è stata inaugurata una nuova linea della Metropolitana di Copenhagen che è gestita dall'Asineta transitoria milanese (Atm), a conferma della competenza tecnica e del prestigio guadagnati nel mondo da questa azienda pubblica lombarda. Nel contempo è stata assicurata ad Atm la gestione e manutenzione della linea 1 e 2 per altri tre anni. L'attività dei milanese è stata internazionalmente riconosciuta non solo a livello tecnico internazionale ma anche dai 64,7 milioni di danesi, con un indice di soddisfazione superiore al 90%. Questa eccellenza è il frutto di più di mezzo secolo di impegno ma anche della guida di Bruno Botta che, di Atm, è stato il lungo presidente. Non essendo più rinnovabile il suo mandato, Botta accetto l'incarico del sindaco di Roma, Virginia Raggi, di mettersi alla guida della scassatissima Atac della capitale. Dalla guida è stato cacciato nel giro di pochi mesi perché la Raggi non voleva servire i romani ma solo la clientela che, a suo titolo, hanno la mani sulla capitale. Alle quali ha ceduto.

NUOVA AGEA
Cambia la governance nell'agricoltura italiana
Chiarello a pag. 33

SI CHIAMA YANDEX
Dopo la Cina anche la Russia si fa il suo YouTube
Mercuriali a pag. 14

TRE QUARTI DELL'ORGANICO
Scappano 200 giornalisti della ex Mondadori France
Capisani a pag. 19

E PER LE AZIENDE
Maxell, in Italia riparte dai proiettori per le scuole
Secchi a pag. 15

MEDIA
Sky sul podio del Prix Italia con i documentari sulla danza
a pag. 16

DA AGOSTO
Mediaset, la raccolta pubblicitaria torna a crescere
Secchi a pag. 17

Lavorare con tutta la sicurezza che merito.

One4Assurance

Scopri la gamma di soluzioni assicurative pensate per proteggere la tua impresa.

unicredit.it/one4assurance

La banca per le cose che contano. **UniCredit**

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per maggiori informazioni leggere i "Set Informativi" disponibili presso le Filiali UniCredit e sui siti delle Compagnie emittenti il prodotto assicurativo.



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

NAZIONALE

MARTEDÌ 1 OTTOBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 270 | Anno 20 - Numero 270 | www.lanazione.it



«GIOCHI» DEL 2032: OGGI IL DIBATTITO CON GLI ESPERTI

Olimpiadi, oltre il sogno sull'asse Firenze-Bologna

VETUSTI ■ A pagina 15



CAPSULE GOURMET **ristora**

SERVE PIÙ CORAGGIO

UN'ASPIRINA PER LA CRESCITA

di RAFFAELE MARMO

L PREMIER Giuseppe Conte vuole «far volare l'Italia». Un ambizioso e condivisibile proposito che, però, deve fare i conti con la realtà. Il Paese è a crescita zero, ma resterà ancora a terra, se la manovra del governo giallo-rosso è quella configurata nel Documento di economia e finanza varato ieri. Nella migliore delle ipotesi, siamo in presenza di un'aspirina per l'asfittica Azienda Italia.

■ A pagina 2

VOTO A 16 ANNI

SCORCIATOIA TROPPO FACILE

di P. F. DE ROBERTIS

D IFFICILE stabilire per legge il momento in cui un adolescente diventa un cittadino e può determinare la vita democratica del proprio Paese. Chiunque di noi conosce ragazzi che a quindici anni ragionano come un grande, e grandi che a trent'anni paiono bambinoni invecchiati. In fondo fino a metà anni Settanta votavano i ventunenni, poi arrivò il turno dei diciottenni.

■ A pagina 5

Iva ferma, mini taglio delle tasse

Manovra, giù il cuneo fiscale. 'Bonus Befana' per chi paga con la carta Servizi ■ Alle p. 2, 3 e 4



Shelly-Ann Fraser-Pryce festeggia con il figlio Zion la vittoria nei 100 metri

MAMMA MIA

TRE ATLETE MADRI SUL PODIO PIÙ ALTO AI MONDIALI DI DOHA

TURRINI e RABOTTI ■ A pagina 12

ABBASSARE L'ETÀ

Sì bipartisan: diritto di voto a sedici anni

POLIDORI ■ A pagina 5

DELITTO D'ANTONA

L'assegno dello Stato all'ex brigatista

RUGGIERO ■ A pagina 11

ESPERTI SCETTICI

Misure anti smog, ecco quali auto vengono fermate

Servizi ■ Alle pagine 6 e 7

VIA AL PROGETTO

Col supertreno Milano-Torino in sette minuti

MINGOIA ■ A pagina 9

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



CHIESA DI BOLOGNA

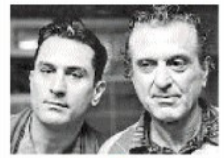
Tortellini al pollo pro islamici



SELLERI ■ A pagina 13

ROBERT DE NIRO

«Gay infelice, ecco i diari di mio padre»



DI CLEMENTE ■ A pagina 27

MASI CONDITIONERS

Clima Control Professional Devices
www.masicondioners.com

L'AGRICOLTURA MEDITERRANEA IN UN UNICO EVENTO
Mediterranean Agriculture in a single event

Save the date! **Save the date!**

Bari, 10-13 ottobre/October 2019

Saremo Presenti: **Pad. 19 Stand C11**

AGRILEVANTE



Oggi a € 1,50
con
Salute
Martedì
1 ottobre 2019
Anno 44 - N°232

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

VERSO IL DEF

Governo in manovra

L'asse Di Maio-Renzi blocca l'aumento selettivo dell'Iva. Meno fondi per il taglio del cuneo fiscale
Conte: caccia agli evasori, recupereremo 7 miliardi. Bonus "Befana" per chi paga con carta di credito
Voto a 16 anni, dal M5S a Zingaretti tutti d'accordo: facciamo

di *Rosaria Amato, Ernesto Assante, Giovanna Casadio, Annalisa Cuzzocrea, Goffredo De Marchis, Luisa Grion, Emanuele Lauria, Liana Milella, Roberto Petrini, Concetto Vecchio e Arturo Zampaglione* da pagina 2 a 11

L'analisi

Ma la crescita va finanziata

di **Francesco Manacorda**

Le prime scelte di politica economica annunciate ieri sera dal governo Conte-bis sono nel segno di una sostanziale - anche se forse obbligata - immobilità. Le condizioni esterne non sono negative. **a pagina 30**

Il punto

Il compromesso e i trabocchetti

di **Stefano Folli**

Cosa è successo in poche ore a Palazzo Chigi, tra una serrata discussione notturna e l'annuncio della raggiunta copertura finanziaria? In fondo lo stesso ministro dell'Economia aveva fatto capire che l'Iva sarebbe stata "rimodulata": viceversa tutto è stato smentito. **a pagina 31**

A Doha condizioni proibitive. Allarme per i Mondiali di calcio



▲ **I soccorsi** Il marciatore ucraino Maryan Zakalnytskyi, oro nella marcia 50 km agli Europei 2018, assistito al traguardo

Non si uccidono così anche gli atleti?

di **Emanuela Audisio**
a pagina 30 e 41

REPORTAGE

"Urla e pistole" Dentro lo show proibito di Boris

di **Antonello Guerrera**



▲ **Il leader** Johnson, 55 anni

Il comizio delirante "Brexit a fine mese Corbyn pollo al cloro"

Sono eventi vietati ai giornalisti. Sono ammessi solo i membri del partito conservatore di un Regno Unito sempre più pericolante. Ma la ressa è tanta e riusciamo a infilzarci nella sala strapiena confondendoci tra gli uomini della scorta, sua ombra perpetua. Mentre nella tarda serata di lunedì tutti sono a cena, Boris Johnson, che qui parlerà ufficialmente soltanto domani, fa tre comparsate inattese: una presso un ricevimento organizzato dai tory gallesi, una seconda dai conservatori scozzesi e infine un evento di un'associazione femminile. **a pagina 13**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Ius culturae, il caso

"Lascio lo sport Non vogliono che sia italiana"

di **Vladimiro Polchi**

Per la prima volta Alessia è andata al tappeto. A sconfiggerla è stata la burocrazia e una legge del '92. Alessia Korotkova è una campionessa nazionale di taekwondo e una "nuova italiana" appesa al permesso di soggiorno: «A 21 anni devo fermarmi, senza cittadinanza rischio di dover rinunciare al mio sogno». **a pagina 9**

Oggi c'è Salute



Tutti i segreti nella dieta dei centenari

Sommario

Esteri

12 La Cina mostra i muscoli Parata da superpotenza per festeggiare i 70 anni di **Filippo Santelli**

Cronache

18 I corsi privati di inglese vanno sullo smartphone E il prof viene declassato di **Matteo Pucciarelli**

Cultura

34 La lezione di natura del Barone rampante: il Calvino più attuale di **Alberto Asor Rosa**

NZ

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

Formula 1 Vettel e Ferrari verso il divorzio a fine stagione **STEFANO MANCINI - P. 37**

Toro I granata in dieci perdono a Parma nel finale **GUGLIELMO BUCCHIERI - P. 35**

Juve Sarrì: "Testa alla Champions" Un errore pensare già all'Inter" **BARILLA E BRUSORIO - P. 36**



LA STAMPA

MARTEDÌ 1 OTTOBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.270 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, DGB-TO II www.lastampa.it **GNN**

PRESENTATA LA MANOVRA DA 80 MILIARDI. DUBBI DI RENZI E DI MAIO. PALAZZO CHIGLI LANCIA I "GREEN BOND"

Iva congelata, servono 7 miliardi

Conte ottimista: li recupereremo dall'evasione. Gualtieri: possibile la rimodulazione delle aliquote

NESSUNO SCONTO DALLA UE

STEFANO LEPRÌ

Non è che al governo Conte 2 l'Unione europea farà lo sconto, se darà via libera a un deficit del 2,2% per il 2020, dopo aver accettato un anno fa solo il 2% per il 2019 dal Conte 1. Le regole di bilancio europee sono scritte per tener conto dell'andamento dell'economia, e permettono (sia pur in modo insoddisfacente) di spendere di più quando l'economia non va bene, come adesso.

Detto questo, rispetto alle severe regole originarie del Patto di stabilità, l'Italia continua a ricevere un trattamento di favore, come ha avuto sotto tutti i governi, sotto l'etichetta della «flessibilità». Però il vero sconto il Conte 2 se l'è fatto da sé sui mercati, dove smettendo di strillare «faremo il deficit che ci pare» lo «spread» si è all'incirca dimezzato, con risparmi di miliardi per il Tesoro.

CONTINUA A PAGINA 23

Il governo congela l'Iva ma servono sette miliardi. Il premier Conte manifesta ottimismo: li recupereremo dall'evasione. Il ministro dell'Economia, Gualtieri, non esclude la rimodulazione delle aliquote. Sulla manovra da trenta miliardi i dubbi di Renzi e Di Maio. Il capo del governo stoppa il leader di Italia Viva sul fisco: «Basta con i giochini e le fibrillazioni». Franceschini sferza l'ex presidente del Consiglio: «La smania di visibilità logora i governi».

BARBERA, BERTINI, SALVAGGIULO E SORGI - PP. 2-3

INTERVISTA A OLGA D'ANTONA

"No al reddito per chi ha ucciso il mio Massimo"

FRANCESCO GRIGNETTI

La notizia le ha causato un colpo al cuore. Una delle brigatiste assassine, una di quelle che nel maggio 1999 uccisero suo marito Massimo D'Antona, percepisce il reddito di cittadinanza. Per Olga D'Antona «ci sono cose che saranno pure legali, ma sono ingiuste». - P. 7

Abusate dal maestro di equitazione sette bambine tra i 6 e i 14 anni



A Caserta una ragazzina ha fatto arrestare il suo istruttore COFFO E LONGO - P. 13

CACCIARI SU GRETA: COME SALVINI, SEMPLIFICA TUTTO

I Verdi sfondano in Europa solo in Italia sono ai margini

L'ECCEZIONE DEL BELPAESE

DOVE I GREEN NON HANNO UN PARTITO

FRANCESCO BEI - P. 23

I Verdi si affermano in Europa ma non in Italia, dove ci sono gli elettori ma manca un partito. In Austria si lavora alla grande coalizione per il clima. Conservatori e ambientalisti cercano un'intesa per formare il nuovo governo: sarebbe il primo caso in Europa.

GIOVANNINI, PACI E TORIELLO - PP. 8-9

BUONGIORNO

L'idea di far votare i sedicenni - rilanciata ieri da Enrico Letta dopo che venerdì l'aveva avanzata Matteo Salvini davanti alla piazza ecologista, e solo ora accolta da Luigi Di Maio e Nicola Zingaretti, quindi tutti d'accordo - è davvero eccellente. Secondo i dati Ose-Pisa, da noi un sedicenne su cinque non è in grado di comprendere un testo. Uno straordinario balzo in avanti, visto che secondo i dati Ose-Pisa: il quarantasette per cento degli adulti italiani è analfabeta funzionale. La platea si impreziosisce, insomma. Toca però conservare un dubbio: non sarà la solita riforma studiata all'ammazzacaffè, vero? Perché il diritto di voto presuppone una serie di conseguenze: se uno a sedici anni ha la testa buona per partecipare alla scelta del governo del paese, ce l'ha anche per ottenere il porto

All'ammazzacaffè

MATTIA FELTRI

d'armi, acquistare casa, vivere da solo, come qualsiasi adulto rispondere penalmente delle sue azioni. In due parole, è maggiorenni. Altrimenti ci tocca dichiarare che la tessera elettorale è meno importante della patente di guida, o del libretto delle giustificazioni. Scelta peraltro in linea con l'azione politica di questo governo, avviato a una riforma costituzionale di taglio dei parlamentari, da 945 a 500, del tutto fuori da una strategia di ammodernamento istituzionale, e sulla sola motivazione che i parlamentari sono troppi, servono a poco, sanno giusto cambiare cascata: meglio risparmiare qualche milione di euro. Così si aumentano gli elettori e si riducono gli eletti, con l'aria di farlo perché fa ganzo, e per dire ai primi quanto siano decisivi i secondi. Povera, piccola democrazia.

STAMPA PLUS ST+

REPORTAGE

GIORDANO STABILE
Hotel nelle oasi Così l'Arabia punta sul turismo di massa **P. 11**

IL CASO

ALBERTO MATTIOLI
L'isteria del loggione sul Nabucco, Parma fischia il suo Verdi **P. 23**

LE STORIE

PAOLA SCOLA
In memoria dell'amico dona al paese un trattato del '500 **P. 28**

BRUNELLO VESCOVI
Nell'ex fabbrica un museo racconta il mestiere minerario **P. 28**

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enoteca@enoteca.it

Numero Verde **800 150 250**

bnodica

CAFFÈ DA AGRICOLTURA BIOLOGICA PER BAR **DICAF | BRA**



IL METODO MARCHIONNE
Oltre 300 pagine
Disponibile su www.classabbonamenti.com
e su [Apple](#) [Google](#) [Amazon](#) [Kindle](#)

Gli show di Parigi verso il gran finale con Valentino
La maison di Mayhoola porta in passerella look dalle tonalità fluo
servizi in MF Fashion



MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Inflazione giù, Bundesbank adesso è all'angolo

In Germania prezzi a +0,9% su base annua
Ninfore a pagina 7

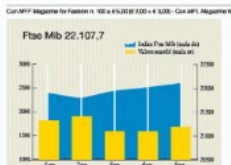
Anno XXXI n. 183
Martedì 1 Ottobre 2019

€2,00* *Class Editori*



IN EDICOLA

Patrimoni
ASSICURAZIONI & RIVOLUZIONI
IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI



MANOVRA PRONTA UNA NORMA TARGATA M5S CONTRO I RIDER DI BORSA. E IL TESORO STUDIA I BUONI GREEN

Tassato chi specula sui Btp

La misura amplia la Tobin Tax anche a coloro che effettuano vendite allo scoperto sui titoli di Stato Sconto sul bonus carte. Sì alla Nadeff, addio alle privatizzazioni. Nel 2020 pil +0,6%, deficit 2,2%
(Pira, Messia e Leone alle pagine 2, 3 e 4)

SECONDO IL CEO DI BANCO BPM, L'OPERAZIONE AVREBBE MOLTO SENSO ANCHE SE PER ORA NON CI SONO DOSSIER APERTI

Castagna apre a un'aggregazione con Ubi

Il banchiere punta a creare un nocciolo di soci stabili nel capitale in vista della prossima assemblea
(Gualtieri a pagina 13)

FOCUS OGGI
Enel sceglie Cammiseca per il board di Endesa
L'attuale responsabile di Edp chiamato a dare un'accelerazione «green» alla strategia della controllata spagnola del big elettrico italiano
Zoppo a pagina 11

Immobili, Ubs promuove Milano
La banca svizzera ritiene che il settore real estate nel capoluogo lombardo sia ancora appetibile
Castellarin a pagina 20

Anche la Roma studia azione legale sui diritti tv
Potrebbe seguire l'esempio di Fiorentina, Torino e Chievo e avviare iniziative contro Img, Mpsilva e B4 per la rivendita all'estero delle immagini della Serie A
Montanari a pagina 17

SEMESTRALE/1
Mediaset, senza la zavorra Premium anche l'Italia ritorna in utile
(Montanari a pagina 17)

AIUTI DI STATO
Il Wto dà ragione a Trump: ok a dazi miliardari Usa contro l'Ue per il caso Airbus
(Zangrandi a pagina 10)

Gruppo Ferrarini, a rischio il concordato di Salumi Vismara
(Montanari a pagina 17)

SEMESTRALE/2
Class Editori con più ricavi (+16%) L'ebitda torna positivo per 3 mln
(Mendaia a pagina 20)

IL CASO RAVENNA
Il gruppo Eni rischia di perdere un miliardo di euro per lo stop alle trivelle in Adriatico
(Zoppo a pagina 11)

A Piazza Affari gli yacht Ferretti varranno tra 700 mln e 1 mld
(Montanari a pagina 16)

IL ROMPISPRAD
Salvini e Renzi a caccia di grillini. Come richiamo, basta spostare rumorosamente qualche poltrona

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 M.I.S.E.?

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

FOCUS PMI

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

Il convegno annuale di Uiltrasporti. Un treno che viene dal mare: nuovi modelli di intermodalità

(FERPRESS) - 30 SET - Milano, Si svolgerà il 18 ottobre a Milano l'ormai tradizionale appuntamento di Uiltrasporti sul trasporto ferroviario merci. Il titolo del convegno di quest' anno (siamo alla sesta edizione) sarà: "Un treno che viene dal mare: il futuro del trasporto intermodale tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business ed impatti sul territorio". E' prevista la partecipazione dei presidenti delle regioni Lombardia Fontana e Liguria Toti, del presidente di **Assoporti** Rossi, di Maurizio Gentile AD di RFI, del direttore di Confetra Ivano Russo oltre ad economisti e numerosi dirigenti sindacali. Il dibattito sarà coordinato da Marco Romani, AD di Isfort. La relazione introduttiva sarà di Angelo Cotroneo, animatore da sei anni dell' appuntamento mentre le conclusioni sono affidate a Claudio Tarlazzi, segretario generale della Uiltrasporti. L' appuntamento è presso in cinema Anteo, Piazza XXV aprile 8. E' opportuno accreditarsi. Consulta il programma convegno.



Il Piccolo

Trieste

il punto

Rotatoria di accesso al Porto vecchio, accelerazione ai lavori dopo la Barcolana

Massimo Greco La rotatoria su viale Miramare con lavori annessi, la gara per il secondo lotto infrastrutturale, l' accordo di programma Comune-Regione-Autorità e la chiarezza sulla parte più vicina al centro cittadino (Greensam e parcheggio Ttp). E ancora la bonifica Barcola-Bovedo, il concretizzarsi dell' interesse imprenditoriale sui Magazzini 24-25 e la verifica sull' ipotesi di un progetto di parco sportivo verso Barcola firmato Benetton. Ecco l' eptalogo autunno-primavera su cui Giulio Bernetti, direttore del dipartimento comunale territorio-ambiente-economia, ha impostato una densa agenda di lavoro per rendere **Porto** vecchio una realtà vivente. Sette temi, a differente priorità. Evidentemente non tutto dipende da Bernetti, che opera a stretto contatto con il collega Enrico Conte e che comunque si rapporta con l' autorità politica, ma il calendario del campionato 2019-2020 sembra chiaro. La rotatoriaL' intervento tra via Miramare e l' ingresso nord di **Porto** vecchio sarà completato nel gennaio 2020. Dopo la Barcolana, allo scemare del traffico, si inciderà su viale Miramare, non prevedendo problemi alla circolazione. Fanno parte di questo pacchetto relativo al 1° lotto (5 milioni) il viale al servizio del Tcc e i cosiddetti "sottoservizi" (acqua, luce, gas). Poi stop ai lavori aspettando il Centro congressi ad aprile ed Esos a luglio. La garaNella primavera 2020, per guadagnare tempo, il Comune lancerà una gara europea sopra-soglia dal valore di 9 milioni: è il secondo lotto delle opere di infrastrutturazione, davanti e dietro il Magazzino 26, coinvolgendo l' asse viario confinante con il recinto ferroviario fino al portale.L' accordo di programmaDipiazza, Fedriga, D' Agostino lo debbono chiudere rapidamente. Il Comune prenderà l' iniziativa. Due obiettivi: la variante urbanistica al Piano regolatore e la costituzione della società consortile a tre per promuovere gli investimenti, che oggettivamente porta ritardo. La variante recepirà i quattro sotto-sistemi già approvati dal consiglio comunale: ludico-sportivo, culturale-congressuale, turistico-residenziale e, i "moli".La parte meridionaleÈquella più vicina al centro cittadino. Dopo la riqualificazione di piazza Libertà non ci sono più alibi: Greensam deve dare una risposta sui 5 magazzini in concessione da tre lustri, il Consiglio di Stato è chiamato a decidere il contenzioso Comune/Ttp sul parcheggio del Molo IV.La bonificaA Bernetti hanno portato una buona notizia: le analisi hanno accertato che l' acqua di Barcola-Bovedo non è contaminata. Quindi non vanno costruiti costosi contenimenti dei reflui e basterà coprire il terrapieno proteggendo il lato mare.Il parco sportivoL' idea era stata "esportata" da Benetton, per realizzare nella vasta area a nord del polo culturale-espositivo un' area per i cosiddetti sport "minori" (palestre, bocciofila, ecc.). Si attende documentazione.I Magazzini 24-25Per quanto riguarda l' utilizzo nei futuri di due dei numerosi magazzini storici, appunto il 24 e il 25, in effetti il Comune ha ricevuto manifestazioni di interesse. Ma anche in questo caso nessuna cart a ufficiale. --



Il Piccolo

Trieste

L'INCHIESTA DIRETTA DAL PM BACER

Morto in porto, si indaga sulle procedure

Accertamenti sul rispetto delle norme di sicurezza per individuare eventuali responsabilità nella tragedia di Riva Traiana

Gianpaolo Sarti Accertamenti sul rispetto delle normative in materia di sicurezza, ma anche sugli spazi di manovra e sull'organizzazione logistica nelle operazioni di carico-scarico. Si preannuncia ampia e complessa l'indagine che il pm Cristina Bacer sta avviando sulla tragedia del quarantaseienne triestino Roberto Bassin, il guardiafuochi della Cooperativa Servizi Portuali-Coosp travolto mortalmente da un semi rimorchio. L'incidente è avvenuto sabato sera sulla nave turca "Ephesus" ormeggiata al terminal Samer in Riva Traiana. Alla guida del semi rimorchio c'era un dipendente della Samer, di cui ovviamente andranno verificate le eventuali responsabilità nell'accaduto. Dopo l'episodio i sindacati avevano bloccato l'attività portuale con uno sciopero protrattosi per l'intera giornata di domenica. La Procura ha subito aperto un fascicolo di inchiesta. Il materiale investigativo in mano al pm Bacer è stato raccolto dalla Polmare, dalla Polizia scientifica, dall'Azienda sanitaria e dalla Capitaneria. Sono già stati sentiti i lavoratori portuali presenti sabato sera nel terminal oltre che il personale della nave. Nell'inchiesta giudiziaria saranno anche appurate le caratteristiche tecniche della ralla usata quella sera, cioè il trattore impiegato per lo scarico merci. Il veicolo deve rispettare determinate caratteristiche di sicurezza. Andrà quindi accertata l'abilitazione di chi era alla guida, così come il coordinamento delle procedure seguite. Sul tema della sicurezza l'indagine della Procura punta inoltre a verificare se gli addetti incaricati erano adeguatamente formati e informati sulle normative e i rischi collegati alle operazioni. E se al momento dell'incidente erano in corso attività portuali di altre imprese, sia a bordo della nave e che sul terminal, che potrebbero aver in qualche modo interferito. Da quanto risulta il quarantaseienne Bassin sarebbe morto sul colpo. O poco dopo l'impatto. L'ambulanza, comunque, non è intervenuta dopo 25 minuti dalla chiamata di soccorso, come lamentato dalla Cgil. Da fonti interne al porto si apprende che si è trattato di circa una decina di minuti. Ma, a questo proposito, l'assessorato regionale alla Sanità, che ieri ha diramato una nota in merito, è più chiaro. «La direzione della Sala operativa regionale delle Emergenze sanitarie - si legge nel testo - ritiene necessario precisare che il report dell'intervento rileva che l'ambulanza è arrivata sul luogo dell'incidente in 13 minuti, non in 25. Durante l'attesa dell'arrivo del mezzo di soccorso - prosegue la nota - gli operatori della Centrale hanno guidato chi era sul posto fornendo tutte le istruzioni per operare i primi soccorsi, dando anche indicazione all'utilizzo del defibrillatore semiautomatico esterno presente sulla nave». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Morto in porto, si indaga sulle procedure
Accertamenti sul rispetto delle norme di sicurezza per individuare eventuali responsabilità nella tragedia di Riva Traiana

Lavoratori Tom-Cgil: «Tutelare il lavoro in Ferreria»

Furti negli appartamenti Arrestati due georgiani Caccia al terzo complice

Addio a Lino Feliciano Fu partigiano "bianco" e rimane ferito in guerra

Molte donne in carcere per il caso di un'auto a noleggio

Dieci decessi in otto mesi, in Friuli Venezia Giulia si muore ancora di lavoro

A soli due giorni dalla tragica morte di Roberto Bassin avvenuta in porto a Trieste, l'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro Vega Engineering di Mestre ha diffuso i dati (basati sul report Inail) riguardanti i primi otto mesi del 2019

NICOLÒ GIRALDI

A soli due giorni dal terribile incidente mortale che è costato la vita al guardafuochi triestino Roberto Bassin, vengono pubblicati i dati nazionali relativi alle morti bianche e riferite ai primi otto mesi dell'anno in corso. L'analisi, condotta dall'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro Vega Engineering di Mestre e basata sui dati Inail disponibili, evidenzia come anche in Friuli Venezia Giulia (e nel capoluogo regionale) si muoia ancora sul posto di lavoro. Nel 2019 sono infatti 10 i decessi registrati in tutto il territorio regionale, con otto casi equamente divisi tra le province di Gorizia e Pordenone, e uno a testa per Udine e il capoluogo regionale. I dati a livello nazionale evidenziano un dato complessivo, sottolinea l'OSL, non evidenzia alcuna variazione rispetto al 2018 per quanto riguarda i morti sul lavoro, mentre quelli in itinere segnano una diminuzione dei decessi pari al 4 per cento rispetto all'anno scorso. Il maggior numero di vittime a livello nazionale viene registrato in Lombardia (73) mentre seguono la regione Lazio con 52, l'Emilia Romagna con 46 morti; nel vicino Veneto infine si registrano 35 casi in questi primi mesi del 2019, con la provincia di Vicenza maglia nera regionale. Per completare la panoramica sul nord-est, il Trentino Alto Adige ha registrato 16 casi di morte sul posto di lavoro che, secondo l'indice di incidenza (calcolato sul numero di infortuni ogni milione di occupati), lo vede in terza posizione a livello nazionale. Il commento: "Il decremento complessivo delle morti bianche registrato nei primi otto mesi del 2019 (pari al 4 per cento) non può che essere accolto positivamente. Il punto è che a diminuire sono essenzialmente gli infortuni mortali avvenuti in itinere (-11 per cento), mentre restano purtroppo pressoché invariati gli infortuni mortali verificatisi in occasione di lavoro (-1 per cento)" queste le parole di Mauro Rossato, Presidente dell'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro Vega Engineering. "Ciò significa che l'emergenza morti sul lavoro rimane - sottolinea ancora Rossato - e sono ancora i numeri a darne una triste conferma". Il settore dove si muore di più in Italia è quello manifatturiero dove sono state registrate 73 morti, seguito a ruota da quello delle costruzioni con dieci decessi in meno. Nei trasporti e magazzinaggio sono 56 le morti registrate, mentre nel commercio, riparazione di autoveicoli e motocicli i morti sono 29. A morire di più è la fascia tra i 45 e i 64 anni (317 le vittime sulle 493 totali); tre quarti delle persone morte sul posto di lavoro sono italiane, mentre sono 87 gli stranieri deceduti (con i romeni a "guidare" la triste classifica).



Grandi navi e Mose: si ricomincia Nuovo ministro, nuovo sopralluogo

Paola De Micheli verrà a Venezia per affrontare i dossier ereditati dal predecessore Danilo Toninelli. I dipendenti di Kostruttiva lanciano un allarme: «Futuro incerto per i lavoratori, politica assente»

ROBERTA BRUNETTI

IL DOSSIER VENEZIA VENEZIA Nuovo ministro, nuovo sopralluogo veneziano. Questione di qualche settimana e il neo vertice del Ministero delle Infrastrutture, la dem Paola De Micheli, sarà a Venezia per iniziare ad affrontare il loco quel dossier Venezia tanto corposo - tra grandi navi, Mose, salvaguardia - quando irrisolto. «Il ministro ha ben chiaro che questa è una priorità - annuncia il parlamentare veneziano, nonché compagno di partito della ministra, Nicola Pellicani -. In tempi rapidi sarà qui. Certo deve arrivare con un quadro chiaro, si sta preparando». Insomma dopo i tour veneziani del ministro Danilo Toninelli, presto toccherà alla De Micheli, che finora sui temi lagunari non si è sbilanciata. In pratica, con il cambio della guardia al Mit, tutto si è fermato: non si è più riunito il tavolo tecnico sulle grandi navi, indetto dopo gli incidenti di questa estate, nessuna scelta è stata presa per il super-commissario al Mose, né per il nuovo provveditore. Un fermo che continua, mentre l'attesa (e la preoccupazione) in città crescono. Ieri un gruppo di lavoratori di Kostruttiva, una delle società impegnate nei lavori del Mose, ha scritto una lettera aperta dai toni allarmati per i risvolti occupazionali dello stallo dei cantieri. VISITA & COMITATONE Una situazione complessa quella che si troverà ad affrontare De Micheli. «Ci siamo già incontrati una volta e le ho fatto un quadro rapido - spiega Pellicani - Ci dobbiamo rivedere e verrà a Venezia, nel giro di qualche settimana. È giusto che si prenda il tempo necessario per valutare le tante questioni, ma l'urgenza è massima». Pellicani ribadisce poi l'intenzione di chiedere il Comitato per l'«urgenza dell'urgenza», cioè la questione grandi navi, dove comunque «non si parte da zero. Il Comitato deve far completare lo studio sulla soluzione Marghera, per poi prendere una decisione. Intanto vanno approfondite le soluzioni provvisorie da mettere in atto già nella prossima stagione crocieristica». Intanto, però, quel tavolo tecnico voluto da Toninelli per cominciare a spostare le mega navi non si è più riunito, dopo la seconda e ultima riunione del 22 agosto in **Porto**. La stessa Autorità portuale si è messa in fila per avere udienza dal ministro. Ed è in attesa. LA GRANDE OPERA FERMA Stallo completo anche sul fronte Mose. «Non sono ancora state prese decisioni, né per la nomina del super commissario, né per quella del nuovo provveditore alle Opere pubbliche - conferma Pellicani - Sono ben consapevole dell'urgenza, anche in questo ambito, di rimettere in moto i lavori fermi ormai da due anni. Se il Consorzio Venezia Nuova continua a fare appalti per un valore di 70, 90 milioni l'anno, con poco meno di un miliardo di lavori che mancano, il Mose non si farà mai, altro che 2021! » L' ALLARME DEI LAVORATORI Questioni rilanciate ieri anche in una lettera aperta sottoscritta da una trentina di lavoratori di Kostruttiva. «Dopo il 2014, quando il sistema Mose si è dissolto, e nel corso di questi anni sono sparite le ditte consorziate e capofila, quali Grandi Lavori Fincosit, Condotte e Mantovani, che hanno cause e contenziosi per milioni di euro, sono state chiamate a sostituirle ditte nuove, che appartengono alla sfera delle piccole medio imprese. Imprese facenti parte del tessuto sociale, e che ne rappresentano l'economia sana e produttiva. Imprese che soffrono dei ritardi di pagamento da parte dell'ente committente, con conseguenti rischi di insolvenza nei confronti dei propri fornitori e dipendenti, tali da pregiudicare in qualche circostanza anche la loro continuità aziendale, quindi il fallimento».



Il Gazzettino

Venezia

Problema sottovalutato, accusano i lavoratori: «Ci si focalizza sul passato dimenticando che esiste un presente ed un futuro. Si assiste ad un continuo rimpallo di responsabilità, ma nessuno spende una parola sulle persone: 1500 occupati, 100 aziende che ancora oggi lavorano per la conclusione dei lavori di salvaguardia della laguna, tra mille difficoltà ed ostacoli». POLITICA ASSENTE «Lo Stato, dopo il pensionamento del provveditore Linetti ed in assenza di una nuova nomina, non ha la stessa forza di prima - prosegue la lettera - La Regione da molto tempo si è chiamata fuori dal tema gestione Mose, ed il Comune è impegnato sul fronte referendario ed elettorale, in un momento in cui risulterebbe necessaria la propria presenza e tutto il proprio peso istituzionale e rappresentativo. Non restano che i commissari, nominati per garantire nel rispetto delle leggi la conclusione dell' opera. Ma qualcosa si è inceppato, o non è mai partito, con coscienza o incoscienza. Così l' economia sana e produttiva di questo territorio, che esiste e che ruota intorno al Consorzio Venezia Nuova, si sta miseramente spegnendo nel silenzio più assoluto anche da parte di chi dovrebbe rappresentarlo questo territorio». Una conclusione che è un atto d' accusa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Linea diretta per le merci che ora vanno a passo d' uomo

Due ore per andare da Fusina allo scalo Il tracciato alternativo è molto più veloce

ALBERTO FRANCESCONI

MOBILITÀ MESTRE Per andare da Fusina allo scalo ferroviario di Marghera, all' interno dell' isola portuale, ci vogliono due ore. Un tempo improponibile, per le esigenze delle imprese e dell' economia globalizzata, dove le merci si devono trasferire alla velocità delle transazioni che avvengono per via telematica. Per rimediare a questa sindrome da bassa velocità, causata dalla rete attuale di binari che si intersecano con la viabilità ordinaria di **Porto Marghera**, il sindacato di ferrovieri Orsa ha fatto propria nei giorni scorsi uno studio di un ingegnere veneziano per un collegamento diretto dalla zona industriale alla linea ferroviaria Venezia-Milano. «La proposta - spiega Gabriele Pupolin, referente del Collegio ingegneri ferroviari italiani - nasce da una tesi di laurea che prende lo spunto dall' acquisizione, da parte dell' Autorità portuale, di due banchine nell' area di Fusina che prima servivano alle attività del Petrolchimico». Qui, peraltro, arrivano anche i binari che portano alla banchina dove ormeggiano i traghetti provenienti dalla Grecia. La proposta, illustrata al convegno sull' attuazione della Zona economica speciale per Marghera, prevede un innesto diretto di questi binari alla linea Venezia-Milano e alla linea dei Bivi. «In questo modo - spiega Pupolin - il passaggio a Sud della città non costringerebbe più i carri ferroviari a passare per Marghera scalo», andando poi a intasare il nodo della stazione di Mestre. L' **ALTRA BRETELLA** Nel corso dello stesso convegno promosso dall' Orsa Pupolin ha illustrato un' altra proposta relativa alla famigerata bretella ferroviaria per l' aeroporto Marco Polo. Il tracciato presentato è alternativo a quello ufficiale che prevede che, all' altezza dello snodo autostradale della Bazzera, si dirami una linea che, parallelamente alla bretella autostradale, arriverebbe all' aeroporto e con un percorso a cappio ritornerebbe a collegarsi alla Venezia-Trieste. «Ma il progetto ufficiale - spiega Ezio Ordigoni, segretario confederale dell' Orsa ed ex presidente della Municipalità di Favaro - si scontra con la necessità di abbattere circa 50 abitazione nell' abitato di Dese». Il tracciato proposto da Pupolin invece sarebbe più breve deviando dalla linea principale ben prima di Dese: «In questo modo - spiega l' ingegnere che ha illustrato la proposta - non sarebbe necessario realizzare un ponte sul fiume Dese e l' impatto per i residenti sarebbe molto minore». Unica controindicazione, il transito su una porzione del Bosco di Mestre. Un sacrificio che, a detta di Ordigoni, sarebbe limitato e comunque preferibile al disagio del transito a Dese. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

bettin REPLICA A TESSERIN

D'Alpaos: «Con l' aumento del livello il sistema delle paratoie sarà inutile»

VENEZIA. «Tra pochi anni», ammonisce l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos, «il livello del mare sarà aumentato. Le chiusure mobili non potranno essere azionate tutti i giorni, pena la morte della laguna. Dunque conviene pensare a difese di tipo diverso, come le insulae e l'isolamento della città». Non ha cambiato idea l'ingegnere, tra i massimi esperti di idraulica lagunare al mondo. «Contro le evidenze scientifiche», dice, «si continuano a progettare grandi opere distruttive. Come lo scavo di nuovi canali in laguna e il Mose». D'Alpaos è stato tra i primi scienziati a denunciare lo sfascio della laguna. La distruzione delle barene e dell'ecosistema, l'erosione che porta in mare ogni anno centinaia di migliaia di metri cubi di sedimenti. Un dissesto aggravato dal grande Mose. Sulle alternative alle navi da crociera, ripete D'Alpaos, occorre trovare una soluzione fuori dalla laguna. «L'aumento del livello del mare renderà impossibile gestire un porto in laguna». Anche Gianfranco Bettin non fa mistero della sua contrarietà alla grande opera per risolvere i problemi della laguna e l'aumento delle acque alte. «Nessuno parla dell'innalzamento del livello del mare?», risponde a Carlo Alberto Tesserin, procuratore di San Marco, «sono proprio, da sempre, i Verdi e gli ambientalisti, e oggi sono le ragazze e i ragazzi di Fridays For Future a porre con forza la questione, a denunciare l'inerzia o peggio dei potenti». «A proposito del Mose», continua, «la critica verde all'opera riguarda proprio il suo essere spiazzata di fronte alle previsioni sull'evoluzione del livello del mare, l'essere stata concepita a prescindere da ciò. E' chi l'ha voluta così sono i potenti che hanno condotto il mondo in questo stato. Sono loro a dover finire sotto accusa, non la nuova, benefica "marea verde" che attraversa il pianeta». --A.V.

PRIMO PIANO
La sottogiornale

L'allarme dell'esperto «Vedrete, il Mose ucciderà la laguna»

Il professor Albert Ammannen - «Sottovaluti gli effetti dell'innalzamento delle acque: le barriere di Giovanni Alpaos almeno 150 volte l'anno»

100 ml
Il livello di acqua alta previsto a novembre di questo anno è di 100 centimetri sopra il livello medio del mare. Il Mose non riuscirà a proteggerla.

78
Il numero di giorni in cui la laguna sarà allagata a novembre.

6 mld
Il volume di sedimenti che entrano nella laguna ogni anno.

94%
La percentuale di area lagunare che sarà allagata a novembre.

D'Alpaos: «Con l'aumento del livello il sistema delle paratoie sarà inutile»

Informazioni Marittime

Savona, Vado

Savona terminal auto, prorogata la concessione a Grimaldi

La società armatoriale ha ottenuto un allungamento di 17 anni, a fronte di un investimento di 7 milioni di euro

Il gruppo Grimaldi ha ottenuto da parte della **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale** l' allungamento di 17 anni , a fronte di un investimento di 7 milioni di euro, della concessione del Savona terminal auto . L' accordo prevede la realizzazione del nuovo park multipiano che può ospitare 2.500 autovetture oltre agli spazi al piano banchina destinati ai mezzi pesanti in import-export. Savona terminal auto (42mila metri quadri) movimentata mezzi come Volkswagen, Seat, Audi, Ford oltre a Maserati, ma è previsto l' arrivo di nuovi brand. La potenzialità di traffico è di 250 mila veicoli ogni anno con una capacità di stoccaggio di oltre 6.000 auto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

bettin REPLICA A TESSERIN

D'Alpaos: «Con l' aumento del livello il sistema delle paratoie sarà inutile»

VENEZIA. «Tra pochi anni», ammonisce l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos, «il livello del mare sarà aumentato. Le chiusure mobili non potranno essere azionate tutti i giorni, pena la morte della laguna. Dunque conviene pensare a difese di tipo diverso, come le insulae e l'isolamento della città». Non ha cambiato idea l'ingegnere, tra i massimi esperti di idraulica lagunare al mondo. «Contro le evidenze scientifiche», dice, «si continuano a progettare grandi opere distruttive. Come lo scavo di nuovi canali in laguna e il Mose». D'Alpaos è stato tra i primi scienziati a denunciare lo sfascio della laguna. La distruzione delle barene e dell'ecosistema, l'erosione che porta in mare ogni anno centinaia di migliaia di metri cubi di sedimenti. Un dissesto aggravato dal grande Mose. Sulle alternative alle navi da crociera, ripete D'Alpaos, occorre trovare una soluzione fuori dalla laguna. «L'aumento del livello del mare renderà impossibile gestire un porto in laguna». Anche Gianfranco Bettin non fa mistero della sua contrarietà alla grande opera per risolvere i problemi della laguna e l'aumento delle acque alte. «Nessuno parla dell'innalzamento del livello del mare?», risponde a Carlo Alberto Tesserin, procuratore di San Marco, «sono proprio, da sempre, i Verdi e gli ambientalisti, e oggi sono le ragazze e i ragazzi di Fridays For Future a porre con forza la questione, a denunciare l'inerzia o peggio dei potenti». «A proposito del Mose», continua, «la critica verde all'opera riguarda proprio il suo essere spiazzata di fronte alle previsioni sull'evoluzione del livello del mare, l'essere stata concepita a prescindere da ciò. E' chi l'ha voluta così sono i potenti che hanno condotto il mondo in questo stato. Sono loro a dover finire sotto accusa, non la nuova, benefica "marea verde" che attraversa il pianeta». --A.V.

PRIMO PIANO
La salvaguardia

L'allarme dell'esperto «Vedrete, il Mose ucciderà la laguna»

Il professor Albert Ammannen - «Sbattono tutti gli effetti dell'innalzamento delle acque: le barene si dissolvono, si affievoliscono»

100 mil
Il costo di lavoro per il Mose è di 100 milioni di euro. Il costo di gestione è di 78 milioni di euro l'anno. Il costo di manutenzione è di 6 miliardi di euro l'anno.

78
Il costo di gestione del Mose è di 78 milioni di euro l'anno.

6 mld
Il costo di manutenzione del Mose è di 6 miliardi di euro l'anno.

9,4%
Il costo di gestione del Mose è di 9,4% del costo di manutenzione.

D'Alpaos: «Con l'aumento del livello il sistema delle paratoie sarà inutile»

Luigi D'Alpaos

verifiche su licenze e autorizzazioni

Ieri controlli della Dia sui dragaggi in porto

Dia in porto a Savona per controlli e ispezioni antimafia. Ieri si sono presentati in banchina gli uomini della direzione investigativa antimafia di Genova, supportati da carabinieri e polizia dei comandi locali, per i controlli su personale impiegato, documenti, licenze e autorizzazioni sollecitati dalla Prefettura. Controlli concentrati in particolare nel maxi cantiere davanti alla Torretta per i lavori di ampliamento della banchina del terminal crociere con i dragaggi che sono in corso per rendere i fondali più profondi per le navi Costa più imponenti. Fondali che dovranno passare da 9 a 11 metri di profondità. Sono lavori «pubblici» commissionati dall' **Autorità portuale**. Proprio la natura pubblica dei lavori con un investimento di una decina di milioni di euro ha fatto attivare la Prefettura per i controlli. A. P. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La Dia in banchina, controlli antimafia sul personale di aziende e cantieri

Prefettura e Direzione investigativa impegnate a raccogliere dati L'obiettivo: evitare infiltrazioni nei cantieri dei nuovi fondali di Costa

Alberto Parodi / SAVONA Dia in porto a Savona per i controlli e ispezioni antimafia. Ieri mattina si sono presentati in banchina gli uomini della direzione investigativa antimafia di Genova, sup portati da carabinieri e polizia dei comandi locali, per i controlli su personale impiegato, documenti, licenze e autorizzazioni sollecitati dalla Prefettura. Controlli concentrati in particolare nel maxi cantiere davanti alla Torretta per i lavori di ampliamento della banchina del terminal crociere con i dragaggi che sono in corso per rendere i fondali più profondi e più accoglienti per le navi da crociera della Costa dalla stazza più imponente. Fondali che dovranno passare da 9 a 11 metri di profondità. Si tratta di lavori "pubblici" commissionati dall' **Autorità portuale** savonese, ora confluita nell' **autorità di sistema portuale** del mar occidentale. E proprio la natura pubblica dei lavori con un investimento di una decina di milioni di euro ha fatto attivare gli uffici della Prefettura per i controlli di rito per quanto riguarda l' ambito di competenza inerente il monitoraggio dei cantieri previsto dall' articolo 99 del decreto legislativo 81 del 2008 per cui il committente o il responsabile dei lavori deve trasmettere le "notifiche" sull' attività. La Prefettura che si occupa del monito raggio per evitare le infiltrazioni mafiose si è attivata per i lavori del nuovo approdo per la Costa Smeralda. L' "accesso" al cantiere del porto è stato affidato agli uomini della direzione investigativa ligure guidata dal colonnello dei carabinieri Mario Mettifogo. Nessun commento al termine della matti nata di ieri. Tra una decina di giorni circa verranno poi trasmessi i primi risultati su incroci e monitoraggi inerenti le interdetti ve antimafia e la fedina penale dei dipendenti trovati e censiti nell' area di cantiere delle ditte che lavorano anche in subappalto. Gli uomini della Dia si sono concentrati nell' identificare imprese e persone che si trovavano ieri nell' area di cantiere. Il lavoro della Dia parte da lì. Al comando provinciale dei carabinieri e in Prefettura si limitano a far sapere che il controllo di ieri erano attività di routine, controlli previsti e preliminari. Nessuna attività di indagine su soggetti specifici delegata dalla Procura, ma attività di controllo preventivo. Prevenzione delle infiltrazioni mafiose in porto. I lavori alla banchina principale del terminal crociere (zone 8-9-10 del bacino di Savona) porteranno il fondale utile di accosto da 9 a 11 metri di profondità. L' importo a base d' appalto era stato fissato a 17 milioni di euro. I lavori, tra cui quelli di rinforzo della banchina, sono stati affidati dall' **Autorità portuale** all' ati (associazione temporanea di impresa) composta da RCM Costruzioni srl (gruppo Rainone)/Fincosit chiamata a portare a termine i maxi lavori dei dragaggi per poter accogliere le navi di ultima generazione. I lavori legati alla posa dei pali avevano nelle settimane scorse causato la preoccupazione e la protesta dei residenti dei palazzi vicini. L' **Autorità di sistema portuale** aveva così installato un **sistema** di monitoraggio delle vibrazioni nelle zone più vicine al cantiere, lato banchina, oltre a barriere fonoassorbenti . -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Capitaneria, Asl e Arpal quantificheranno i danni prodotti dagli illeciti Il console Benvenuti: «Se abbiamo sbagliato, siamo pronti a pagare»

Capannoni abusivi in porto: blitz a palazzo San Giorgio per i carteggi sul caso Culmv

Tommaso Fregatti Marco Grasso Un blitz all' interno degli uffici dell' **Autorità Portuale** di palazzo San Giorgio per acquisire la documentazione e il relativo carteggio sulle concessioni portuali. Obiettivo: presentare il conto (economico) alla Compagnia Unica per le strutture abusive realizzate a Ponte Etiopia. Dopo i primi accertamenti sui capannoni illegali scoperti, l' avviso di garanzia al Console Antonio Benvenuti per abuso edilizio, realizzazione abusiva di innovazioni su area demaniale, deposito incontrollato di rifiuti, ora Capitaneria di Porto, Asl 3 e Arpal hanno deciso di quantificare economicamente l' illecito compiuto dai camalli genovesi. Questo attraverso l' analisi delle concessioni e le carte acqui site negli uffici dell' **Autorità Portuale**. Per questo nei giorni scorsi negli uffici della Capitaneria è stato sentito come persona informata sui fatti anche il viceconsole Luca Ledda. L' attività investigativa della Guardia Costiera lascia comunque tranquillo il console Benvenuti: «Ho scoperto in queste settimane - spiega al Secolo XIX - che posizionare un container in un' area dove si ha la concessione non è legale. Non lo sapevo, ne prendo atto. Certo, averlo saputo prima sarebbe stato meglio e non appena abbiamo avuto un rinnovo della concessione di altri quattro anni». Benvenuti si dice pronto a saldare le spettanze: «Siamo in attesa delle contestazioni economiche che ci devono essere mosse - prosegue - pagheremo quello che è giusto. Ci mancherebbe altro. Al tempo stesso vorrei ribadire che abbiamo utilizzato quelle strutture per lavorare e per poter svolgere al meglio la nostra attività all' interno dello scalo». L' indagine dunque si sviluppa su due fronti. Quella penale - il fascicolo è ancora in piedi - e quella amministrativa per l' occupazione illecita degli spazi. Tutto ruota attorno ad un maxi deposito di oltre sedicimila metri quadrati che si trova in via Africa nei pressi di ponte Etiopia. Rimessa che viene usata dai camalli della Culmv come "area officina e scuola di formazione **portuale**" e che, secondo le contestazioni sarebbe abusiva e non regolamentata. L' indagine che ha portato alle contestazioni al console partono due anni fa. E sono state dirette dal pubblico ministero Andrea Ranalli e dal procuratore aggiunto del pool ambiente Paolo D' Ovidio. Militari della guardia costiera svolgono un sopralluogo all' interno dello scalo **portuale**. Tra cui la riparazioni di veicoli come motorini, auto e piccole barche ma anche il deposito di alcuni rifiuti pericolosi. Per questo vengono inviate ai vertici della Compagnia Unica delle precise prescrizioni su come attrezzare l' area e come mettersi in regola. Prescrizioni (in grado di cancellare l' accusa penale), invece, che secondo la Procura non sono state rispettate. E così quattro mesi fa il nuovo blitz con le contestazioni formali che vengono messe nero su bianco e che mettono nel mirino il console della Compagnia che ora dovrà difendersi. Le aree che sono utilizzate dai camalli come carpenteria, zona di riparazioni, scuola **portuale**, mobilitazione container, attrezzeria, non sono state sequestrate. E restano nella piena disponibilità della Culmv. L' intervento della Capitaneria di Porto va inserito in una revisione delle concessioni portuali e della lotta all' abusivismo nello scalo genovese. -



Gruppo Costa -importante progetto di restyling

GAM EDITORI

30 settembre 2019 - Il Gruppo Costa Crociere scommette sulla capacità tecnica genovese e annuncia la decisione di portare a Genova un importante lavoro di restyling su una nave della flotta, per un investimento complessivo del valore di 50 milioni di euro. La commessa prevede anche il coinvolgimento del cantiere San Giorgio del Porto, ufficializzato con la firma di un accordo, presso la sede centrale di Genova della compagnia italiana, da parte di Michael Thamm, Amministratore Delegato del Gruppo Costa e Carnival Asia e Ferdinando Garrè, Amministratore Delegato di San Giorgio del Porto, alla presenza del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini**. I lavori, della durata di circa un mese, porteranno alla trasformazione di Costa neoRiviera, nave attualmente in servizio per il marchio Costa Crociere, nella nuova AIDAmira, destinata al marchio tedesco AIDA Cruises. Entrambi i marchi fanno parte del Gruppo Costa Crociere, leader di mercato in Europa e in Cina. Complessivamente saranno circa 1000 gli addetti coinvolti, di cui circa 150 diretti del cantiere. "Questo nuovo investimento sulla città di Genova, con un partner locale come San Giorgio del Porto, è un ulteriore segno tangibile del nostro legame con Genova e la Liguria e dell' impatto positivo che il nostro Gruppo può creare sul territorio. Abbiamo condotto uno studio a riguardo, che ha dato risultati davvero impressionanti: in un solo anno il Gruppo Costa ha generato in Europa un impatto economico di 12,6 miliardi di euro e oltre 63.000 posti di lavoro. La cantieristica navale rappresenta la parte più consistente di questo impatto, grazie al piano di espansione e rinnovamento della nostra flotta, ma particolarmente rilevante è anche il contributo che arriva direttamente da ogni ospite, pari a un valore medio di 74,60 euro in ciascun porto visitato. L' Italia è tra le mete preferite dai nostri ospiti, con 3,2 milioni di passeggeri movimentati, cifra destinata a crescere anche grazie ad AIDAmira, che nella prossima estate farà scalo in tre porti del Sud Italia" - ha dichiarato Michael Thamm, Amministratore Delegato del Gruppo Costa e Carnival Asia.



Costa Crociere: 12,6 miliardi di euro e oltre 63.000 posti di lavoro

GAM EDITORI

29 settembre 2019 - Le crociere confermano il loro contributo positivo per l' economia europea e italiana. In particolare il Gruppo Costa Crociere, leader nel settore in Europa e in Cina con 3,2 milioni di ospiti, nel 2018 ha generato un impatto economico totale di 12,6 miliardi di euro in Europa, creando oltre 63.000 posti di lavoro (Full Time Equivalent). È quanto emerge dallo studio, realizzato da Deloitte&Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, presentato oggi al Salone Nautico di Genova, con la partecipazione del Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Roberto Traversi, dell' Assessore alla Comunicazione, Formazione, Politiche giovanili della Regione Liguria, Ilaria Cavo, del Sindaco di Genova, Marco Bucci, del Sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, del Segretario Generale dell' Autorità di **Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, Marco Sanguineri, e del Presidente di Confindarma, Mario Mattioli. La costruzione di nuove navi nei cantieri è l' attività maggiormente rilevante sul piano dell' impatto economico a livello europeo del Gruppo Costa, con circa 4,5 miliardi di euro e oltre 20.000 posti di lavoro, grazie a un piano di espansione della flotta che prevede l' arrivo di 7 nuove navi entro il 2023, di cui due già entrate in servizio. Particolarmente rilevante è, inoltre, quanto direttamente generato dalla spesa degli ospiti nelle varie tappe della crociera, pari ad un valore medio di 74,60 euro a passeggero in ogni porto europeo toccato dalle navi della compagnia. Parallelamente, a conferma dell' importanza del settore nella promozione turistica del territorio, il 60% degli ospiti dichiara di voler tornare nelle destinazioni visitate. "Le crociere producono un valore e una ricchezza nelle città e nei paesi in cui operano che va ben oltre il percepito comune. Ogni euro speso dal nostro Gruppo, dai nostri ospiti o dal nostro equipaggio, genera un effetto moltiplicatore, creando un circolo virtuoso in grado di trasformare positivamente l' economia del territorio, garantendo continuità e rafforzando la stabilità dell' economia locale." - ha commentato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere. - "L' obiettivo del nostro studio è proprio quello di quantificare questo valore, focalizzandoci sull' Europa e sull' Italia, dove siamo leader e dove abbiamo una presenza storica e consolidata, affinché insieme alle comunità dei porti in cui facciamo scalo si possano costruire con maggiore consapevolezza programmi di sviluppo".



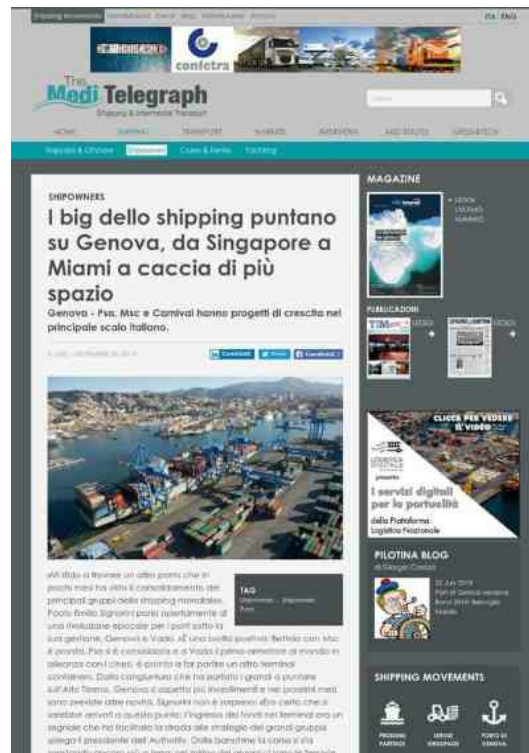
The Medi Telegraph

Genova, Voltri

I big dello shipping puntano su Genova, da Singapore a Miami a caccia di più spazio

SI.GAL

«Vi sfido a trovare un altro porto che in pochi mesi ha visto il consolidamento dei principali gruppi dello shipping mondiale». Paolo Emilio Signorini parla apertamente di una rivoluzione epocale per i porti sotto la sua gestione, Genova e Vado. «È una svolta positiva: Bettolo con Msc è pronta, Psa si è consolidata e a Vado il primo armatore al mondo in alleanza con i cinesi, è pronto a far partire un altro terminal container». Dalla congiuntura che ha portato i grandi a puntare sull' Alto Tirreno, Genova si aspetta più investimenti e nei prossimi mesi sono previste altre novità. Signorini non è sorpreso: «Ero certo che si sarebbe arrivati a questo punto: l' ingresso dei fondi nei terminal era un segnale che ha facilitato la strada alle strategie dei grandi gruppi» spiega il presidente dell' Authority. Dalle banchine la corsa si sta spostando ancora più a terra: nel mirino dei gruppi ci sono le ferrovie. «Noi stiamo facendo la nostra parte: il raddoppio del binario al Vte sarà operativo a gennaio. In concomitanza con il Terzo valico sarà pronta anche l' infrastruttura dei binari che serviranno a Bettolo e Sech e poi stiamo lavorando anche sul parco FuoriMuro, quello che serve gli altri terminal di Sampierdarena». Psa vorrebbe investire su questo fronte, ma non è l' unico gruppo: i treni e le manovre ferroviarie saranno il prossimo passo per gestire il traffico del porto di Genova. Battaglia tra grandi dall' ultima operazione, quella con cui Psa ha acquisito il controllo dei due principali terminal di Genova, Msc rischia forse di uscire ridimensionata nelle ambizioni: Bettolo senza la nuova diga avrà un' operatività limitata rispetto alle grandi navi che Gianluigi Aponte vorrebbe far approdare e mentre Psa ha eretto una diga non di mattoni, ma ugualmente in grado di contenere all' espansionismo di Ginevra. Signorini è però convinto del contrario: «Le dinamiche sono diverse tra grandi gruppi rispetto a questa lettura: se consideriamo gli investimenti fatti e programmati, Msc vuole chiaramente realizzare a Genova un importante quartier generale del gruppo». E ci sono due indizi che portano verso una strada con meno conflittualità: la storia della soluzione trovata per Bettolo, con un accordo tra soci-avversari che ha portato alla divisione pacifica degli interessi nel bacino storico dello scalo. E l' alleanza che Psa ha siglato nel mondo proprio con il gruppo di Aponte, con la gestione comune di diversi terminal. Rimane il nodo della diga che rischia di limitare l' operatività dei terminal: «Ecco, quella è la vera opera rivoluzionaria per Genova, quella in grado davvero di cambiare il volto anche della città». Il business d' oro delle crociere Non ci sono solo le merci, al centro del grande risiko internazionale che vede Genova al centro degli appetiti dei colossi dello shipping. Il ricchissimo business delle crociere ha riportato il capoluogo ligure al centro delle cronache e delle dispute. Msc, che a Genova ha trasferito gran parte dei suoi uffici realizzando un moderno centro direzionale a San Benigno, ha fame di spazi e sta concentrando il suo interesse sui progetti di recupero del silos Hennebique e dell' area, pregiatissima, di Ponte Parodi. Il motivo è noto: con il lancio del nuovo brand di categoria superiore, Msc si è posta l' obiettivo di costruire e gestire un terminal del lusso nel cuore del bacino storico genovese. Un' operazione anche immobiliare che potrebbe da una parte recuperare in pieno una zona della città sconosciuta anche ai genovesi, dall' altra portare in Liguria una fascia di turismo di grande interesse. Ma non è solo Msc a monitorare ciò che accade a Genova. Anche Costa Crociere, che in città ha mantenuto la sede principale, ha manifestato interesse per un nuovo terminal crociere. E Michael Thamm, ceo della compagnia controllata dall' americana Carnival, pochi giorni fa ha rivelato al Secolo XIX che l' obiettivo del gruppo è trovare uno spazio all' interno del waterfront disegnato da Renzo Piano. Il ruolo delle famiglie Diventa sempre più chiaro che le grandi famiglie genovesi in porto



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

stanno sparendo. Rimangono Aldo e Roberto Spinelli, capaci di resistere un po' per capacità e un po' per le alleanze strette con i fondi e con Msc sul terminal Rinfuse. «Ma è ingeneroso sostenere che spariranno - dice Signorini - perché sono comunque le famiglie ad aver dato il via alla trasformazione e ora la stanno governando». Signorini pensa al ruolo centrale di Giulio Schenone nell'operazione Sech-Psa e ai Messina che hanno aperto le porte a Msc e comunque gestiranno il gruppo con Ginevra. «Ma è anche giusto che abbiano pensato alla successione, trovando la strada che ci ha portato qui, ma non hanno avuto un ruolo marginale». Fronte lavoro Sulle banchine però si sta scaldando anche il fronte del lavoro. Il collettivo autonomo dei portuali ha già lanciato avvertimenti e la Cgil è in allerta: «L'operazione tra Sech e Psa è una risposta all'uscita di Gip da Bettolo - spiega Enrico Ascheri, l'uomo dei porti della Confederazione del lavoro - A noi interessa comunque che vengano mantenuti e migliorati i salari dei lavoratori e che ci sia un aumento dei livelli occupazionali. Vogliamo quindi che arrivi nuovo traffico, anche se lo stress dei lavoratori sta aumentando sempre di più. Ma se queste operazioni migliorano le condizioni dei lavoratori, per noi sono positive». C'è poi il capitolo sulla logistica: «Nei porti ci sono migliori condizioni che nella logistica» spiega Ascheri riferendosi ai contratti. «Bisogna esportare le migliori condizioni e non staremo a guardare se qualcuno pensa di fare il percorso inverso»

Citta della Spezia

La Spezia

Tremila chili in un giorno, a Cadimare cinquanta volontari immolano la loro domenica

Tre ancore, un ventina di copertoni di auto, suppellettili e altri materiali in legno, un impianto stereo, tubi in plastica, sono stati riempiti più di 100 sacchi di rifiuto indifferenziato. Recuperata perfino una barca affondata da tempo.

La Spezia - Con l'adesione del Comune della Spezia, di Acam Ambiente e dell' **Autorità di Sistema Portuale** più di 3000 Kg di rifiuti recuperati dalle zone a terra e nello specchio di mare antistante il borgo di Cadimare, nel Comune della Spezia. Più di cinquanta volontari impegnati nella pulizia a terra e a mare. È questo il risultato dell' iniziativa "Puliamo il mondo" svoltasi questa mattina a Cadimare, borgo marinaro del Comune della Spezia. Sono stati trovati: tre ancore, un ventina di copertoni di auto, suppellettili e altri materiali in legno, un impianto stereo, tubi in plastica, sono stati riempiti più di 100 sacchi di rifiuto indifferenziato. È stata altresì recuperata una barca affondata da tempo. Il tutto con l' apporto, oltre che di Legambiente e Pro Loco Cadimare, anche dei volontari della Società Mutuo Soccorso di Cadimare, dell' Associazione Borgata Nautica di Cadimare, del gruppo Sub della Pro Loco Cadimare, associazione HSA, dei volontari della Protezione Civile Life in the Sea, degli allievi dell' Onfa della base aeronautica di Cadimare accompagnati dai loro superiori militari, della sezione Consubim della Marina Militare con i loro superiori. "Si ringraziano anche Acam Ambiente e il Comune della Spezia, presente con l' assessore all' ambiente Kristopher Casati, per la collaborazione data. Ci auguriamo che questa iniziativa compori, sia da parte e dell' amministrazione comunale che dei cittadini, una cura e pulizia costante del borgo per tutto l' anno" - dicono gli organizzatori. Lunedì 30 settembre 2019 alle 09:10:11 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Il Nautilus

La Spezia

Il Presidente David Sassoli plaude alla Biennale della Logistica - BILOG 2019 e concede il patrocinio del Parlamento UE alla manifestazione

Il Presidente David Sassoli plaude a BILOG 2019 Biennale della Logistica e concede il patrocinio del Parlamento UE alla manifestazione che si terrà alla Spezia il 16 e 17 ottobre 2019 nel complesso fieristico LaSpeziaExpò

'Il Parlamento Europeo - si legge nella lettera di Sassoli - apprezza molto un evento che esaminerà le esigenze locali nel più ampio contenuto del mondo dei trasporti e mi congratulo per la scelta dei temi principali tra cui l'innovazione, la digitalizzazione, la cybersicurezza, i biocarburanti'. Particolare apprezzamento per il fatto che i partecipanti all'evento avranno l'opportunità di migliorare la propria conoscenza delle politiche dell'UE in materia di trasporti ed investimenti. La mostra-convegno è promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale a seguito di un accordo siglato nel 2015 con il Comune di Piacenza su proposta del Consorzio Servizi Infrastrutture e Logistica Piacenza, con l'intento di promuovere la componente internazionale della connessione tra il **porto** della **Spezia** e il polo logistico piacentino. Organizzato dalla Camera di Commercio Riviera di Liguria attraverso la propria azienda speciale Blue Hub, assieme a Circle, l'edizione di BILOG 2019 approfondirà le diverse esigenze del mondo marittimo e logistico. BILOG si aprirà mercoledì, 16 Ottobre alle ore 9 col il benvenuto delle Autorità ed il discorso introduttivo da parte di Iveta Radiová Coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo. Seguirà poi il panel dedicato a 'Marittimo e Logistica di fronte alle tendenze del 2030. Le sfide del mercato dei container e della logistica' con, tra gli altri, Alessandro Panaro, SRM; Daniele Testi, LSCT; Danilo Ricci, Tarros; Andrea Bardi, ITL. Seguirà la tavola Rotonda dal titolo: 'Guardando al settore marittimo e navale nel 2030. Come rafforzare la competitività salvaguardando un futuro sostenibile e resiliente' con la nota introduttiva di Axel Wenblad - WWF, Matteo Gasparato - Presidente UIR; Guido Nicolini - Presidente Confetra; Stefano Messina - Presidente Assarmatori; Zeno D'Agostino - ESPO; Christian Colaneri - RFI. A seguire la conferenza West Med sulla Crescita blu e la tavola Rotonda: 'Il nuovo regolamento TEN-T e le opportunità CEF 2' con Wojtek Sopinski - DG MOVE. A seguire 'Ultimo miglio ferroviario ed e-logistica' con, tra gli altri, Livio Ravera - Amministratore Delegato Mercitalia Shunting & Terminals; il Presidente di Fercargo; 'L'estensione TAF TSI alla e-logistica', con Lard Deiterling, Hacon; Piero Solcà di Hupac. Poi la sezione dedicata alla 'Port Community System, la strada da seguire'; 'Portnet e l'approccio all'International Fast and Secure Trade Lane' con l'intervento di Tarik Maouini, Agencie National de Ports, Marocco; 'Il **Porto** di La **Spezia**', Federica Montaresi ADSP. Il giorno seguente, giovedì, 17 Ottobre, riprenderanno le sessioni a partire dalle ore 9. In programma la Tavola Rotonda su 'Il sistema portuale di La **Spezia** ed il ruolo del retroporto di Santo Stefano' con nota introduttiva di Pablo Hoya - Zaldesa e Europlatform e rappresentanti degli operatori locali tra cui Alessandro Laghezza, Confindustria La **Spezia**; Giorgio Bucchioni, Presidente Agenti Marittimi; Andrea Fontana, Presidente Spedizionieri; Giovanni Cassone, Agenzia delle Dogane; Carla Roncallo, Presidente dell'AdSP; Paola Sisti, Sindaco di Santo Stefano. Tutta dedicata a 'La Logistica più sostenibile con BioLNG', a cura di SoS Log con Daniele Testi, Presidente SOS-LOGistica. Atena organizza un panel dal titolo 'Dalle navi intelligenti alle navi autonome' con, tra gli altri, Vincenzo Galati di Carnival Corporation e Matteo Masi di Wärtsilä. A seguire la Tavola Rotonda: 'Il **porto** connesso e la sua logistica'. Si terrà anche una sessione a cura degli Avvocati Marittimisti ed una dedicata a 'Il **Porto** del Futuro'. Le sessioni saranno parte in lingua italiana e parte in lingua inglese con servizio di traduzione simultanea a disposizione dei partecipanti. Per maggiori informazioni ed iscrizioni www.bilog.it



Assotir La Spezia dal presidente Roncallo

Tempi di attesa lunghi per autotrasportatori che operano nel settore container

Redazione

LA SPEZIA Nei giorni scorsi una delegazione di Assotir La Spezia guidata dal presidente provinciale, Sandro Spinetta, dal segretario provinciale, Stefano Tognoni e dal responsabile alle Infrastrutture e Portualità, Patrizio Loffarelli, si è incontrata con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Carla Roncallo e il segretario generale, Francesco di Sarcina, per confrontarsi sulle numerose criticità che gravano sugli autotrasportatori spezzini che operano nel settore container. La delegazione di Assotir ha evidenziato come la situazione delle lunghe soste di attesa per poter agganciare un container (un camion arriva ad attendere fino a 4 ore ed oltre) sia diventato un problema serio e annoso sul quale è necessario prendere provvedimenti immediati. L'associazione, infatti, ha evidenziato come sia necessario trovare soluzioni valide ed urgenti al fine di poter garantire ai trasportatori di lavorare meglio, dando loro la possibilità di svolgere più viaggi in un giorno, non terminando ore di impegno e guida in porto, e garantendo allo stesso tempo condizioni di maggiore sicurezza. L'AdSp ha comunicato di aver avviato già dei tavoli con la Prefettura di La Spezia e che verranno effettuati degli importanti investimenti infrastrutturali, nel medio e lungo termine, che porteranno al raddoppio degli spazi della cosiddetta banchina Garibaldi, destinata per l'appunto all'attività di movimentazione dei container. L'ingrandimento della banchina dovrebbe portare alla diminuzione del tiro dei container, dalle attuali 7 pile a 3, permettendo così di velocizzare le procedure di aggancio e sgancio, potendo godere di un maggiore spazio a disposizione di terminalisti e trasportatori. Altra richiesta affrontata quella sui tempi di attesa molto lunghi riscontrati al doppio gate del porto; Assotir La Spezia ha proposto di aumentare le postazioni per lo snellimento delle pratiche burocratiche. Nonostante tale problema sia connesso direttamente agli attuali limiti infrastrutturali del porto di La Spezia, la Roncallo ha comunicato che, a breve, parte delle postazioni dovrebbero essere spostate nella zona terminalistica di Santo Stefano di Magra, aiutando così la decongestione dei camion ai gate. Inoltre, Assotir ha proposto all'AdSp di attuare, anche nella realtà portuale di La Spezia, la Carta dei servizi, entrata a regime nel porto di Civitavecchia, con l'obiettivo di fissare tempi certi nella filiera della movimentazione e trasporto container. Lo scopo della Carta, individuando i soggetti più in sofferenza nella filiera, è proprio quello di stimolarli a raggiungere gli obiettivi previsti dalla Carta stessa. La presidente Roncallo, accogliendo positivamente la proposta di Assotir, ha fatto sapere che tale iniziativa passerà al vaglio degli uffici dell'Autorità per capire se potrà essere recepita. Prima della conclusione dell'incontro l'invito ufficiale all'associazione, da parte del presidente Roncallo e del segretario generale, a partecipare alle riunioni del tavolo di partenariato come uditori per fornire proposte utili volte a migliorare le condizioni della categoria.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with categories like 'SHIPPER', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Assotir La Spezia dal presidente Roncallo' with a sub-headline 'Tempi di attesa lunghi per autotrasportatori che operano nel settore container'. Below the headline is a photo of a meeting. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Further down, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Giusi Tauro: credito d'imposta specifico per la Zec' and 'Messina: innovazione è più importante di quella culturale'.

AUTORITA' PORTUALE

Il ritorno del Commissario «Presto nominerò il nuovo segretario generale»

Ferrecchi: «Voglio una struttura operativa a breve» Intanto stipendio sospeso a due dei tre dirigenti indagati

ANDREA TARRONI

RAVENNA Il secondo primo giorno di Paolo Ferrecchi. Come atteso, è giunta all' **Autorità di sistema portuale** l'ufficializzazione della nomina da parte della ministra Paola De Micheli del commissario che torna a sostituire Daniele Rossi, nuovamente sospeso dalla magistratura assieme al suo segretario generale Paolo Ferrandino e al direttore tecnico Fabio Ma letti. Ieri, dopo che venerdì scorso il ministero aveva reso ufficiale la nomina bis di Ferrecchi, ne è giunta la notifica in via Antico Squero e il dirigente della Regione Emilia Romagna ha già accettato e controfirmato l'atto, e oggi sarà pertanto a Ravenna nella sua veste di guida dell' Adsp dell' Adriatico centro -settentrionale. Si appresta a gestire una fase cruciale: nei prossimi giorni dovrà istruire la pratica per pubblicare il bando da quasi 250 milioni di euro che darà concretezza al progetto Hub. Quindi dovrà seguire le fasi cruciali del recupero del relitto della Berkan B, il cui semi -affondamento e le relative inchieste giudiziarie scaturite sono costate la sospensione ai vertici di via Antico Squero. Ed infine una partita molto attesa è quella sul possibile anticipo di alcune manutenzioni straordinarie, per ripristinare un pescaggio accettabile del porto canale reso sempre più precario dai progressivi insabbiamenti a cui il Can diano è storicamente incline. Ferrecchi ne è ben consapevole, motivo per cui precisa di «essere già operativo e sono anche al lavoro perchè lo sia l'intera struttura dell' **Autorità di sistema portuale** in breve tempo». Il commissario di via Antico Squero si riferisce ai tempi stretti con cui ritiene di dotarsi «per lo meno di un segretario generale, questo passo avverrà in tempi ragionevolmente brevi». Tra oggi e domani infatti Ferrecchi svolgerà i primi incontri con il personale dell' Adsp e venerdì potrebbe stabilire i tempi con cui convocare il Comitato di gestione **portuale** a cui proporre la nomina. Già dalla prossima settimana quindi potrebbero muoversi passi concreti. Prima che Rossi tornasse in sella provvisoriamente per i vizi procedurali che ne avevano invalidato la sospensione, Ferrecchi aveva avuto una intensa giornata di lavoro. Quella che gli aveva consentito di presenziare alla Conferenza di servizi che aveva dato il sostanziale via libera al bando per il progetto Hub. E che lo aveva anche costretto a un atto dovuto: quello della revoca dello stipendio per i due "sottoposti" sospesi, Ferrandino e Ma letti. Ma quel 18 settembre cruciale per la portualità ravennate lo aveva indotto anche a fare una promessa: incontrare la comunità **portuale**. «Ricalendarizzeremo anche questo appuntamento, è un passaggio - conclude Ferrecchi - al quale tengo molto».



AUTORITÀ PORTUALE DOPO LA SOSPENSIONE BIS DEI VERTICI, IERI FIRMATO IL DECRETO

Ferrecchi rinominato commissario

IL MINISTERO delle Infrastrutture e dei Trasporti, con un decreto firmato nel pomeriggio di ieri, ha nuovamente nominato l'ing. Paolo Ferrecchi commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale** di Ravenna. E' la seconda volta, nell'arco di un paio di settimane, che Ferrecchi viene nominato commissario dell'Adsp. La prima volta dopo la sospensione per un anno dei vertici dell'ente **portuale** in seguito alla vicenda della Berkan B. L'atto di sospensione risultò viziato nella forma e quindi il presidente Rossi, il segretario Ferrandino e il direttore tecnico Maletti tornarono nei loro uffici e cadde la nomina del commissario. Dopo l'interrogatorio di garanzia, il Tribunale si è nuovamente pronunciato per la sospensione e il ministero ha riproposto il decreto di nomina di Ferrecchi, che sarà a Ravenna nei prossimi giorni, pur mantenendo il ruolo di dirigente in Regione. Nel frattempo i manager sospesi hanno preannunciato ricorso al tribunale del riesame. IL PRIMO dossier che verrà aperto riguarda il verbale della Conferenza dei servizi che ha dato il via libera, con alcune prescrizioni, al progetto hub **portuale**. In particolare, viene autorizzato lo svuotamento della cassa di colmata Nadep, dalle cui sorti dipende l'avvio del progetto hub **portuale** e, fatto non secondario, anche la manutenzione ordinaria. L'obiettivo dichiarato di Ferrecchi è quello di uscire con il bando di gara tra metà e fine ottobre. Seguirà, quindi, l'iter che porterà all'assegnazione dei lavori. Nel frattempo dovrà andare avanti anche la normale amministrazione quotidiana dell'Adsp che, seppur con il commissario, resta comunque priva di figure di vertice come il segretario e il direttore tecnico. Servirà un periodo di rodaggio per vedere come potrà muoversi Ferrecchi che ieri ha dichiarato di «contare molto sul contributo che potrà venire dalla struttura». Io. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

5 RAVENNA CRONACA | Il Resto del Carlino | 01 ottobre 2019

Anziano molesta bimbe al parco

Lido Adriano, arrestato uomo di 84 anni. Le vittime hanno 11 anni



Un uomo di 84 anni, il signor Lido Adriano, è stato arrestato per molestie sessuali nei confronti di una bimba di 11 anni al parco di Lido Adriano. L'uomo è stato arrestato dai carabinieri della stazione di Lido Adriano, che lo hanno trovato mentre molestava la bimba. L'uomo è stato arrestato e portato in carcere. Le vittime hanno 11 anni.

LIBERATO

Il giudice valica nell'interrogatorio di Garino, il capo di un gruppo di criminali. A Pisa sbarcha il carcere.

Il giudice ha liberato il capo di un gruppo di criminali, Garino, dopo un interrogatorio di 12 ore. Garino è stato liberato e portato a Pisa. A Pisa sbarcha il carcere.

INQUANTO

Il ministro ha firmato il decreto di nomina di Ferrecchi. Il decreto è stato firmato il 30 settembre.

AUTORITÀ PORTUALE DOPO LA SOSPENSIONE BIS DEI VERTICI, IERI FIRMATO IL DECRETO

Ferrecchi rinominato commissario



Il ministro ha firmato il decreto di nomina di Paolo Ferrecchi a commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale di Ravenna. Il decreto è stato firmato il 30 settembre. Ferrecchi è stato nominato commissario straordinario dell'Adsp di Ravenna.

IRREGOLARITÀ FRA I DEPORTISTI: STACCATI 24 VERBALI

Il tribunale ha condannato 24 deportisti per irregolarità. Il tribunale ha condannato 24 deportisti per irregolarità.

LA SPANNA

Il tribunale ha condannato un uomo per spanna. Il tribunale ha condannato un uomo per spanna.

Porti: Ravenna; Ferrecchi nominato Commissario Straordinario

Con decreto Ministeriale del 27 settembre

L'ingegner Paolo Ferrecchi è stato nominato Commissario Straordinario della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale **Porto di Ravenna**. E' quanto si legge in una nota dell' ente secondo cui la nomina è avvenuta con un Decreto Ministeriale del 27 settembre notificato oggi. (ANSA).



Inchiesta Autorità portuale, a Ravenna torna il Commissario Ferrecchi

Lun 30 Settembre 2019 | Redazione Web

REDAZIONE WEB

RAVENNA. Paolo Ferrecchi torna, da commissario, alla guida dell' **Autorità di Sistema portuale** di Ravenna. La nomina, ufficializzata oggi da parte del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, segue quella del 14 settembre scorso, dopo la prima sospensione da parte della Procura della Repubblica dei vertici dell' Ente: il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il dirigente tecnico Fabio Maletti. Il provvedimento preso per l' inchiesta sul parziale affondamento nel canale Piomboni del relitto Berkan B con ipotesi di reato di inquinamento ambientale, abuso e omissione di atti d' ufficio, era poi venuto meno per un vizio di forma. Ma poi è stato riconfermato in seguito agli interrogatori di garanzia. Con la temporanea sospensione dell' interdizione di Rossi, Ferrandino e Maletti era venuta meno anche la nomina di Ferrecchi, che ora invece torna attivo sul Candiano. Quanto voteresti questa pagina? [Clicca sulla stella per votare](#) Voto medio / 5. [Conteggio voti:](#)

Questo articolo è stato generato automaticamente da un sistema di intelligenza artificiale per migliorare l'esperienza di lettura e l'accessibilità del sito.

Cronaca Cultura Spettacoli Sport Economia Arte di Mare Cibo Opinioni Editoria

RAVENNA

Inchiesta Autorità portuale, a Ravenna torna il Commissario Ferrecchi

Lun 30 Settembre 2019 | Redazione Web

Paolo Ferrecchi e Daniele Rossi, alla presidenza dell'Autorità portuale, Candiano (Ravenna)

RAVENNA. Paolo Ferrecchi torna, da commissario, alla guida dell'Autorità di Sistema portuale di Ravenna. La nomina, ufficializzata oggi da parte del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, segue quella del 14 settembre scorso, dopo la prima sospensione da parte della Procura della Repubblica dei vertici dell'Ente: il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il dirigente tecnico Fabio Maletti. Il provvedimento preso per l'inchiesta sul parziale affondamento nel canale Piomboni del relitto Berkan B con ipotesi di reato di inquinamento ambientale, abuso e omissione di atti d'ufficio, era poi venuto meno per un vizio di forma. Ma poi è stato riconfermato in seguito agli interrogatori di garanzia. Con la temporanea sospensione dell'interdizione di Rossi, Ferrandino e Maletti era venuta meno anche la nomina di Ferrecchi, che ora invece torna attivo sul Candiano.

Shock! Questo rigenera l'udito in 2 ore. Otorini sotto shock: questo è il metodo più efficace contro i problemi di udito...

AdSP Mare Adriatico centro settentrionale: Paolo Ferrecchi è stato nominato Commissario straordinario

(FERPRESS) - Roma, 30 SET - Con D.M. 411 del 27.09.2019, notificato in data odierna all' Ente è stato nominato Commissario Straordinario dell' **AdSP Mare Adriatico centro settentrionale**, il Dott. Ing. Paolo Ferrecchi.



Informare

Ravenna

Ferrecchi nominato nuovamente commissario straordinario dell' AdSP dell' Adriatico Centro-Settentrionale

Il decreto ministeriale è stato notificato oggi all' ente portuale Paolo Ferrecchi è stato nuovamente nominato commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, incarico che gli era già stato affidato a metà di questo mese a seguito di un provvedimento di interdizione dai pubblici uffici emesso nei riguardi del presidente, del segretario generale e di un dirigente dell' ente portuale nell' ambito di un' inchiesta giudiziaria sull' affondamento della nave Berkan B nel porto di Ravenna, provvedimento che in seguito era stato annullato per vizio di forma e quindi confermato.

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: "Ferrecchi nominato nuovamente commissario straordinario dell'AdSP dell'Adriatico Centro-Settentrionale". Below the headline, a sub-headline states: "Il decreto ministeriale è stato notificato oggi all'ente portuale". The main text of the article begins: "Paolo Ferrecchi è stato nuovamente nominato commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, incarico che gli era già stato affidato a metà di questo mese a seguito di un provvedimento di interdizione dai pubblici uffici emesso nei riguardi del presidente, del segretario generale e di un dirigente dell'ente portuale nell'ambito di un'inchiesta giudiziaria sull'affondamento della nave Berkan B nel porto di Ravenna, provvedimento che in seguito era stato annullato per vizio di forma e quindi confermato." Below the article, there is a search bar for "Cerca il tuo albergo" with fields for destination, arrival date, and departure date. At the bottom, there is a footer with contact information for inforMARE: "inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA" and phone/fax numbers.

Informazioni Marittime

Ravenna

Porto di Ravenna commissariato, di nuovo

Interdizione per un anno per presidente, segretario e direttore generale dell' autorità di sistema portuale

Nuova sospensione dagli incarichi per i vertici dell' Autorità di sistema portuale di **Ravenna**. Il Gip di **Ravenna**, Janos Barlotti, ha depositato una nuova ordinanza cautelare per il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il direttore generale Fabio Meletti. Si tratta di una nuova sospensione, dopo che la precedente era stata annullata dieci giorni fa in attesa che gli indagati fossero ascoltati dai magistrati. Contestualmente, il ministero dei Trasporti, con decreto del 27 settembre, ha nominato nuovamente Paolo Ferrecchi commissario straordinario. Le misure rientrano nell' indagine per concorso per abuso, omissione di atti d' ufficio e per inquinamento ambientale in relazione all' affondamento del relitto della Berkan B. La sospensione della dirigenza mette in difficoltà il sistema portuale il **Ravenna**, rallentando il progetto dell' hub portuale. Un caso giudiziario, come sottolineato da Federagenti, che mostra la fragilità dell' assetto istituzionale dei porti italiani, sovraesposti alle indagini. Ferrecchi è il secondo commissario portuale italiano in carica dopo Andrea Agostinelli, a capo di Gioia Tauro da diversi anni, **porto** ancora gestito come un' autorità portuale, ossia con l' assetto pre-riforma del 2016 che ha modificato la legge 84/94. Fino a qualche settimana fa era commissariato anche il sistema portuale di Livorno, il cui presidente e segretario generale sono rientrati dall' interdizione dai pubblici uffici.



Ferrecchi nominato di nuovo Commissario dell' Autorità di sistema portuale

Ferrecchi era già stato nominato il 16 settembre scorso, ma dopo che l' interdizione dei tre vertici era stata ritirata in seguito a un vizio di procedura il suo ruolo era automaticamente decaduto

Dopo la nuova sospensione dei vertici dell' **Autorità di sistema portuale** - nei giorni scorsi il Tribunale di Ravenna, nel contesto dell' inchiesta sulla Berkan B, ha nuovamente sospeso il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il direttore generale Fabio Maletti - il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha nuovamente nominato come commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale** Paolo Ferrecchi. Ferrecchi era già stato nominato il 16 settembre scorso, ma dopo che l' interdizione dei tre vertici era stata ritirata in seguito a un vizio di procedura il suo ruolo era automaticamente decaduto.

RAVENNA TODAY Economia

Ferrecchi nominato di nuovo Commissario dell'Autorità di sistema portuale

Ferrecchi era già stato nominato il 16 settembre scorso, ma dopo che l'interdizione dei tre vertici era stata ritirata in seguito a un vizio di procedura il suo ruolo era automaticamente decaduto

Redazione
16 settembre 2019

I più letti di oggi

- La storia che riguarda il...
Comunicato dell'Autorità di sistema portuale
- Condividi questa notizia...
"Meno una, ma..."
- La proposta di...
"Molte sono le..."

Accesso libero

17° FESTIVAL INTERNAZIONALE DEL CIRCO DI STRADA

**Migliaia di italiani...
scoprendo gli...**

**I migliori catini...
per qualità...
prezzi: scopri...**

Persone: Paolo Ferrecchi | Argomenti: autorità portuale | berkan b

parta:

f. Condividi | t. Tweet | g. +1

Potrebbe interessarti

De Xinterpar Car

Autorità portuale: Paolo Ferrecchi è di nuovo il Commissario Straordinario

Mercoledì 25 settembre scorso i vertici erano stati sospesi per la seconda volta dal Tribunale di Ravenna

La notizia era già nell'aria, ma da oggi, lunedì 30 settembre, è anche ufficiale: il Dott. Ing. Paolo Ferrecchi è stato nuovamente nominato Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale. Già direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione, Ferrecchi era già stato nominato lo scorso 16 settembre, in seguito a una prima sospensione dei vertici, ma dopo solo 3 giorni era decaduto a causa della revoca del provvedimento a carico del presidente Daniele Rossi, del segretario generale Paolo Ferrandino e del direttore generale Fabio Maletti. Sempre all' interno della vicenda che riguarda l' inquinamento ambientale causato dal relitto della nave Berkan B, mercoledì 25 settembre scorso i vertici erano stati sospesi per la seconda volta dal Tribunale di Ravenna, obbligando così l' Ente a nominare nuovamente il Commissario Straordinario. Leggi anche: 10 settembre 2019: Caso Berkan B: azzerati i vertici dell' **Autorità Portuale** 11 settembre 2019: **Autorità portuale**: "Gli interessati respingono fermamente gli addebiti" 15 settembre 2019: **Autorità Portuale**. Il commissario potrebbe essere Paolo Ferrecchi 17 settembre 2019: **Autorità Portuale**: il Commissario è Paolo Ferrecchi 19 settembre 2019: **Autorità Portuale**. Revocato il provvedimento di interdizione al presidente Daniele Rossi 25 settembre 2019: Nuovamente sospesi i vertici dell' **Autorità Portuale**.

The screenshot shows the website interface with the following content:

- Header:** Ravenna24Ore.it, HOME RAVENNA CERVIA FAENZA LUGO Q.
- Navigation:** Home, News, Local, Sport, Cultura, Economia, Cronaca, Opinioni, Servizi, Rubriche, Archivi.
- Weather:** 30 settembre 2019 - Ravenna, Cronaca. Temperature: 18°C, 22°C, 25°C.
- Main Article:**

Autorità portuale: Paolo Ferrecchi è di nuovo il Commissario Straordinario

Mercoledì 25 settembre scorso i vertici erano stati sospesi per la seconda volta dal Tribunale di Ravenna

La notizia era già nell'aria, ma da oggi, lunedì 30 settembre, è anche ufficiale: il Dott. Ing. Paolo Ferrecchi è stato nuovamente nominato Commissario Straordinario dell' autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale. Già direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione, Ferrecchi era già stato nominato lo scorso 16 settembre, in seguito a una prima sospensione dei vertici, ma dopo solo 3 giorni era decaduto a causa della revoca del provvedimento a carico del presidente Daniele Rossi, del segretario generale Paolo Ferrandino e del direttore generale Fabio Maletti.

Sempre all' interno della vicenda che riguarda l' inquinamento ambientale causato dal relitto della nave Berkan B, mercoledì 25 settembre scorso i vertici erano stati sospesi per la seconda volta dal Tribunale di Ravenna, obbligando così l' Ente a nominare nuovamente il Commissario Straordinario.

Leggi anche:

 - 10 settembre 2019: Caso Berkan B: azzerati i vertici dell' autorità Portuale
 - 11 settembre 2019: autorità portuale: "Gli interessati respingono fermamente gli addebiti"
 - 15 settembre 2019: autorità Portuale: il commissario potrebbe essere Paolo Ferrecchi
 - 17 settembre 2019: autorità Portuale: il Commissario è Paolo Ferrecchi
 - 19 settembre 2019: autorità Portuale: Revocato il provvedimento di interdizione al presidente Daniele Rossi
 - 25 settembre 2019: Nuovamente sospesi i vertici dell' autorità Portuale
- Right Sidebar:**
 - La stampa della settimana:** L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale.
 - Ravenna Festival:** L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale.
 - Agenda Eventi:** "L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale".
 - La Tua Lettera, la Tua Voce:** L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale.
 - Alle appuntamenti con i nostri:** L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale.
 - Per essere sempre informato:** L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale.
 - Notizie da Forlì:** L'idea di un' "autorità" di sistema portuale per il mare Adriatico centro-settentrionale.

Paolo Ferrecchi nominato nuovamente commissario dell' Autorità Portuale

Era di fatto decaduto con il ritorno al servizio di Daniele Rossi, ma era impensabile che il Ministero potesse avanzare un nome diverso in previsione del nuovo allontanamento dei vertici dell' **Autorità Portuale** dalla direzione dell' ente. In sostanza un pro forma, quindi, ma è comunque arrivata la nuova nomina del commissario straordinario. Dopo il secondo allontanamento della dirigenza dell' **Autorità Portuale**, sempre in merito all' inchiesta sulla Berkan B e alle ipotesi di responsabilità avanzate dalla magistratura, Paolo Ferrecchi è stato nuovamente incaricato a prendere il controllo del porto ravennate.



Il Nautilus

Livorno

Firma accordo di collaborazione tra il Comune di Livorno e RETE - Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città

Giovedì 3 ottobre alle ore 10.30 nella Sala Giunta del Comune di **Livorno**, il Sindaco di **Livorno** Luca Salvetti e il Presidente di RETE, Rino Bruttomesso, firmeranno un Accordo di Collaborazione tra il Comune di **Livorno** e RETE - Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città con sede a Venezia, per la costituzione e lo sviluppo del 'Nodo Avanzato di **Livorno**'. I 'Nodi Avanzati' sono centri operativi, promossi da uno o più Soci di RETE, nei quali si sviluppano attività di carattere formativo, di studio, ricerca e divulgazione, promosse come iniziativa locale, sotto il coordinamento di un Socio - in questo caso del Comune di **Livorno** e in particolare a livello operativo da parte dell' Assessore Barbara Bonciani con deleghe a **porto**, integrazione **porto** città, cooperazione e pace, innovazione università e relazioni internazionali - sotto la supervisione e la tutela dell' Associazione Internazionale. Obiettivo primario del Nodo Avanzato livornese è quello di favorire la collaborazione tra i vari attori pubblici e privati, a livello locale, per una migliore integrazione del **porto** nel contesto urbano e uno sviluppo condiviso del futuro della città-**porto**. Le attività che si svilupperanno nel nodo avanzato saranno finalizzate a garantire una maggiore competitività del sistema città-**porto**, a rafforzare l' immagine della città portuale di **Livorno**, a livello locale, nazionale ed internazionale, oltre che a migliorare la qualità di vita dei cittadini, in termini di riduzione dell' inquinamento urbano derivante dall' attività portuale. Il Nodo Avanzato, coordinato proprio dall' Amministrazione comunale, sarà strutturato in 4 tavoli tematici. In particolare il primo tavolo riguarderà la mobilità, i flussi passeggeri/equipaggi e il marketing urbano e territoriale; il secondo, l' identità marittima e la comunità; il terzo i trasporti, la logistica e l' occupazione e il quarto, l' ambiente. Come spiega l' assessore alla Portualità Barbara Bonciani: "Con la firma di collaborazione tra Comune di **Livorno** e Rete' ha dichiarato l' assessora al **Porto** e Integrazione **Porto**-Città Barbara Bonciani 'si lanciano le linee di mandato del Sindaco e del mio assessorato. **Livorno** assumerà il ruolo di centro operativo nazionale delle relazioni città **porto** e sarà la sede di quattro tavoli operativi che avranno come obiettivi la collaborazione tra le parti a livello locale, per una migliore integrazione del **porto** nel contesto urbano e la creazione di un modello di collaborazione che diventi esempio a livello locale, nazionale e internazionale. I tavoli saranno quattro così suddivisi: nel corso del primo tavolo saranno presi in considerazione la migliore gestione dei flussi turistici delle navi da crociera e degli yacht ed il lancio dell' offerta turistica delle città orientate su questo target. Il secondo tavolo, sulla sostenibilità ambientale, sarà finalizzato a migliorare l' inquinamento urbano derivante dalle emissioni delle navi, anche alla luce dell' obbligo per l' armatore di ridurre le quote di zolfo dei carburanti allo 0,5% dal primo gennaio 2020'. Presegue l' assessora ' Il terzo tavolo tratterà la valorizzazione dei luoghi e dell' identità marittima, uno di questi è l' apertura del faro alla città. Infine il quarto tavolo affronterà i temi dell' economia, dei trasporti e dell' occupazione. Le finalità dell' ultimo tavolo è la capacità di supportare investimenti infrastrutturali in atto per rendere competitiva la città-**porto** di **Livorno**'. I risultati dei tavoli saranno presentati tra un anno in ambito locale, nazionale ed internazionale. A questo proposito l' assessora Barbara Bonciani il 14 novembre si recherà a Cadiz in Spagna per presentare l' accordo firmato a **Livorno**, agli organi decisori di Rete.



ACCIAIO

Piombino ricomincia dall' export di rotaie

Jsw steel Italy (ex Lucchini) dopo sedici anni riprende le esportazioni Prime commesse dal Portogallo e adesso si guarda alla Spagna

Matteo Meneghella

L' ultimo bando di Rfi era stato un mezzo passo falso. Qui a Piombino, unico polo italiano per la produzione di rotaie per ferrovia, ci si aspettava una grossa fetta di un tender da 450mila tonnellate, invece ne sono entrate solo 184mila e il resto è andato in parti uguali ai concorrenti stranieri: Voestalpine, ArcelorMittal, British steel. Gli indiani di Jindal south west steel, che hanno rilevato dagli algerini di Cevital l' attività della ex Lucchini per rilanciarla, ora provano a guardare anche oltreconfine e, anche grazie ai nuovi lavori completati nel porto toscano, ritornano sulle strade dell' export, che queste produzioni non battevano da almeno sedici anni. Il primo assaggio si è visto nei giorni scorsi. Mai vista da queste parti una nave delle dimensioni della combi dock 1, lunga più di 160 metri, che ha attraccato al porto venerdì sera per caricare e portare in Portogallo rotaie lunghe 108 metri prodotte dalla ex Lucchini. È dal 2003, confermano dalla direzione, che lo stabilimento di Piombino non esportava rotaie. Ora riparte mettendo una bandierina sul mercato portoghese, e poi in quello spagnolo, «finora appannaggio esclusivo dei competitor» spiegano dall' azienda. Il carico di rotaie è arrivato nel fine settimana in banchina grazie alla rete interna di Jsw Steel Italy Piombino ed è stato movimentato con le tre gru della nave. Un lavoro di equilibrio con dei carichi di dimensione importante, suddiviso in tre tranches differenziate, per poter gestire al meglio il quantitativo di rotaie in partenza. «Mettiamo piede in un interessante mercato fino ad oggi controllato esclusivamente dai nostri competitor - spiega Virendar Bubbar, presidente di Jsw steel Italy -. Questo significa che a Piombino, grazie alla strategia di ripresa e grazie a una massa critica di lavoratori di grande esperienza, confermiamo di realizzare acciai di ottima qualità che ci rendono competitivi sul mercato internazionale. Stiamo ridando valore all' identità dell' acciaieria di Piombino che è l' unica in Italia a produrre rotaie, valorizzando così una storia tutta italiana». In una fase successiva un altro carico di rotaie in acciaio realizzato da Jsw steel Italy Piombino sarà inviato in Spagna, a Barcellona: 2mila tonnellate destinate al prolungamento di 37 chilometri di tratta della metropolitana cittadina. Nei giorni scorsi, intanto, si è concluso l' iter per la richiesta di rinnovo per ulteriori dodici mesi della cassa integrazione in deroga per le aree di crisi industriale complessa che coinvolge 1.661 dipendenti della Jsw steel Italy e i 151 della Piombino Logistics. Per le organizzazioni sindacali è «un passaggio importante il cui primo scopo è mettere in sicurezza il salario dei lavoratori». Restano però alcuni interrogativi sul piano industriale che, in estrema sintesi, prevedeva in prima battuta il riavvio dei treni per barre, vergella e rotaie e in un secondo step, previo uno studio di fattibilità, la realizzazione di almeno un forno elettrico per fare ripartire l' area a caldo. L' azienda ha confermato gli investimenti sui treni di laminazione, nonostante le difficoltà (per la vergella e soprattutto per le barre), a riproporsi sul mercato dopo i fermi produttivi della gestione precedente a Jsw. Nelle prossime settimane dovrebbe anche essere avviato il nuovo investimento per un impianto di tempratura delle rotaie. I programmi sull' area a caldo devono invece scontrarsi oggi con una situazione di mercato piatta (che però non si esclude possa evolversi nel futuro di medio-lungo periodo). «È stata sollecitata una convocazione al Mise - spiegano i sindacati -, consapevoli del ritardo



Il Sole 24 Ore

Piombino, Isola d' Elba

generato dal cambio della squadra di Governo, per verificare le reali intenzioni aziendali in prossimità della scadenza dei 18 mesi richiesti per una valutazione preventiva agli investimenti e per ottenere le risposte riguardanti il costo dell' energia che dovrà essere coerente con gli impegni assunti nell' accordo di programma». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Jsw esporta in Portogallo.

3.500 tonnellate di rotaie Combi Dock I in partenza

PIOMBINO. Le operazioni di carico della Combi Dock I, iniziate sabato mattina intorno alle 6, sono terminate ieri. La nave, attraccata da venerdì scorso al porto di Piombino alla banchina di Jsw Steel Italy, ha dunque imbarcato nella sua stiva tutte le 3500 tonnellate di rotaie ed è pronta a far rotta verso il Portogallo. La partenza è prevista per oggi e la nave tornerà a Piombino a fine ottobre per trasportare verso Lisbona un altro carico altrettanto consistente. Poi sarà la volta di una nave più piccola, che conterrà 1600 tonnellate di rotaie e successivamente ci sarà un carico che partirà alle volte della Spagna con rotaie destinate alla metropolitana di Barcellona. Jsw Steel Italy fa sapere che le operazioni si sono svolte senza problemi particolari e che, viste le dimensioni delle rotaie e della nave, è stato necessario calibrare le modalità d' azione e le tempistiche. Ricordiamo che Jsw ha ottenuto dalla rete ferroviaria portoghese un appalto che prevede l' esportazione di 8600 tonnellate di rotaie prodotte all' interno dello stabilimento piombinese, molte delle quali lunghe 108 metri: è la prima volta dal 2003 e non era mai successo che Jsw esportasse rotaie in Portogallo. La Combi Dock I attraccata a Piombino misura 162 metri di lunghezza e 25 di larghezza. La sua stiva, inoltre, può contenere fino a 4500 tonnellate di materiale. Le rotaie sono state arionate una alla volta, in più punti, e sono state sistemate nella stiva, una sopra l' altra, fino a raggiungere un' altezza di circa due metri. Le operazioni sono state condotte da una ventina di operai, tra personale dell' armatore e lavoratori di Piombino Logistics. -Claudia Guarino BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La nascita di Riotorto dalla villa romana alla Maremma dell'800
Venerdì a cena con la storia in compagnia dagli archeologi. Il ricavato della serata sarà devoluto a sostegno della ricerca

3.500 tonnellate di rotaie Combi Dock I in partenza
Le operazioni di carico della nave Jsw Steel Italy sono terminate ieri. La nave è pronta per la partenza verso il Portogallo.

Medicina Generale - Dermatologia Neurologia - Chirurgia Generale - Oftalmologia Diagnostica per Immagini
URGENZE 0565 855588
Via Piave 2, 57021 VENTURINA tel. 0565 855588 - animalecco@cheapnet.it
ORARIO: dal lunedì al venerdì ore 9.00 - 19.00 - sabato ore 9.00 - 13.00

Corriere Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Grandi operazioni di carico a Piombino per le rotaie dirette in Portogallo

30 Sep, 2019 PIOMBINO - Grande operazioni di carico nel porto di Piombino (Livorno) a bordo della nave Combi Dock 1 , ormeggiata alla banchina Jsw Steel Italy . Si tratta di una partita totale di 15 mila tonnellate di rotaie ferroviarie per la lunghezza di da 108 metri e dirette in Portogallo per il potenziamento del sistema ferroviario. Le operazioni di carico, sono iniziate sabato scorso che termineranno domani. Il materiale è arrivato direttamente in banchina dalla rete interna dello stabilimento e viene movimentato con tre gru di pertinenza della nave. A effettuare le operazioni sono i lavoratori di Piombino Logistics, che grazie a un accordo tra l' azienda, i sindacati e l' autorità di sistema portuale, potranno operare su altre banchine oltre a quella alla propria. ' È la prima volta che il porto di Piombino riceve una nave di queste dimensioni - ha dichiarato il presidente dell' Adsp **Stefano Corsini** - si tratta di un risultato importante che è stato reso possibile grazie all' impegno congiunto di azienda, sindacati e Autorità Portuale ' Anche il dirigente preposto per Piombino, Claudio Capuano , parla della importanza del risultato raggiunto : 'è un bel momento per Piombino - ha dichiarato- la Città e il porto hanno bisogno di sinergie istituzionali che consentano di affrontare e risolvere le criticità. L' autorità di sistema ha risposto all' appello e lo ha fatto concretamente. Oggi Piombino Logistics può cogliere appieno questa importante occasione di lavoro. Continuiamo così ' . Il commento di Confindustria Livorno Massa Carrara: " Un' altra tappa fondamentale sul tragitto della reindustrializzazione della costa toscana - è il commento

del direttore generale della Confindustria Livorno Massa Carrara - Dopo oltre dieci anni, le Acciaierie di Piombino, oggi Aferpi JSW acquisite dal gruppo Jindal, riprendono le esportazioni all' estero anche via mare del loro prodotto di punta, le rotaie di 180 mt . L' arrivo di Jindal a Piombino, dopo aver fugato lo spettro di vedere replicata un' altra Bagnoli, costituisce uno dei cardini per il progetto complessivo di ridare a Piombino la collocazione che le compete di secondo polo siderurgico d' Italia. Infatti, Jindal, insieme a Liberty Magona , Nuovo Pignone, Tenaris Dalmine, Piombino Industrie Marittime, Fucina Italia, fanno del porto di Piombino uno dei poli marittimi ad alto tasso di industrializzazione più dotati nel panorama nazionale. Tutto questo è il risultato di una forte alleanza di territorio tra Istituzioni, Industrie e Sindacati che deve consolidarsi ulteriormente per cogliere gli obiettivi dell' Accordo di Programma e la nostra Confindustria continuerà ad essere schierata con ogni supporto possibile ' .



Immagine
non disponibile

Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

15 mila tonnellate di rotaie da 108 metri da Piombino al Portogallo

Giulia Sarti

PIOMBINO Imprenditori e rappresentanti delle istituzioni, ma anche tanti dipendenti e collaboratori in banchina ad assistere alle operazioni di carico a bordo della Combi Dock 1. La nave, attraccata venerdì scorso alla banchina Jsw di Piombino, aveva già caricato una prima partita delle 15 mila tonnellate di rotaie da 108 metri che raggiungeranno il Portogallo per potenziarne il sistema ferroviario. Il materiale, arrivato direttamente in banchina dalla rete interna dello stabilimento, e movimentato con tre gru di pertinenza della nave, verrà caricato in 3-4 giorni, poi dopo altri 4 giorni e mezzo di viaggio raggiungeranno il porto di Lisbona. A effettuare le operazioni saranno i lavoratori di Piombino Logistics. È la prima volta - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini che il porto di Piombino riceve una nave di queste dimensioni. Si tratta di un risultato importante che è stato reso possibile grazie all'impegno congiunto di azienda, sindacati e Autorità portuale. Un risultato importante anche per il dirigente preposto per Piombino, Claudio Capuano: È un bel momento per Piombino, la città e il porto hanno bisogno di sinergie istituzionali che consentano di affrontare e risolvere le criticità. L'Autorità di sistema ha risposto all'appello e lo ha fatto concretamente. Oggi Piombino Logistics può cogliere appieno questa importante occasione di lavoro. Continuiamo così. Se già il giorno delle operazioni Luciano Guerrieri aveva rilasciato un commento, si aggiunge ora quello del direttore generale di Confindustria Livorno Massa Carrara Umberto Paoletti: Un' altra tappa fondamentale sul tragitto della reindustrializzazione della costa toscana. Dopo oltre dieci anni, le Acciaierie di Piombino, oggi Aferpi Jsw acquisite dal gruppo Jindal, riprendono le esportazioni all'estero anche via mare del loro prodotto di punta, le rotaie di 180 metri. L'arrivo di Jindal a Piombino, dopo aver fugato lo spettro di vedere replicata un'altra Bagnoli, costituisce uno dei cardini per il progetto complessivo di ridare a Piombino la collocazione che le compete di secondo polo siderurgico d'Italia. Infatti, Jindal, insieme a Liberty Magona , Nuovo Pignone, Tenaris Dalmine, Piombino industrie marittime, Fucina Italia, fanno del porto uno dei poli marittimi ad alto tasso di industrializzazione più dotati nel panorama nazionale. Tutto questo è il risultato di una forte alleanza di territorio tra istituzioni, industrie e sindacati che deve consolidarsi ulteriormente per cogliere gli obiettivi dell'Accordo di programma e la nostra Confindustria continuerà ad essere schierata con ogni supporto possibile.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancora crolli nell' arco antico del porto

La Soprintendenza continua a tacere, ma intanto si perdono altri pezzi

di PIERFRANCESCO CURZI ALTRI CROLLI dall' arco Capoleoni, nella zona portuale, l' opera monumentale d' epoca medievale ridotta al minimo storico. L' arco murario attaccato all' istituto Nautico della città continua a perdere pezzi e soprattutto non vengono prese misure per limitare un degrado infinito. Decine di frammenti sono crollati a causa delle intemperie, vento e pioggia, tra cui pezzi anche consistenti, sia dalla parte esterna dell' arco che dalla volta. Dalla soprintendenza ai beni culturali delle Marche non sono più arrivati segnali in tal senso, specie dopo l' insediamento della nuova dirigenza che della zona monumentale in questione non si è più interessata. L' ARCO monumentale è la conferma dell' abbandono e dello scarso interesse da parte delle istituzioni e la struttura è ormai vicina ad un degrado irreversibile. Oltre ai crolli delle parti, c' è da registrare il degrado generale della struttura, con la vegetazione spontanea che sta inghiottendo la parte a terra contribuendo ad un quadro davvero desolante. Senza dimenticare i rifiuti, bottiglie di plastica, confezioni di alimenti ecc., che ogni giorno la gente che passa lì davanti butta dentro l' area transennata. Ignoti, al tempo, hanno infatti piazzato una sorta di recinzione precaria per impedire alle persone di transitare attorno al monumento, di recente poi sono state piazzate altre trasenne e parti di segnaletica del tutto inutile. L' **Autorità portuale**, così come il Comune, affermano di non avere voce in capitolo, ma il silenzio più assordante è quello che arriva dalla Soprintendenza, la cui sede, in piazza del Senato, si trova ad un chilometro in linea d' aria. **NESSUN** sopralluogo sull' arco Capoleoni, così come per le altre testimonianze dell' area, storicamente molto importanti. A partire dagli scavi archeologici del Porto Traiano, la cui situazione sta diventando assurda. La Soprintendenza ha fatto piazzare un tirante di protezione per evitare altri crolli nella parte alta già interessata da una serie di episodi che hanno visto cedere un fronte di muro storico lungo una dozzina di metri. Le parti crollate sono ancora lì, a mo' di macerie mai recuperate e quel nastro verde per evitare ulteriori cedimenti fa quasi tenerezza. Al margine dell' area archeologica, lato Fincantieri, inoltre, la vegetazione spontanea è cresciuta a tal punto dall' aver creato una specie di boschetto. Davvero una pessima immagine per i turisti e i crocieristi in visita. Infine la Casa del Capitano, liberata dall' orpello del laboratorio/officina del nautico, demolito nei mesi scorsi. Da allora l' area è più libera, ma la struttura resta chiusa e soprattutto avvolta nel degrado. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ultimo miglio ferroviario, dall' Europa 4 milioni per Civitavecchia

30 Sep, 2019 CIVITAVECCHIA - Ultimo miglio ferroviario : l' Autorità di Sistema Portuale dei porti di Roma si è aggiudicata il finanziamento di 4 milioni di euro per l' adeguamento a standard europei delle infrastrutture ferroviarie all' interno del porto di Civitavecchia. Si tratta del potenziamento dell' ultimo miglio ferroviario previsto nel bando CEF dell' UE reti TEN-T. Il presidente dell' Authority Francesco Maria di Majo ha commentato: ' Nel corso degli ultimi anni, lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli, ma è l' infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale nello sviluppo di alcuni segmenti di traffico, soprattutto quelli in esportazione ', di Majo ha inoltre sottolineato: ' attualmente i binari non consentono di ospitare treni di lunghezza superiore ai 450 m; è richiesta, perciò, la scomposizione dei convogli per il carico e lo scarico, con notevoli 'perditempo', aggravati di costo ed inefficienze '. Il progetto, denominato 'Fast Track to the Sea', prevede investimenti complessivi per 18,5 milioni di euro finalizzati alla messa a modulo europeo di tutti i binari presenti all' interno del sedime portuale ed alla realizzazione di interventi puntuali che semplificheranno le manovre ferroviarie con un importante risparmio, sia in termini di tempi che di costi, per tutti gli utenti del porto ', spiega il presidente dell' Authority. ' L' obiettivo è quello di rendere quanto più possibile indipendenti ed efficienti i diversi cicli operativi connessi alle diverse attività merceologiche, obiettivo perseguibile solo attraverso l' integrazione logistica tra l' infrastruttura ferroviaria, le aree di pertinenza limitrofe e la viabilità di riferimento, al fine di una efficace ed efficiente gestione del traffico sia su ferro sia su gomma ', ha proseguito di Majo. 'Fast Track to the Sea' si inserisce, quindi, a pieno titolo, nella programmazione intermodale europea, dimostrando ancora una volta la rilevanza e l' importanza del porto di Civitavecchia nello scacchiere economico e marittimo internazionale e delle Autostrade del Mare, nonostante sia (ancora) inserita nella 'rete comprensive' e non (come invece auspicato) nella 'rete core', ha concluso il presidente dell' AdSP. Da un punto di vista tecnico, la realizzazione degli interventi, stimabile in poco meno di due anni di lavori da concludersi presumibilmente entro il 2022, consentirà l' arrivo e la partenza dei treni merci lunghi fino a 680 m direttamente al porto garantendo, così, una maggiore efficienza del sistema nel suo complesso.



Immagine
non disponibile

Commissione Ue aggiudica all' ADSP Civitavecchia altri 4 mln per potenziare l' ultimo miglio ferroviario

(FERPRESS) - Roma, 30 SET - E' arrivata l' ufficializzazione, a seguito della riunione a Bruxelles del Comitato CEF (Connecting Europe Facility), composto dai rappresentanti dei Ministeri dei Trasporti dei 28 Stati membri, l' esito del bando CEF Transport 2019 - priorità "Projects on the Comprehensive Network". Ancora una volta il **porto di Civitavecchia** si è aggiudicato un ulteriore finanziamento europeo a fondo perduto nonostante la concorrenza all' interno del bando fosse molto alta. Il finanziamento è di circa 4 milioni di euro e consentirà di adeguare a standard europei le infrastrutture ferroviarie all' interno dello scalo laziale. Soddisfatto il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo: "Nel corso degli ultimi anni, lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli, ma è l' infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale nello sviluppo di alcuni segmenti di traffico, soprattutto quelli in esportazione", dichiara il numero uno di Molo Vespucci. "Come noto, infatti, attualmente i binari non consentono di ospitare treni di lunghezza superiore ai 450 m; è richiesta, perciò, la scomposizione dei convogli per il carico e lo scarico, con notevoli "perditempo", aggravati di costo ed inefficienze". "Quella giunta ieri - continua di Majo - è, quindi, una notizia molto importante per il **porto di Civitavecchia**, soprattutto in termini di competitività dello scalo". "Il progetto, denominato "Fast Track to the Sea", prevede investimenti complessivi per 18,5 milioni di euro finalizzati alla messa a modulo europeo di tutti i binari presenti all' interno del sedime portuale ed alla realizzazione di interventi puntuali che semplificheranno le manovre ferroviarie con un importante risparmio, sia in termini di tempi che di costi, per tutti gli utenti del **porto**", spiega il Presidente dell' Authority. "L' obiettivo è quello di rendere quanto più possibile indipendenti ed efficienti i diversi cicli operativi connessi alle diverse attività merceologiche, obiettivo perseguibile solo attraverso l' integrazione logistica tra l' infrastruttura ferroviaria, le aree di pertinenza limitrofe e la viabilità di riferimento, al fine di una efficace ed efficiente gestione del traffico sia su ferro sia su gomma", prosegue di Majo. "Fast Track to the Sea" si inserisce, quindi, a pieno titolo, nella programmazione intermodale europea, dimostrando ancora una volta la rilevanza e l' importanza del **porto di Civitavecchia** nello scacchiere economico e marittimo internazionale e delle Autostrade del Mare, nonostante sia (ancora) inserita nella "rete comprensive" e non (come invece auspicato) nella "rete core", conclude il Presidente dell' AdSP. Da un punto di vista tecnico, la realizzazione degli interventi, stimabile in poco meno di due anni di lavori da concludersi presumibilmente entro il 2022, consentirà l' arrivo e la partenza dei treni merci lunghi fino a 680 m direttamente al **porto** garantendo, così, una maggiore efficienza del sistema nel suo complesso.



A Civitavecchia il corso di formazione "Formati al Porto"

È promosso dall' Escola Europea Intermodal Transport e dall' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale L' Escola Europea Intermodal Transport, centro di formazione europeo per il trasporto intermodale e la logistica, e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale promuovono il progetto "Formati al **Porto**" che mira a formare gli studenti delle scuole superiori e soprattutto delle università nel settore marittimo e in quello della logistica. L' obiettivo principale dell' iniziativa, già sperimentata nel **porto** di Barcellona, è quello di avvicinare e mettere in contatto le richieste specifiche delle aziende con le competenze offerte dal territorio in termini di professionalità. Il corso, in collaborazione con le più importanti associazioni nazionali del settore marittimo e di numerosi partner locali quali il Comune di Civitavecchia, l' Agenzia delle Dogane, l' Università della Tuscia, l' ITC Guido Baccelli, Automar, il Gruppo Ormeggiatori, la Port Mobility Spa e la Capitaneria di **Porto**, è sostenuto anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Formati al **Porto**" si terrà a Civitavecchia nella sede italiana della Escola Europea Intermodal Transport ubicata presso la sede dell' AdSP. «Uno degli obiettivi del corso - ha spiegato il direttore della Escola Europea, Eduard Rodès - è quello di creare uno spazio di sperimentazione e scoperta che possa attrarre sempre più persone in questo settore e, allo stesso tempo, garantire uno sviluppo professionale. Il **porto** ed i suoi operatori, la comunità portuale, mettono le loro conoscenze, infrastrutture ed attrezzature al servizio della formazione e, quindi, della città stessa. La formazione e la promozione dell' occupazione - ha sottolineato Rodès - devono, quindi, costituire lo spirito che muove "Formati al **Porto**", con la complicità e l' aiuto di tutti». «È indubbio - ha commentato il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - che il trasporto marittimo sia, oggi, uno degli assi principali su cui si muove il commercio mondiale. Il crescente utilizzo delle cosiddette "Autostrade del Mare", voluto fortemente dall' Unione Europea, ha portato notevoli benefici in termini di decongestionamento delle reti terrestri, facilitazione del flusso delle catene logistiche e riduzione dell' impatto ambientale. Oggi, il **porto** di Civitavecchia avverte, ancor più di ieri, la necessità di offrire servizi competitivi e, soprattutto, di investire sul fattore umano formando una comunità logistica che sia capace di affrontare le sfide future e di collocare strategicamente il **porto** in prima linea nell' attività logistica del Mediterraneo. Da qui l' importanza di una formazione specifica in trasporto intermodale e Autostrade del Mare che permetterà di disegnare, costruire e gestire con maggior efficienza e sicurezza le operazioni logistiche porta a porta, offrendo gli strumenti necessari per analizzare i costi diretti e l' impatto ambientale. Tutti elementi fondamentali per le imprese che mirano ad aumentare la propria competitività sul mercato».



Civitavecchia: 4 milioni dall'Europa

Aggiudicato il bando Cef per potenziare l'ultimo miglio ferroviario

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA È positivo l'esito del bando Cef (Connecting Europe facility) transport 2019, priorità Projects on the comprehensive network per il porto di Civitavecchia. La decisione ufficiale, giunta dopo la riunione a Bruxelles del Comitato Cef, composto dai rappresentanti dei ministeri dei Trasporti dei 28 Stati membri, aggiudica allo scalo laziale un ulteriore finanziamento europeo a fondo perduto di circa 4 milioni di euro, nonostante la concorrenza all'interno del bando fosse molto alta. Questo risultato, che consentirà di adeguare a standard europei le infrastrutture ferroviarie all'interno dello scalo laziale, è stato accolto con soddisfazione dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo: Nel corso degli ultimi anni, lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli, ma è l'infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale nello sviluppo di alcuni segmenti di traffico, soprattutto quelli in esportazione. Come noto, infatti, attualmente i binari non consentono di ospitare treni di lunghezza superiore ai 450 metri; è richiesta, perciò, la scomposizione dei convogli per il carico e lo scarico, con notevoli perdite di tempo, aggravati di costo ed inefficienze. Quella giunta ieri -continua di Majo- è, quindi, una notizia molto importante per il porto di Civitavecchia, soprattutto in termini di competitività dello scalo. Il progetto, denominato Fast track to the sea, prevede investimenti complessivi per 18,5 milioni di euro finalizzati alla messa a modulo europeo di tutti i binari presenti all'interno del sedime portuale ed alla realizzazione di interventi puntuali che semplificheranno le manovre ferroviarie con un importante risparmio, sia in termini di tempi che di costi, per tutti gli utenti del porto. L'obiettivo -spiega- è quello di rendere quanto più possibile indipendenti ed efficienti i diversi cicli operativi connessi alle diverse attività merceologiche, obiettivo perseguibile solo attraverso l'integrazione logistica tra l'infrastruttura ferroviaria, le aree di pertinenza limitrofe e la viabilità di riferimento, al fine di una efficace ed efficiente gestione del traffico sia su ferro sia su gomma. Fast track to the sea si inserisce, quindi, a pieno titolo, nella programmazione intermodale europea, dimostrando ancora una volta la rilevanza e l'importanza del porto di Civitavecchia nello scacchiere economico e marittimo internazionale e delle Autostrade del mare, nonostante sia (ancora) inserita nella rete comprehensive e non (come invece auspicato) nella rete core, conclude il presidente dell'AdSp. Da un punto di vista tecnico, grazie al bando Cef, in poco meno di due anni si dovrebbero realizzare gli interventi, che si dovrebbero chiudere entro il 2022, consentendo l'arrivo e la partenza dei treni merci lunghi fino a 680 metri direttamente al porto garantendo, così, una maggiore efficienza del sistema nel suo complesso.



Porto di Civitavecchia: bando CEF dell' UE reti TEN-T.

GAM EDITORI

29 settembre 2019 - E' arrivata l'ufficializzazione, a seguito della riunione a Bruxelles del Comitato CEF (Connecting Europe Facility), composto dai rappresentanti dei Ministeri dei Trasporti dei 28 Stati membri, dell'esito del bando CEF Transport 2019 - priorità "Projects on the Comprehensive Network". Ancora una volta il **porto di Civitavecchia** si è aggiudicato un ulteriore finanziamento europeo a fondo perduto nonostante la concorrenza all'interno del bando fosse molto alta. Il finanziamento è di circa 4 milioni di euro e consentirà di adeguare a standard europei le infrastrutture ferroviarie all'interno dello scalo laziale. Soddisfatto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo: "Nel corso degli ultimi anni, lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli, ma è l'infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale nello sviluppo di alcuni segmenti di traffico, soprattutto quelli in esportazione", dichiara il numero uno di Molo Vespucci. "Come noto, infatti, attualmente i binari non consentono di ospitare treni di lunghezza superiore ai 450 m; è richiesta, perciò, la scomposizione dei convogli per il carico e lo scarico, con notevoli "perditempo", aggravati di costo ed inefficienze". "Quella giunta ieri - continua di Majo - è, quindi, una notizia molto importante per il **porto di Civitavecchia**, soprattutto in termini di competitività dello scalo". "Il progetto, denominato "Fast Track to the Sea", prevede investimenti complessivi per 18,5 milioni di euro finalizzati alla messa a modulo europeo di tutti i binari presenti all'interno del sedime portuale ed alla realizzazione di interventi puntuali che semplificheranno le manovre ferroviarie con un importante risparmio, sia in termini di tempi che di costi, per tutti gli utenti del **porto**", spiega il Presidente dell'Authority. "L'obiettivo è quello di rendere quanto più possibile indipendenti ed efficienti i diversi cicli operativi connessi alle diverse attività merceologiche, obiettivo perseguibile solo attraverso l'integrazione logistica tra l'infrastruttura ferroviaria, le aree di pertinenza limitrofe e la viabilità di riferimento, al fine di una efficace ed efficiente gestione del traffico sia su ferro sia su gomma", prosegue di Majo. "Fast Track to the Sea" si inserisce, quindi, a pieno titolo, nella programmazione intermodale europea, dimostrando ancora una volta la rilevanza e l'importanza del **porto di Civitavecchia** nello scacchiere economico e marittimo internazionale e delle Autostrade del Mare, nonostante sia (ancora) inserita nella "rete comprensiva" e non (come invece auspicato) nella "rete core", conclude il Presidente dell'AdSP. Da un punto di vista tecnico, la realizzazione degli interventi, stimabile in poco meno di due anni di lavori da concludersi presumibilmente entro il 2022, consentirà l'arrivo e la partenza dei treni merci lunghi fino a 680 m direttamente al **porto** garantendo, così, una maggiore efficienza del sistema nel suo complesso.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tvn: domani il consiglio comunale aperto

Appuntamento alle 15 all' aula Pucci. Intanto la Fiom Cgil esprime preoccupazione per occupazione e ripercussioni ambientali: chiesto un incontro anche al nuovo Governo

CIVITAVECCHIA - Sul dopo carbone e sul futuro di Torre nord è stato chiesto un incontro anche al nuovo Governo. Lo ha confermato il segretario della Fiom Cgil, Giuseppe Casafina, che ribadisce come sia necessario discutere nelle più alte sedi istituzionali di quello che avverrà nei prossimi anni, andandolo a governare, senza subire nuove imposizioni. "Enel non può decidere per tutti - hanno infatti sottolineato dal sindacato - dalle Istituzioni ci aspettiamo azioni urgenti in coerenza con questi problemi, a partire dal consiglio comunale di domani. L' indotto metalmeccanico di Tvn rimane in stato di agitazione e continueremo la mobilitazione per il rispetto della sicurezza, del lavoro e dell' ambiente". Domani pomeriggio, infatti, è convocata la seduta aperta del consiglio, alle 15, con tema: ""Centrale Enel, criticità ed opportunità della riconversione, riflessi sulla situazione occupazionale del porto", alla quale sono stati invitati i Ministeri competenti - e quindi Trasporti, Sviluppo Economico, Politiche sociali e lavoro, ed Ambiente - il presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti ed i presidenti delle commissioni regionali alle Infrastrutture, politiche sociali, ambiente, lavoro e sviluppo economico. E ancora Enel, la Asl Rm4, l' **Autorità di sistema portuale**, Unindustria, Cna, Confcommercio, Federlazio, Legacoop, parlamentari e consiglieri regionali del territorio ed i rappresentanti sindacali. Sarà l' occasione per iniziare una discussione ed evidenziare gli obiettivi comuni da raggiungere. "Dopo il fermo, la centrale di Torrevaldaliga Nord ha ripreso le attività - ha aggiunto il segretario della Fiom Casafina - continua ad esserci bisogno di interventi ordinari sugli impianti, ma non ci risulta che siano state prese contromisure straordinarie adeguate per evitare che si ripetano altri rischi come quelli dei mesi scorsi. Quanto all' ambiente, tema importante che riguarda tutti, a volte è sufficiente guardare gli impianti in controluce. Da Enel non arrivano previsioni su quanto durerà la ripresa: ribadiamo che non può più essere il solo mercato a stabilire quanto si lavorerà, nè come si arriverà alla transizione, che sarà un processo realmente sostenibile solo se terrà conto degli aspetti ambientali e sociali, cioè salute e lavoro insieme. Ma quale attenzione per l' ambiente, se il progetto finito prevede due fonti fossili invece di nessuna? Quale tutela per l' occupazione, se a cose fatte rimarrà lavoro solo per qualche decina di persone? Quale bonifica, se lo spazio occupato dai nuovi impianti sarà tre volte l' attuale?". Domande che saranno ribadite nel corso del consiglio comunale di domani per cercare di avere un quadro più che mai chiaro di quella che sarà la situazione da qui a pochi anni. (30 Set 2019 - Ore 09:32)



Universiadi, si indaga sulle navi e i trasporti

Abuso d'ufficio e turbativa d'asta riflettori sui contratti con Costa e Msc Verifiche sulla scelta dell'agenzia regionale di scartare le casette alla Mostra d'oltremare

Leandro Del Gaudio

LA KERMESSA Hanno atteso che si concludesse l'evento, che sullo show finale del San Paolo calassero le luci, per dare inizio alle loro verifiche. E appena pochi giorni dopo la fine dei giochi, la Procura ha messo la freccia, decidendo di uscire - anche se in parte - allo scoperto. Blitz, acquisizioni di atti, raccolta di informazioni, i pm indagano sulle Universiadi, puntando la propria attenzione sulla gestione della torta più importante, sotto il profilo commerciale: l'ospitalità offerta agli atleti provenienti da tutto il mondo sulle navi di due importanti compagnie di navigazione, al centro di un villaggio galleggiante creato ad hoc per l'evento; e sulla questione dei trasporti, a proposito di transfert, charter, servizi navetta e traduzione, che hanno consentito agli staff di atleti di raggiungere stadi e palazzetti in mezza regione, muovendosi sempre e comunque da lì, dalle acque del porto di Napoli. Una svolta investigativa resa necessaria da quanto trapelato da alcune indagini condotte dal pool mani pulite, specializzato a ad esplorare reati legati alla pubblica amministrazione, che ha spinto gli inquirenti ad analizzare alcuni contratti tra la Aru (agenzia regionale delle universiadi) e due compagnie di navigazione: sotto i riflettori finiscono così i rapporti tra la cabina di regia regionale da un lato, Costa crociere e Msc dall'altro, vale a dire due colossi che hanno fornito i servizi utili ad ospitare gli atleti e i loro staff. Scenario da ricostruire con cautela, che abbraccia il lungo periodo di gestazione dell'evento che è andato di scena la scorsa estate. Si parte dalla fase organizzativa, per analizzare le procedure amministrative di volta in volta adottate. Su alcuni punti, probabilmente i più importanti, non si è proceduto a organizzare gare di appalto, con tanto di trasparenza e di pubblicità, di fronte all'impossibilità di portare a termine la mission nei tempi richiesti. Per mesi si è infatti discusso sull'opportunità di allestire un villaggio sportivo nelle cosiddette casette, all'interno della Mostra d'Oltremare, poi - quasi in extremis - la decisione di creare un villaggio galleggiante. Verifiche sulla decisione di chiudere contratti a trattativa diretta con i due colossi della navigazione, alla luce di una serie di spunti investigativi emersi in questi mesi. Non ci sono state denunce o esposti anonimi a far scattare l'apertura di un fascicolo, non ci sono stati veleni messi in giro ad arte da parte di chi si è sentito escluso. Quanto basta a condurre verifiche mirate sui contratti, sui procedimenti amministrativi che hanno consentito di mettere in campo le navi da crociera. LE ACCUSE Due filoni di indagine, dunque, quello delle navi e dei trasporti, su cui sono in corso verifiche da parte dei militari dei carabinieri e della guardia di finanza. Chiaro il ragionamento della Procura: più che sulla correttezza degli affidi dei servizi da mettere in campo, si indaga sulla scelta che sta a monte. Una scelta politica e amministrativa al tempo stesso risultata sin dalle primissime fasi molto sofferta e controversa. Ma proviamo a seguire il ragionamento dei vertici della Procura di Napoli: nel momento in cui si decide - e lo si fa in extremis - di non allestire le casette all'interno della Mostra d'Oltremare, è chiaro che risultano favorite due compagnie di navigazione in particolare. È chiaro che nel momento in cui la scelta finale dell'agenzia regionale per le universiadi esclude hotel e altre strutture, si finisce per dare la torta principale a due soli competitor. Ma cosa ha indotto gli inquirenti ad aprire questo solco investigativo? E su cosa battono i pm? Inchiesta condotta dai pm Francesco Raffaele e Henry John Woodcock, sotto il coordinamento del procuratore Gianni Melillo (rimasto a capo del pool che conduce le indagini che riguardano i reati contro la pubblica



Il Mattino

Napoli

amministrazione), sono diverse le ipotesi sul tavolo degli inquirenti: si va dall' abuso d' ufficio alla turbativa d' asta, in uno scenario che va comunque preso con le molle. Fatto sta che in questi due mesi, sono stati ascoltati diversi testimoni, sono state acquisite informazioni ed escusso esponenti dell' agenzia regionale che ha gestito l' evento. Preoccupazione da parte di tutti gli operatori che, nelle ultime settimane, hanno visto sfilare negli uffici regionali carabinieri e finanziari. Altro capitolo riguarda la storia dei trasporti, dei transfert da un punto all' altro della regione, che vede potenzialmente coinvolti altri partner economici. Una vicenda che ora merita una premessa. Acquisizione di dati, sit e ordini di esibizione di atti non rappresentano una condanna definitiva ma strumenti per verificare ipotesi di accusa. Facile immaginare che le due compagnie di navigazione - nel rivendicare la piena correttezza del loro operato - mostrino piena disponibilità verso gli inquirenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Villaggio galleggiante in extremis dopo mesi di polemiche e ritardi

Gianluca Agata

L'ACCOGLIENZA Una location suggestiva, meglio di un' olimpiade, ma a cui si è arrivati in extremis, dopo mesi di polemiche e ritardi (inizialmente il villaggio doveva essere costruito alla Mostra d' Oltremare ma si è optato per il piano b dopo lo scontro tra Comune e Regione). Ed alla fine un po' di nostalgia per le navi che hanno lasciato il porto e una Stazione Marittima che per quindici giorni è stata un villaggio per oltre 5mila atleti e per le delegazioni dei Paesi partecipanti alla 30esima Universiade napoletana. NAVI Due le navi da crociera impegnate. La Msc Lirica, che ha ospitato 2.114 atleti provenienti da 71 Paesi: a bordo una palestra panoramica attrezzata di ultima generazione, dotata di tecnologie sofisticate per gli allenamenti. Le stesse attrezzature presenti anche sull'altra, la Costa Victoria, che ha ospitato altri 1.888 atleti provenienti da 38 Paesi. Su questa anche un campo sportivo. Su entrambe le navi un percorso jogging all' aperto e un' area Spa. Ventimila al giorno i pasti serviti, tra colazione, pranzo e cena. Non solo ristoranti italiani e mediterranei - con un corner dedicato alla pizza - ma anche cucina internazionale e sapori tipici del Paese di provenienza degli ospiti. Speciale corner asiatico, menù vegani e vegetariani, menù senza lattosio e senza glutine, halal, ma anche, e soprattutto le grandi specialità napoletane. Tra le due navi il centro di coordinamento della Stazione Marittima con i manager delle Universiadi pronti a dare qualsiasi informazione su alloggi, gare, turismo e qualsiasi altra necessità di atleti e delegazioni. TRASPORTI A disposizione dell' evento ci sono stati circa 280 autobus, 300 auto, 100 van, e oltre 100 taxi, che hanno assicurato il servizio di trasporto a tutti gli accreditati delle 124 delegazioni sportive che hanno partecipato alla manifestazione, ai tecnici internazionali e nazionali e dei media. Per gli atleti degli sport individuali sono stati messi a disposizione per servizi di linea 140 bus con corse ogni 30 minuti. Venti bus utilizzati per il collegamento tra i Villaggi Atleti e i luoghi di gara, mentre 120 mezzi dedicati agli atleti degli sport a squadra. Il principale hub trasporti è stato presso la Stazione Marittima con picchi di oltre 35 veicoli l' ora. DISSERVIZI Il piano trasporti messo in campo per gli atleti è stato uno dei grossi nei delle prime giornate di gara. Navette che si sono fatte attendere oltre il dovuto, alcuni autisti poco preparati, delegazioni (le italiane soprattutto) che hanno fatto da loro coinvolgendo taxi e mezzi privati. Tra gli episodi segnalati quello delle atlete kazake del tiro in attesa di un bus che le portasse al San Paolo per la cerimonia d' apertura. Due ore sotto il sole e poi finalmente è arrivato il mezzo di trasporto. Cinque dirigenti argentini dopo una riunione tecnica alla Nato di Bagnoli dovevano raggiungere tre villaggi diversi: alla Stazione Marittima, a Caserta e a Salerno. Dopo diverse ore di attesa, sono arrivati alcuni taxi che li hanno accompagnati a tarda notte nelle rispettive destinazioni. Ad Aversa: alcuni arbitri dopo la partita di basket serale al Palajacuzzi hanno atteso almeno un' ora che arrivasse una macchina a prelevarli. LA SOLUZIONE Poi la situazione si è lentamente normalizzata grazie a una task force che ha aumentato il numero dei pullman e dato fondo alla riserva dei taxi che erano in preallarme. Problemi anche sulle prenotazioni dei meal box per gli atleti delle discipline individuali sui campi gara che ha funzionato con qualche disagio. TRAFFICO La prova traffico, alla vigilia delle Universiadi è stata un disastro con la corsia preferenziale



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

che ha causato ingorghi da est a ovest nei primi giorni di utilizzo. Poi, lentamente, le cose sono tornate alla normalità.

Zes Campania, operativo il credito d'imposta per le imprese

Investimenti effettuati nel limite massimo di 50 milioni di euro, per ciascun progetto

Fabio Daddi

NAPOLI E' già possibile presentare l'istanza per attivare il credito d'imposta per le aziende che intendono avviare attività economiche o investimenti nelle Zes Campania, zone economiche speciali. Si tratta della prima misura agevolativa messa in campo per sostenere gli investimenti nelle ZES. In Campania le imprese che vorranno investire potranno, immediatamente, usufruire del credito d'imposta in quanto l'Amministrazione regionale ha già provveduto una delle prime in Italia al riconoscimento della ZES Campania istituita con D.P.C.M dell'11 maggio 2018. Alle imprese che investiranno è concesso il credito d'imposta su investimenti effettuati nel limite massimo di 50 milioni di euro, per ciascun progetto, con una agevolazione commisurata alla quota del costo complessivo dei beni che dovranno risultare acquisiti entro e non oltre il 31 dicembre 2020. Le aliquote del credito d'imposta sono stabilite nella misura massima consentita dalla Carta europea degli aiuti a finalità regionale e sono così definite: dal 10% al 25% per le grandi aziende; dal 15% al 35% per le medie; dal 20% al 45% per le piccole imprese. E' prevista la revoca dei benefici concessi e goduti alle imprese che non manterranno le attività in area zes per almeno sette anni dal completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni. Per fruire del credito d'imposta, i soggetti interessati dovranno presentare, istanze di accesso alle agevolazioni fino al 31 dicembre 2020, utilizzando, esclusivamente in modalità telematica, la procedura informatica e il modello aggiornato disponibili sul sito dell'Agenzia delle Entrate all'indirizzo: <http://www.agenziacoesione.gov.it/zes-zone-economiche-speciali/zes-campania/>.



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

LE POTENZIALITÀ DELLO SCALO PARTENOPEO SECONDO ANDREA RENZI

IL REGISTA E ATTORE DI CINEMA E TEATRO: LA DIFFICOLTÀ È TRASFORMARE IN REALTÀ I TANTI PROGETTI

EMILIA LEONETTI

Ha una conoscenza estremamente visiva del porto, Andrea Renzi, l'attore e regista di cinema e teatro che incontro per la nostra intervista in una delle tante pause dai suoi impegni. Posso solo la prossima settimana - mi aveva annunciato al telefono - poi parto. Ho una serie di spettacoli fuori Napoli e probabilmente un film. L'appuntamento è davanti a un bar del centro. Nel corso della conversazione più volte Andrea Renzi sottolineerà la bellezza degli spazi e della vista della città che si ha dal porto e dai suoi edifici. Soprattutto emergerà il rammarico per le potenzialità dell'area del waterfront che non hanno ancora trovato una realizzazione. Che pure sembra a portata di mano. 1_ Andrea Renzi nella sua veste di regista teatrale, di attore che relazione ha con il porto di Napoli? Glielo chiedo perché lo scorso inverno ha partecipato all'ultima serie di Gomorra e uno dei set della fiction era nel porto di Napoli. Devo precisare che prima della serie Gomorra non avevo idea delle potenzialità che ha l'area del porto, di quello che può offrire alla città. Ho studiato per alcuni anni architettura e l'edificio, progettato da Aldo Loris Rossi, la Casa del Portuale, mi era noto. Erano però ricordi lontani. Con le riprese dell'ultima serie, di cui, come Lei osservava, alcune sono state girate all'ultimo piano dell'edificio CULP abbiamo tutti avuto modo di constatare il valore architettonico della struttura e allo stesso tempo la visione che da essa si ha della città. Una visione unica, di assoluto fascino. E' anche per queste qualità che il nostro scenografo Carmine Guarino ha adattato gli uffici all'ultimo piano come sede dell'impresa di cui, nella fiction, ero il titolare. Di quel periodo mi sono rimaste impresse le notti passate a provare le scene in condizioni di caldo quasi proibitivo. Il porto in generale l'ho spesso utilizzato per muovermi in bicicletta. E' uno spazio non sfruttato e non solo perché potrebbe essere luogo di collegamento con altri spazi della città, ma perché potrebbe diventare, almeno nell'area non legata ai traffici commerciali, una sorta di parco urbano. So che sono in corso una serie di progetti di riqualificazione del waterfront portuale, ma se penso al palazzo dell'Immacolatella Vecchia, non ho chiaro a quale uso sarà destinato. Con il compianto Francesco Durante, diversi anni fa, ci occupammo dello storico edificio, in occasione della sua ricerca sulla letteratura dell'emigrazione italiana e del teatro degli italo-americani dei primi del novecento. Si vagheggiava allora di un museo dell'emigrazione proprio all'Immacolatella. Sono, se posso muovere una critica, progetti di cui da troppi anni si parla senza giungere alla realizzazione. Il punto è che il rapporto con il porto resta, purtroppo, meramente funzionale. Quello che, invece, si intuisce è che potrebbe diventare uno spazio vissuto. 2_ Per il suo lavoro viaggia spesso all'estero, incontra culture e spazi anche portuali differenti. In base alla sua esperienza esistono delle differenze tra il nostro porto e altri scali? Quali e perché? Il confronto più recente è con Barcellona, una città simile a Napoli, anche dal punto di vista urbanistico. È, mi dispiace affermarlo, un confronto impietoso. Nel porto di Barcellona ci si reca per fare una passeggiata, per girare in bicicletta, per assistere a delle mostre. C'è una grande porosità tra il tessuto urbano e l'area portuale che è una caratteristica anche della nostra città. Qui, però, non si traduce in integrazione tra le due realtà. Il porto di Napoli resta chiuso nei confronti della città. Il motivo? Prima di tutto i progetti si arenano con troppa frequenza. A ciò si aggiungono le lentezze burocratiche di cui, spesso, leggiamo. Tornando allo scalo partenopeo: un'altra esperienza diretta è stata quella della prima edizione del Napoli Teatro Festival che si tenne nell'area del molo Angioino, sotto una grande tenda. Fu un momento importante di uso dello spazio portuale come spazio della cultura. Ci saremmo aspettati che l'esperienza si ripetesse per almeno 4-5- anni, invece non avvenne, interrompendo, a mio parere, un'iniziativa che avrebbe potuto aprire il porto alla



PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

città e diventare un luogo di teatro non solo per la stagione estiva. 3_ Come intellettuale, quali trasformazioni immagina per il nostro porto. In che modo lo scalo partenopeo può diventare uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone? Vedo che vi sono dei grandi edifici ex industriali ora dismessi. Come persona di teatro non posso che pensare ad una destinazione legata al mondo del teatro, del cinema. Li immagino facilmente recuperabili a funzioni teatrali, a mostre, eventi culturali, ma anche alla ristorazione e questo per rendere l'area del waterfront fruibile ad un pubblico vasto e variegato. Ciò che immagino, però, è abbastanza ovvio. Per questo nuovamente devo sottolineare che c'è assolutamente necessità di uno scatto da parte dell'Amministrazione, di chi decide per dare corpo a idee, proposte che pure in questi anni sono state avanzate e che, in alcuni casi, attendono solo di essere realizzate. 4_ Come cittadino, cosa si aspetta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale? Si dovrebbero trasformare delle aree, lì dove possibile anche in un tempo breve, in spazi usufruibili dai cittadini. In questo aggettivo inserisco anche l'edificio in cui abbiamo girato Gomorra. Si tratta di iniziare a costruire un puzzle complesso. Per questo quando è partito il Napoli Teatro Festival abbiamo immaginato che una continuità sarebbe stata positiva. Una continuità di eventi può aiutare ad avere una consuetudine, non solo funzionale, con il porto di Napoli. Il fatto poi che il porto sia, spesso, il set di film, fiction, è una spia, un sintomo di una potenzialità tutt'ora inespressa. Forse se si costruisse una pista ciclabile all'interno del porto si darebbe avvio ad una nuova apertura. Potrebbe essere l'inizio di una progressiva integrazione tra lo scalo e la città.

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

FILT-CGIL: MAGGIORE ASCOLTO, PIÙ ATTENZIONE AI TEMI DEL LAVORO E DELL'OCCUPAZIONE

AMEDEO D'ALESSIO ESPONE IL SUO MANIFESTO SUL RUOLO DEL SINDACATO NEI PORTI CAMPANI

EMILIA LEONETTI

Si preannuncia per i porti campani, ma non solo, un inizio di autunno caldo sul piano del lavoro: dagli organici delle imprese, all'organizzazione del lavoro, alla formazione dei lavoratori e alla loro riqualificazione. Soprattutto, come emerge dall'intervista al Segretario Generale del FILT-CGIL della Campania, Amedeo D'Alessio, sono due gli aspetti su cui il sindacato intende puntare in maniera risolutiva: l'approvazione del contratto collettivo nazionale e il Piano dell'Organico del lavoro, approvato dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale, ma i cui contenuti, secondo la FILT-CGIL, vanno riconsiderati dando maggiore spazio e attenzione alle richieste dei sindacati. 1_ Lei rappresenta il mondo del lavoro in seno all'O.D.P. In questi anni come sono mutate le relazioni sindacali e in che modo la presenza nell'organismo consultivo incide sul lavoro nei tre porti del sistema campano? Il tavolo di partenariato, che raccoglie i principali attori della comunità portuale per un regolare confronto sui temi di pianificazione strategica, programmazione degli interventi e miglioramento della performance del porto, è un organo consultivo derivante dal Regolamento europeo sul partenariato sociale. Tuttavia ritengo che il Sindacato abbia il diritto di esercitare il proprio ruolo, così come avveniva negli abrogati Comitati Portuali, anche nell'Organismo di Partenariato, soprattutto sui temi del lavoro e dell'occupazione. Il tavolo resta, comunque, un luogo di riflessione e di discussione all'interno del quale vengono affrontate le problematiche che riguardano il lavoro nei tre porti. Va valorizzato, di contro, il ruolo delle Commissioni Consultive chiamate ad esprimere parere su questioni per noi centrali ma dalle quali si misura l'efficienza e la competitività di un porto come l'organizzazione del lavoro in porto, gli organici delle imprese, l'avviamento della manodopera e la formazione professionale dei lavoratori portuali. Uno dei punti per noi assolutamente negativi della riforma del 2017 è che non è stata ancora pienamente applicata, tanto è vero che è stata al centro delle nostre rivendicazioni in occasione degli scioperi nazionali. I porti nel corso degli ultimi anni hanno subito grandi trasformazioni, penso al tema del gigantismo navale, piuttosto che al tema dell'automazione dei processi e delle operazioni portuali. Ciò ha inciso e inciderà profondamente sui modelli organizzativi del lavoro. Rispetto a questi cambiamenti abbiamo il compito di interpretarli, se non di anticiparli, per porre rimedio agli effetti sull'occupazione determinati dai cambiamenti. Devo per questo ribadire che nei porti vi sarebbe bisogno di potenziare i controlli da parte dell'AdSP del MTC nei confronti delle imprese, soprattutto sul piano della sicurezza. A questo proposito abbiamo più volte lamentato la carenza di organico all'interno dell'AdSP e chiesto, senza esito, una non più rinviabile organizzazione del lavoro efficace ed efficiente, attraverso innanzitutto la formazione e la riqualificazione dei suoi dipendenti. Una delle novità più importanti del cd. correttivo porti riguarda il Piano dell'Organico del Lavoro Portuale delle imprese ex art.16-17 e 18 legge 84/94 -di cui abbiamo chiesto una modifica, non ancora avvenuta. Al contrario l'Autorità l'ha approvato per gli anni 2019-2021 senza un nostro coinvolgimento, cui si aggiunge il Piano di intervento per il lavoro portuale. Si tratta, come recita la legge, di elementi strategici che il Presidente deve adottare; quindi, il Piano non può essere solo una fotografia dell'esistente ma uno strumento di prospettiva, attraverso il quale verificare gli esuberanti nelle imprese, le carenze di organico e definire le modalità per il superamento delle criticità in una prospettiva, come dicevo, di medio termine con un'attenzione particolare alla formazione in un'ottica di riqualificazione, riconversione e conseguente ricollocazione dei lavoratori portuali. Il Piano è stato un elemento di divisione tra noi e l'Autorità di Sistema Portuale perché l'AdSP non ha colto le occasioni che il correttivo porti offre con la previsione del piano organico mentre del Piano di



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

intervento per il lavoro portuale non vi è ancora traccia. Soprattutto devo dire che il Piano, nel merito, non ha risposto allo spirito della norma. L'aver inserito nel Piano alcuni riferimenti ad istruttorie in corso su richieste di autoproduzione (ricordo che per questo c'è stato uno sciopero nazionale lo scorso 11 maggio), oppure il riferire descrizioni articolate sulle difficoltà che sta vivendo la CULP di Napoli in contrapposizione al modello di Salerno, indicano, infatti, la mancanza di una visione di prospettiva che, invece, come precisavo prima, dovrebbe essere alla base del Piano. Il legislatore ha dato alle Autorità lo strumento per mettere in sicurezza il lavoro nei porti, grazie al quale può intervenire per assicurare il rispetto del lavoro nelle imprese. L'AdSP deve quindi esercitare più efficacemente il ruolo di regolatore, affermando sempre più il suo stato di soggetto terzo con compiti di governo, di coordinamento e di programmazione dell'interesse pubblico, respingendo, nell'interesse generale, ogni tentativo da parte di soggetti terzi di destrutturazione e deregolamentazione del mondo portuale. 2_ Quali sono le novità nella fornitura di manodopera temporanea? In questi mesi abbiamo assistito a diversi scioperi dovuti al tentativo di alcune imprese di non far ricorso alla CULP. Cosa sta accadendo? Per quale ragioni a Salerno la CULP è riuscita a creare un rapporto proficuo con le imprese del porto e a Napoli no? E' in atto in tutti in porti un forte attacco al lavoro portuale. I sindacati sono impegnati in particolare su due temi cruciali: il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti e a contrastare il processo di deregolamentazione del lavoro portuale. Gli effetti negativi di questo clima sono già visibili come il ricorso da parte delle imprese portuali e dei vettori marittimi all'autoproduzione. In particolare i vettori marittimi fanno sempre più ricorso ai marittimi per le operazioni portuali. Questo avviene in violazione della norma che prevede l'autoproduzione solo nei casi in cui il personale sia espressamente formato per operazioni portuali. Senza considerare che è oltremodo pericoloso perché le operazioni portuali sono complesse e richiedono una specifica formazione. Le maggior compagnie stanno cercando di affermare dei processi lavorativi che escludano la manodopera temporanea, sfruttando personale di bordo. Questo tentativo è stato portato avanti nel porto di Napoli, come Lei ricordava, da Grandi Navi Veloci. Per questo a marzo abbiamo promosso uno sciopero che ha visto la partecipazione dei lavoratori non solo dei porti campani ma di tutti i porti italiani per testimoniare la vicinanza alla CULP di Napoli. Su questo è forse il caso di richiamare, tra le altre, le funzioni di vigilanza e controllo dell'Ente e degli Organismi deputati che non può esaurirsi alle fasi consuntive, ma devono essere anche di previsione e gestione. Gli articoli 17 rimangono per noi elementi di grande importanza per la funzionalità dei porti, così come avviene in tutti i porti del mondo; sono gli strumenti a garanzia della flessibilità che, nonostante le evoluzioni in corso, saranno sempre centrali nelle organizzazioni del lavoro. Sulla seconda questione devo dire che non c'è competizione tra Napoli e Salerno e che soprattutto non esiste un diverso modello di lavoro nei due porti. Il modello di prestazione del lavoro temporaneo nei porti è unico ed è disciplinato dall'art. 17 della legge 84/94. Non siamo d'accordo e anzi dobbiamo dire che è in crisi sia la CULP di Napoli e sia la Compagnia Flavio Gioia di Salerno. Entrambe, nel rispetto di quanto previsto dal comma 15 bis dell'art. 17 della riforma portuale, hanno avanzato la richiesta di destinare il 15% delle entrate dell'Autorità, per sostenere interventi e misure volte ad attenuare le crisi aziendali. Secondo noi questa crisi della CULP non è dovuta all'andamento generale del mercato ma ad una visione distorta del sistema tariffario adottato nel porto di Napoli, dove i vertici dell'AdSP ritengono che l'unico soggetto di prestazione di lavoro temporaneo sia contemporaneamente un servizio di interesse generale e un elemento in grado di agire autonomamente (sul piano tariffario) verso le imprese. Aggiungo che manca una puntuale applicazione delle regole pur contenute nella legge 84/94 ed emerge un ruolo sempre più marginale delle AdSP che hanno rinunciato a svolgere compiti di vigilanza, di mediazione, di governance dei processi, anche di crisi industriale, affidati alle stesse dalla legge. L'obiettivo primario di un'Autorità Portuale, di un Presidente di un'Autorità Portuale non sono soltanto i traffici, ma il perseguimento dell'interesse generale, in un'ottica di sistema, puntando a mantenere e a creare nuova occupazione. Per far questo, è necessario che l'AdSP svolga appieno i suoi compiti di vigilanza, controllo e mediazione. È del tutto anomalo che nei porti governati dall'AdSP del MTC aumentino i traffici ma a ciò non corrisponde l'aumento dell'occupazione. 3_ In che modo il suo sindacato contribuisce alla crescita dell'occupazione nei porti del sistema portuale campano? Soprattutto

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

ritiene che il sindacato debba riconsiderare il modo di rappresentare il lavoro portuale e di interpretare le relazioni sindacali con l'Autorità Portuale ma anche con le imprese? Noi chiediamo, prima di tutto, che l'impianto della legge 84/94 aggiornata con la legge di riforma del 2017 venga attuata e che le Autorità si riappropriino di quell'autorevolezza necessaria per governare i porti e per svolgere il ruolo di terzietà, proprio di un Ente Pubblico non economico, nella sede più opportuna ovvero la Conferenza nazionale delle AdSP e in una visione di sistema rispetto agli investimenti, ai processi organizzativi e lavorativi presenti nelle aree portuali. Noi possiamo essere a fianco delle imprese e dell'Autorità soltanto se sapremo coniugare gli interessi pubblici e privati ma soprattutto del lavoro. Il mondo della portualità, che per l'Italia è una grande opportunità, anche per la sua posizione baricentrica nel Mediterraneo, impone una riflessione da parte del Sindacato su come affrontare le nuove sfide anche legate all'innovazione e ai processi di automazione. Non ci spaventano le sfide che abbiamo davanti. Abbiamo la capacità di analisi sufficiente a capire su quali strategie impegnare il nostro diritto/dovere di rappresentanza, ma non saremo tolleranti con nessuno se permanesse il concetto della pubblicizzazione dei debiti e la privatizzazione dei profitti; in tal caso si rischia di tornare a stagioni di perenni conflitti, anziché preservare un sistema che nel corso degli anni ha garantito una pace sociale. I capisaldi sono il contratto collettivo nazionale, su cui siamo impegnati perché scaduto, il Piano dell'Organico del lavoro, il Piano di intervento per il lavoro portuale, tra le positive novità del correttivo porti, e l'applicazione di tutte le norme che regolano il mercato del lavoro nei porti. E' chiaro che le norme da sole non bastano. C'è la necessità di avere una AdSP autorevole che vigili sul rispetto delle norme e sull'applicazione dei contratti e la condivisione di tutto il cluster portuale.

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

INNOVAZIONE RESPONSABILE E IL RUOLO DEL SISTEMA PORTUALE DI NAPOLI

RAFFAELLA PAPA *

Era il 30 gennaio 2012 quando abbiamo lanciato il progetto Spazio alla Responsabilità e la puntata zero del Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa. Erano i tempi in cui la crisi, scoppiata a fine anni duemila, aveva definitivamente messo in luce le conseguenze di un agire irresponsabile di governi e imprese, se spinte solo da un'inarrestabile sete di lucro indiscriminato. Una crisi di sistema che ha indotto nei cittadini/ consumatori una forte domanda di correttezza e di trasparenza cui oggi le imprese non possono più sottrarsi se vogliono mantenere proprio quel rapporto di fiducia che sta alla base di ogni scelta d'acquisto. Sono stati anni difficili in cui abbiamo lavorato, anche contro corrente, per promuovere la responsabilità sociale come leva, prima di tutto culturale, per la crescita delle imprese, ancorata fondamentalmente a due fattori: da un lato, il diritto/dovere di partecipare e dare il proprio contributo allo sviluppo sostenibile del territorio in cui opera, esercitando, anch'essa, il suo ruolo di cittadinanza e parte attiva della società civile; e dall'altro lato all'opportunità di rafforzare la competitività e dunque la sua stabilità nel tempo mettendosi nelle condizioni di poter rispondere alla crescente domanda di prodotti e servizi sostenibili e responsabili, nel mercato b2b come in quello b2c. Un'azienda responsabile, infatti, vede migliorare le sue performance ed è considerata meno rischiosa, più affidabile, a vantaggio anche della sua reputazione. I clienti e consumatori sono più propensi ad acquistare e raccomandare i prodotti, gli investitori più inclini a concedere finanziamenti, dipendenti, professionisti e fornitori più stimolati nel perseguire gli obiettivi aziendali, i media più predisposti a raccontarne le vicende. L'impresa responsabile: la strada da seguire Anche l'imprenditore più scettico e refrattario al modello della responsabilità sociale non può non chiedersi oggi dove vuole che sia la sua azienda tra 10 o 20 anni; quali sono i valori che la rappresentano e quali sono le conseguenze del suo agire; quale ruolo vuole che abbia nelle dinamiche di sviluppo del mercato e soprattutto quale contributo può dare alla crescita del territorio in cui opera. L'impresa che vuole acquisire e consolidare posizioni di leadership nel lungo periodo, infatti, non può più non considerare i valori della legalità e della trasparenza, del rispetto delle persone e dell'ambiente come fondanti l'intero modello di business e la sostenibilità come principio cardine di tutte le attività aziendali. E pertanto non potrà esimersi, prima o poi, dall'innovare a monte il suo modo di stare sul mercato se vuole garantire un futuro alla sua organizzazione. Partendo dalla conoscenza delle esigenze ed aspettative degli stakeholder con cui si rapporta, siano essi dipendenti, clienti e fornitori, istituzioni finanziarie e comunità di riferimento, e dalla valutazione degli impatti economici, sociali ed ambientali generati dalle attività aziendali, l'impresa scopre così nuove aree di miglioramento delle proprie performance dove innescare processi di innovazione responsabile, andando oltre la mera ricerca tecnologica, per generare vantaggi competitivi stabili nel tempo e relazioni di fiducia con tutti i soggetti con cui si rapporta. Capitale umano e benessere organizzativo, sicurezza e ambiente, rating di legalità e anticorruzione, fornitori responsabili e filiere sostenibili, trasformazione digitale, gestione delle informazioni e cyber security, accountability e rendicontazione non finanziaria, marketing legato ad una causa sociale e partnership profit no profit, Agenda 2030 e Global Compact; diverse le aree di intervento che l'impresa può scegliere come prioritarie per avviare Percorsi di Responsabilità Sociale e Sostenibilità (PReSS); tanti gli strumenti disponibili e le azioni possibili, spesso oggetto di finanziamenti e contributi, incentivi e premialità. La rete della Responsabilità Sociale Con questa vision è nata l'associazione Spazio alla Responsabilità e abbiamo lavorato per far emergere le imprese virtuose, le organizzazioni impegnate e le persone illuminate.



Il 30 gennaio 2012 quando abbiamo lanciato il progetto Spazio alla Responsabilità e la puntata "zero" del Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa. Erano i tempi in cui la crisi, scoppiata a fine anni duemila, aveva definitivamente messo in luce le conseguenze di un agire irresponsabile di governi e imprese, se spinte solo da un'inarrestabile sete di lucro indiscriminato. Una crisi di sistema che ha indotto nei cittadini/ consumatori una forte domanda di correttezza e di trasparenza cui oggi le imprese non possono più sottrarsi se vogliono mantenere proprio quel rapporto di fiducia che sta alla base di ogni scelta d'acquisto.

Sono stati anni difficili in cui abbiamo lavorato, anche contro corrente, per promuovere la responsabilità sociale come leva, prima di tutto culturale, per la crescita delle imprese, ancorata fondamentalmente a due fattori: da un lato, il diritto/dovere di partecipare e dare il proprio contributo allo sviluppo sostenibile del territorio in cui opera, esercitando, anch'essa, il suo ruolo di cittadinanza e parte attiva della società civile; e dall'altro lato all'opportunità di rafforzare la competitività e dunque la sua stabilità nel tempo mettendosi nelle condizioni di poter rispondere alla crescente domanda di prodotti e servizi sostenibili e responsabili, nel mercato b2b come in quello b2c. Un'azienda responsabile, infatti, vede migliorare le sue performance ed è considerata meno rischiosa, più affidabile, a vantaggio anche della sua reputazione. I clienti e consumatori sono più propensi ad acquistare e raccomandare i prodotti, gli investitori più inclini a concedere finanziamenti, dipendenti, professionisti e fornitori più stimolati nel perseguire gli obiettivi aziendali, i media più predisposti a raccontarne le vicende.

PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

Sono stati messi in rete iniziative e progetti, esperienze e buone prassi, andando ad alimentare quei processi collaborativi necessari ad accelerare la contaminazione prima nel pensiero e poi nei fatti, per segnare inequivocabilmente la strada del cambiamento. Ad oggi abbiamo sottoscritto 100 protocolli d'intesa con altrettante organizzazioni, profit e no profit, pubbliche e private che hanno accettato con noi questa grande sfida, non solo come testimonianza di impegno ma soprattutto come attori del fare, dando vita tra le varie azioni, al Forum Permanente per la Responsabilità Sociale nel Mediterraneo, come tavolo stabile di lavoro, ed a una convention annuale che arriva alla sua settima edizione a ottobre prossimo. Una iniziativa che è diventata ormai un appuntamento di riferimento e che vede innovare ancora il suo format. Dopo le prime tre edizioni alla Mostra D'Oltremare con l'innesto in contenitori fieristici già consolidati per avviare il contagio di comparti ed operatori e le tre realizzate nella Camera di Commercio di Napoli con l'obiettivo di creare una rete di organizzazioni e la nascita di un Forum Permanente, il CSRMed Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa, entra con questa settima edizione nella sua terza fase e si consolida come unico evento dedicato alla responsabilità sociale per lo sviluppo sostenibile e la buona innovazione sui nostri territori. Non più tre giorni in un'unica location ma una settimana di iniziative diffuse, dal 21 al 25 ottobre, per contaminare più luoghi e nuovi stakeholder, dare pieno protagonismo agli impegni dei nostri Aderenti e Partner e costruire insieme azioni concrete a forte ricaduta sul territorio. A chiusura, la convergenza nell'AGORA' allestita insieme alle altre sezioni della convention presso la Stazione Marittima nel Porto di Napoli. Il Porto come driver di sviluppo sostenibile Una scelta mirata, quella di mettere il porto al centro della CSRWeek, che nasce dall'intesa già da tempo avviata tra Spazio alla Responsabilità e l'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, e che si fonda sull'indubbio valore strategico dell'intera area di riferimento nel processo di rilancio e sviluppo territoriale, se basato su una governance collaborativa tra le organizzazioni che ne fanno parte e nella relazione con la Città e le sue diverse anime. Si parte, infatti, proprio dalla Stazione Marittima con la giornata di apertura in programma il 21 ottobre che vedrà, dopo la presentazione delle diverse tappe e Partner coinvolti, una sessione dedicata all'esperienza portata avanti da RETE, Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città. Al centro, il progetto Nodo Avanzato, come fulcro operativo per attività di studio, ricerca e divulgazione, che potrà trovare nel CSRMed Forum e la rete delle sue 100 organizzazioni aderenti un pronto alleato per lavorare insieme ad una piena integrazione del porto nel contesto urbano, migliorando la qualità della vita dei cittadini, la competitività e l'immagine della città portuale di Napoli. Una sfida complessa che si propone, come primo obiettivo, di far emergere quali sono le imprese e le associazioni di categoria di riferimento tra quelle afferenti al Tavolo di Partenariato dell'Autorità portuale, che hanno deciso di impegnarsi effettivamente e pubblicamente per dare il proprio contributo, con percorsi di responsabilità sociale e sostenibilità prima all'interno delle proprie organizzazioni e poi nel relazioni con i diversi stakeholder di riferimento. Tra le iniziative, l'invito a partecipare alla Call4IDEAS sul PENSIERO e i FATTI dell'innovazione responsabile, lanciata da Spazio alla Responsabilità in collaborazione con AICQ Meridionale, CNA Campania Nord, il Dipartimento di Ingegneria Industriale ed il Dipartimento di Economia Management ed istituzioni della Federico II, la Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli e l'Ordine dei Commercialisti di Napoli. Una chiamata importante che vedrà nella giornata di apertura della convention, il 21 ottobre, quali saranno gli attori che si siederanno al Tavolo e vorranno avere un ruolo attivo nel processo di cambiamento verso uno sviluppo responsabile e sostenibile sui nostri territori. *Imprenditrice, fondatrice associazione Spazio alla responsabilità

L'inaugurazione

Porto, toccato record di traffico Un nuovo infopoint per i turisti

"Il porto di Bari che ha raggiunto il record di traffico e l'anno prossimo intende superarsi, deve adeguarsi alle navi e al traffico, noi dobbiamo offrire sempre più servizi, più servizi di qualità e tra poco realizzeremo delle briccole per fare di Bari l'unico porto dell'Adriatico insieme a Trieste dove potranno transitare attraccare le mega navi da crociera". Lo ha annunciato il presidente dell'**Autorità portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, all'inaugurazione dell'infopoint allestito nel terminal crociere del porto di Bari. Il rinnovamento è stato realizzato con Puglia-Promozione, nell'ambito di un accordo di cooperazione Pubblico- Pubblico colto a sostenere la qualificazione degli ambienti portuali, migliorando l'offerta con servizi on- desk di informazione e assistenza di turisti in transito. Alla cerimonia di inaugurazione erano presenti anche il governatore Michele Emiliano, l'assessore regionale al Turismo, Loredana Capone, l'assessore comunale al Turismo, Ines Pierucci. "Questo infopoint parlerà della Puglia intera - ha detto Emiliano - l'impegno continuo di Pugliapromozione, impegnata a far conoscere le bellezze della Puglia in Argentina, premia: noi collaboriamo con le ambasciate, con l'Enit, con la rete dei pugliesi nel mondo. La collaborazione con l'**autorità portuale** del Levante è stata sempre per noi un punto di forza dal punto di vista turistico e oggi proseguiamo su questa strada". "I porti che sono il primo biglietto da visita della Puglia, sono strategici per invogliare il turista a conoscere le bellezze, la cultura, l'enogastronomia che possono incontrare addentrandosi nelle città e nei borghi della Puglia - ha affermato l'Assessore Capone - Per questo dal 2018 sono state avviate azioni di potenziamento del sistema dell'accoglienza dei viaggiatori nei porti di Bari e Brindisi, in linea con le strategie previste dal Piano Strategico del Turismo Puglia365". Da giugno a settembre l'affluenza all'infopoint di Bari è stata di 5.365 viaggiatori e di 4.500 all'infopoint di Brindisi e dall'indagine sulla soddisfazione dei consumatori che hanno frequentato i due infopoint elaborata dall'Osservatorio regionale del Turismo (7.100 questionari) emerge che il 68,6 % sono stati stranieri ed un 30,7% italiani. Fra i paesi di provenienza dall'estero al primo posto la Germania (42%) seguita dalla Spagna(16%) e dalla Francia (12%). Sono per lo più nuovi visitatori da incentivare al ritorno. Parte integrante dello svolgimento del servizio degli infopoint di Bari e di Brindisi - è stato sottolineato - è l'attività di comunicazione social svolta attraverso l'account facebook e instagram con aggiornamento quotidiano delle informazioni, assistenza turistica online e attività di promozione del patrimonio materiale e immateriale della Regione Puglia. Vengono anche realizzate attività di animazione on- site che contribuiscono a stimolare la curiosità del turista per il territorio e per gli aspetti della cultura locale, come Laboratorio Pasta Experience con attività dimostrativa della lavorazione della pasta fresca, Wine Experience e Live Painting. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Spazi più accoglienti e arredi rinnovati: nel porto un nuovo infopoint per i turisti

Situato presso il terminal crociere, il nuovo sportello è stato rinnovato grazie alla collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e PugliaPromozione

Nel porto di Bari un infopoint pronto a fornire informazioni a turisti e crocieristi in arrivo, per "parlare della Puglia intera". Il nuovo sportello, rinnovato negli spazi e negli arredi grazie ad un accordo di Cooperazione Pubblico-Pubblico tra PugliaPromozione e **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, siglato a marzo 2018, è situato presso il terminal crociere. Alla cerimonia di inaugurazione, che si è tenuta questa mattina, erano presenti il governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano, il presidente AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, l'assessore regionale al Turismo, Loredana Capone, l'assessore alla Cultura, Marketing territoriale e Turismo della Città metropolitana di Bari, Ines Pierucci. Da giugno a settembre - dicono i dati diffusi in occasione dell'inaugurazione - l'affluenza all'infopoint di Bari è stata di 5.365 viaggiatori e di 4.500 all'infopoint di Brindisi. Dall'indagine sulla soddisfazione dei consumatori che hanno frequentato gli infopoint nei porti di Brindisi e Bari elaborata dall'Osservatorio regionale del Turismo su 7.100 questionari somministrati durante l'estate appena trascorsa emerge che ben il 68,6% sono stati stranieri ed un 30,7% italiani. Fra i paesi di provenienza dall'estero al primo posto la Germania (42%) seguita dalla Spagna (16%) e dalla Francia (12%). In quarta posizione gli Usa seguiti da Regno Unito, Russia e Cina. Fra le voci sul perché è stata scelta la Puglia, a parte la ovvia risposta che è stata una conseguenza di aver scelto una particolare crociera, spiccano il patrimonio culturale e Unesco insieme al mare. Più del 40% ha fatto ricorso ad agenzie viaggi per prenotare il soggiorno, quota più alta della media infopoint in quanto si tratta appunto di crocieristi. La quota di repeaters è dell'11%, più bassa rispetto al valore medio registrato attraverso i questionari della rete Infopoint (25%). Sono per lo più nuovi visitatori da incentivare al ritorno.



Bari: inaugurato da Emiliano e Capone il nuovo info-point nel porto presso il terminal crociere dello scalo

(FERPRESS) - **Bari**, 30 SET - Inaugurato oggi il nuovo info-point nel porto di Bari, situato presso il terminal crociere dello scalo. La struttura si presenta a turisti e crocieristi con allestimenti rinnovati e una definizione degli spazi più accogliente e accattivante. Il progetto di rinnovamento è stato condotto dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con la collaborazione di Puglia-Promozione, nell' ambito dell' Accordo di Cooperazione Pubblico-Pubblico tra Pugliapromozione e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, siglato a marzo 2018, con il quale si sostiene la qualificazione degli ambienti portuali, con un' azione sinergica di miglioramento dell' offerta con servizi on-desk di informazione e assistenza di turisti in transito e di potenziamento della brand identity. Alla cerimonia di inaugurazione erano presenti il governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano; il presidente AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi; l' assessore regionale al Turismo, Loredana Capone, l' assessore alla Cultura, Marketing territoriale e Turismo della Città metropolitana di Bari, Ines Pierucci. "Questo infopoint parlerà della Puglia intera - ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano - l' impegno continuo di Pugliapromozione, impegnata in questi giorni a far conoscere le bellezze della Puglia in Argentina, premia: noi collaboriamo con le ambasciate, con l' Enit, con la rete dei pugliesi nel mondo. Ovviamente la collaborazione con l' autorità portuale del Levante è stata sempre per noi un punto di forza dal punto di vista turistico e oggi proseguiamo su questa strada". "I porti che sono il primo biglietto da visita della Puglia, sono strategici per invogliare il turista a conoscere le bellezze, la cultura, l' enogastronomia che possono incontrare addentrandosi nelle città e nei borghi della Puglia- ha affermato l' Assessore all' Industria Turistica e Culturale, Loredana Capone - Per questo dal 2018 sono state avviate azioni di potenziamento del sistema dell' accoglienza dei viaggiatori nei porti di Bari e Brindisi, in linea con le strategie previste dal Piano Strategico del Turismo Puglia365. Obiettivo: migliorare l' accoglienza dei viaggiatori anche e soprattutto negli hub di arrivo in Puglia come porti e aeroporti, con interventi di qualità e buone pratiche, avvalendosi anche degli Info point turistici per promuovere la destinazione Puglia. Molto importante anche l' attività di analisi della soddisfazione degli utenti che è stata monitorata questa estate con oltre 7000 questionari elaborati poi dall' Osservatorio regionale del Turismo: gli intervistati hanno espresso massima soddisfazione sulla qualità del servizio infopoint". Da giugno a settembre l' affluenza all' infopoint di Bari è stata di 5.365 viaggiatori e di 4.500 all' infopoint di Brindisi. Dall' indagine sulla soddisfazione dei consumatori che hanno frequentato gli infopoint nei porti di Brindisi e Bari elaborata dall' Osservatorio regionale del Turismo su 7.100 questionari somministrati durante l' estate appena trascorsa emerge che ben il 68,6 % sono stati stranieri ed un 30,7% italiani. Fra i paesi di provenienza dall' estero al primo posto la Germania (42%) seguita dalla Spagna(16%) e dalla Francia (12%).In quarta posizione gli Usa seguiti da Regno Unito, Russia e Cina. Fra le voci sul perché è stata scelta la Puglia, a parte la ovvia risposta che è stata una conseguenza di aver scelto una particolare crociera , spiccano il patrimonio culturale e Unesco insieme al mare. Più del 40% ha fatto ricorso ad agenzie viaggi per prenotare il soggiorno, quota più alta della media infopoint in quanto si tratta appunto di crocieristi. La quota di repeaters è dell' 11%, più bassa rispetto al valore medio registrato attraverso i questionari della rete Infopoint (25%). Sono per lo più nuovi visitatori da incentivare al ritorno. Parte integrante dello svolgimento del servizio degli infopoint di Bari e di Brindisi è l' attività di comunicazione social svolta attraverso l' account facebook



FerPress

Bari

e instagram con aggiornamento quotidiano delle informazioni, assistenza turistica online e attività di promozione del patrimonio materiale e immateriale della Regione Puglia. Un ulteriore elemento del servizio di accoglienza offerto ai turisti è la realizzazione di attività di animazione on-site che contribuiscono a stimolare la curiosità del turista per il territorio e per gli aspetti della cultura locale, come Laboratorio Pasta Experience con attività dimostrativa della lavorazione della pasta fresca, Wine Experience e Live Painting.

Il Nautilus

Bari

INAUGURATO DA EMILIANO E CAPONE IL NUOVO INFO-POINT NEL PORTO DI BARI CON ARREDI RINNOVATI E RESTYLING DEGLI SPAZI

Bari- Inaugurato oggi il nuovo info-point nel porto di Bari, situato presso il terminal crociere dello scalo. La struttura si presenta a turisti e crocieristi con allestimenti rinnovati e una definizione degli spazi più accogliente e accattivante. Il progetto di rinnovamento è stato condotto dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con la collaborazione di Puglia-Promozione, nell' ambito dell' Accordo di Cooperazione Pubblico-Pubblico tra Pugliapromozione e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, siglato a marzo 2018, con il quale si sostiene la qualificazione degli ambienti portuali, con un' azione sinergica di miglioramento dell' offerta con servizi on-desk di informazione e assistenza di turisti in transito e di potenziamento della brand identity. Alla cerimonia di inaugurazione erano presenti il governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano; il presidente AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi; l' assessore regionale al Turismo, Loredana Capone, l' assessore alla Cultura, Marketing territoriale e Turismo della Città metropolitana di Bari, Ines Pierucci. "Questo infopoint parlerà della Puglia intera - ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano - l' impegno continuo di Pugliapromozione, impegnata in questi giorni a far conoscere le bellezze della Puglia in Argentina, premia: noi collaboriamo con le ambasciate, con l' Enit, con la rete dei pugliesi nel mondo. Ovviamente la collaborazione con l' autorità portuale del Levante è stata sempre per noi un punto di forza dal punto di vista turistico e oggi proseguiamo su questa strada". "I porti che sono il primo biglietto da visita della Puglia, sono strategici per invogliare il turista a conoscere le bellezze, la cultura, l' enogastronomia che possono incontrare addentrandosi nelle città e nei borghi della Puglia- ha affermato l' Assessore all' Industria Turistica e Culturale, Loredana Capone - Per questo dal 2018 sono state avviate azioni di potenziamento del sistema dell' accoglienza dei viaggiatori nei porti di Bari e Brindisi, in linea con le strategie previste dal Piano Strategico del Turismo Puglia365. Obiettivo: migliorare l' accoglienza dei viaggiatori anche e soprattutto negli hub di arrivo in Puglia come porti e aeroporti, con interventi di qualità e buone pratiche, avvalendosi anche degli Info point turistici per promuovere la destinazione Puglia. Molto importante anche l' attività di analisi della soddisfazione degli utenti che è stata monitorata questa estate con oltre 7000 questionari elaborati poi dall' Osservatorio regionale del Turismo: gli intervistati hanno espresso massima soddisfazione sulla qualità del servizio infopoint". Da giugno a settembre l' affluenza all' infopoint di Bari è stata di 5.365 viaggiatori e di 4.500 all' infopoint di Brindisi. Dall' indagine sulla soddisfazione dei consumatori che hanno frequentato gli infopoint nei porti di Brindisi e Bari elaborata dall' Osservatorio regionale del Turismo su 7.100 questionari somministrati durante l' estate appena trascorsa emerge che ben il 68,6 % sono stati stranieri ed un 30,7% italiani. Fra i paesi di provenienza dall' estero al primo posto la Germania (42%) seguita dalla Spagna(16%) e dalla Francia (12%).In quarta posizione gli Usa seguiti da Regno Unito, Russia e Cina. Fra le voci sul perché è stata scelta la Puglia, a parte la ovvia risposta che è stata una conseguenza di aver scelto una particolare crociera , spiccano il patrimonio culturale e Unesco insieme al mare. Più del 40% ha fatto ricorso ad agenzie viaggi per prenotare il soggiorno, quota più alta della media infopoint in quanto si tratta appunto di crocieristi. La quota di repeaters è dell' 11%, più bassa rispetto al valore medio registrato attraverso i questionari della rete Infopoint (25%). Sono per lo più nuovi visitatori da incentivare al ritorno. Parte integrante dello svolgimento del servizio degli infopoint di Bari e di Brindisi è l' attività di comunicazione social svolta attraverso l' account



Il Nautilus

Bari

facebook e instagram con aggiornamento quotidiano delle informazioni, assistenza turistica online e attività di promozione del patrimonio materiale e immateriale della Regione Puglia. Un ulteriore elemento del servizio di accoglienza offerto ai turisti è la realizzazione di attività di animazione on-site che contribuiscono a stimolare la curiosità del turista per il territorio e per gli aspetti della cultura locale, come Laboratorio Pasta Experience con attività dimostrativa della lavorazione della pasta fresca, Wine Experience e Live Painting. INTERVISTE Il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano Il presidente AdSP MAM Ugo Patroni Griffi

NUOVO INFO-POINT TERMINAL CROCIERE AL PORTO DI BARI

A Bari nessuno è straniero". Riprendendo un vecchio slogan del capoluogo pugliese il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ha concluso il suo intervento all' inaugurazione del nuovo info-point turistico realizzato a giugno scorso nel terminal crociere del Porto di Bari dall' **Autorità portuale** con la collaborazione di PugliaPromozione, l' Agenzia Regionale del Turismo. La struttura si presenta a turisti e croceristi con allestimenti rinnovati e una definizione degli spazi più accogliente e accattivante. L' obiettivo più ad ampio raggio è quello di dotare i porti dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale di un layout omogeneo e più accogliente. "Sono qui - ha detto il presidente Emiliano - per congratularmi con l' **Autorità portuale** e PugliaPromozione. Continua l' impegno per il turismo nella città di Bari, ma con riferimento a questo porto la questione è più ampia perché l' info-point parlerà della Puglia intera e non solo di Bari. Abbiamo una missione in corso in Argentina, dove la Notte della Taranta ha riempito le strade di Buenos Aires, e devo dire che questo impegno continuo premia. Ovviamente bisogna collaborare con gli altri, anche nell' ottica del risparmio e dell' ottimizzazione. Noi collaboriamo con le ambasciate, la rete dei pugliesi nel mondo, figuriamoci se non dovevamo farlo con l' **Autorità portuale** del Levante, che è stata sempre un punto di forza dal punto di vista turistico, e proseguiamo su questa strada". Da giugno a settembre l' affluenza all' info-point di Bari è stata di 5.365 viaggiatori e di 4.500 all' infopoint di Brindisi. Dall' indagine sulla soddisfazione dei consumatori che hanno frequentato gli infopoint nei porti di Brindisi e Bari, elaborata dall' Osservatorio regionale del Turismo su 7.100 questionari somministrati durante l' estate appena trascorsa emerge che ben il 68,6 % sono stati stranieri ed un 30,7% italiani. Fra i paesi di provenienza dall' estero al primo posto la Germania (42%) seguita dalla Spagna (16%) e dalla Francia (12%). In quarta posizione gli Usa seguiti da Regno Unito, Russia e Cina. Fra le voci sul perché è stata scelta la Puglia, a parte la ovvia risposta che è stata una conseguenza di aver scelto una particolare crociera, spiccano il patrimonio culturale e Unesco insieme al mare. "Quest' anno registriamo un record - ha detto il presidente dell' **Autorità portuale**, Ugo Patroni Griffi - non solo come numero di scali, ma soprattutto come passeggeri. Abbiamo superato i 610mila croceristi. Nel 2020, in base ai dati già disponibili, batteremo il nostro record con circa 650mila croceristi. Quindi cerchiamo di dare sempre più servizi". "Questo è un tassello della nostra offerta. Tasselli più importanti sono la stazione marittima nuova che stiamo per realizzare e l' allungamento dei pontili, in modo tale che le mega navi da crociera da 360 metri che solcano il Mediterraneo possano fermarsi a Bari. E' di oggi la notizia che la nuova ammiraglia della Msc partirà non da Venezia per le note vicende che riguardano i giganti del mare, ma da Trieste e avrà due home port in Italia, appunto Trieste e Bari: da noi ci sarà la riapertura della rotta per la Turchia" ha concluso.



INAUGURATO DA EMILIANO E CAPONE IL NUOVO INFO-POINT NEL PORTO DI BARI CON ARREDI RINNOVATI E RESTYLING DEGLI SPAZI

30/09/2019 Inaugurato oggi il nuovo info-point nel **porto di Bari**, situato presso il terminal crociere dello scalo. La struttura si presenta a turisti e crocieristi con allestimenti rinnovati e una definizione degli spazi più accogliente e accattivante. Il progetto di rinnovamento è stato condotto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con la collaborazione di Puglia-Promozione, nell'ambito dell'Accordo di Cooperazione Pubblico-Pubblico tra Pugliapromozione e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, siglato a marzo 2018, con il quale si sostiene la qualificazione degli ambienti portuali, con un'azione sinergica di miglioramento dell'offerta con servizi on-desk di informazione e assistenza di turisti in transito e di potenziamento della brand identity. Alla cerimonia di inaugurazione erano presenti il governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano; il presidente AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi; l'assessore regionale al Turismo, Loredana Capone, l'assessore alla Cultura, Marketing territoriale e Turismo della Città metropolitana di **Bari**, Ines Pierucci. Questo infopoint parlerà della Puglia intera - ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano - l'impegno continuo di Pugliapromozione, impegnata in questi giorni a far conoscere le bellezze della Puglia in Argentina, premia: noi collaboriamo con le ambasciate, con l'Enit, con la rete dei pugliesi nel mondo. Ovviamente la collaborazione con l'autorità portuale del Levante è stata sempre per noi un punto di forza dal punto di vista turistico e oggi proseguiamo su questa strada. I porti che sono il primo biglietto da visita della Puglia, sono strategici per invogliare il turista a conoscere le bellezze, la cultura, la enogastronomia che possono incontrare addentrandosi nelle città e nei borghi della Puglia ha affermato l'Assessore all'Industria Turistica e Culturale, Loredana Capone - Per questo dal 2018 sono state avviate azioni di potenziamento del sistema dell'accoglienza dei viaggiatori nei porti di **Bari** e Brindisi, in linea con le strategie previste dal Piano Strategico del Turismo Puglia365. Obiettivo: migliorare l'accoglienza dei viaggiatori anche e soprattutto negli hub di arrivo in Puglia come porti e aeroporti, con interventi di qualità e buone pratiche, avvalendosi anche degli Info point turistici per promuovere la destinazione Puglia. Molto importante anche l'attività di analisi della soddisfazione degli utenti che è stata monitorata questa estate con oltre 7000 questionari elaborati poi dall'Osservatorio regionale del Turismo: gli intervistati hanno espresso massima soddisfazione sulla qualità del servizio infopoint. Da giugno a settembre l'affluenza all'infopoint di **Bari** è stata di 5.365 viaggiatori e di 4.500 all'infopoint di Brindisi. Dall'indagine sulla soddisfazione dei consumatori che hanno frequentato gli infopoint nei porti di Brindisi e **Bari** elaborata dall'Osservatorio regionale del Turismo su 7.100 questionari somministrati durante l'estate appena trascorsa emerge che ben il 68,6 % sono stati stranieri ed un 30,7% italiani. Fra i paesi di provenienza dallestero al primo posto la Germania (42%) seguita dalla Spagna(16%) e dalla Francia (12%).In quarta posizione gli Usa seguiti da Regno Unito, Russia e Cina. Fra le voci sul perché è stata scelta la Puglia, a parte la ovvia risposta che è stata una conseguenza di aver scelto una particolare crociera , spiccano il patrimonio culturale e Unesco insieme al mare. Più del 40% ha fatto ricorso ad agenzie viaggi per prenotare il soggiorno, quota più alta della media infopoint in quanto si tratta appunto di crocieristi. La quota di repeaters è dell'11%, più bassa rispetto al valore medio registrato attraverso i questionari della rete Infopoint (25%). Sono per lo più nuovi visitatori da incentivare al ritorno. Parte integrante dello svolgimento del servizio degli infopoint di **Bari** e di Brindisi è l'attività di comunicazione social svolta attraverso l'account facebook e instagram con aggiornamento quotidiano delle informazioni,



Puglia Live

Bari

assistenza turistica online e attività di promozione del patrimonio materiale e immateriale della Regione Puglia. Un ulteriore elemento del servizio di accoglienza offerto ai turisti è la realizzazione di attività di animazione on-site che contribuiscono a stimolare la curiosità del turista per il territorio e per gli aspetti della cultura locale, come Laboratorio Pasta Experience con attività dimostrativa della lavorazione della pasta fresca, Wine Experience e Live Painting. [url] <http://rpu.g/MsQBW> [/url]

C'è il corso magistrale in Scienze marittime

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio accoglie favorevolmente la notizia dell' istituzione, da parte del Dipartimento Jonico dell' Università degli Studi di Bari Aldo Moro e del Politecnico di Bari, di un Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali, destinato alla formazione, con approccio interdisciplinare tra attività formative appartenenti alle scienze economico-gestionali, giuridiche e di ingegneria gestionale, di professionalità civili negli ambiti marittimo-portuali, in modo da formare figure professionali specifiche per il cluster marittimo, sempre più richieste dalle imprese e dal **sistema** imprenditoriale, economico e produttivo legato al mare. La docente del Dipartimento Jonico - che ne ha seguito la progettazione: è la professoressa Tafaro. «L' Università ed il Politecnico, con l' istituzione di questo Corso di studio specialistico, hanno risposto ad una domanda di formazione specifica del territorio non solo jonico, ma anche regionale, nazionale e dell' intero Mediterraneo». Per il presidente dell' **autorità portuale** Sergio Prete «l' istituzione del Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali va accolta con grande soddisfazione e rappresenta una importante opportunità per il cluster **portuale** e per l' intero territorio jonico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il caso sudorigino Taranto cronaca 1 ottobre 2019

Indotto, è il giorno della svolta. Si tenta la mediazione al foto-finish

Ieri il sit-in dei lavoratori Casiglia sotto la prefettura. Oggi sciopero generale del settore apulici

C'è il corso magistrale in Scienze marittime

Lonoco: «Agevolare le uscite con l'esposizione all'amianto»

Iva

ADSP Mar Ionio: Prete, bene istituzione, da parte dell' Università e del Politecnico di Bari di corso in Scienze strategiche marittimo-portuali

(FERPRESS) - Bari, 30 SET - L' Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ionio** accoglie favorevolmente la notizia dell' istituzione, da parte del Dipartimento Jonico dell' Università degli Studi di Bari Aldo Moro e del Politecnico di Bari, di un Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali, destinato alla formazione, con approccio interdisciplinare tra attività formative appartenenti alle scienze economico-gestionali, giuridiche e di ingegneria gestionale, di professionalità civili negli ambiti marittimo-portuali, in modo da formare figure professionali specifiche per il cluster marittimo, sempre più richieste dalle imprese terminaliste, marittime, armatoriali, portuali, di trasporto, di logistica, del turismo nautico, di import-export e dal sistema imprenditoriale, economico e produttivo legato al mare. Prof.ssa Tafaro - docente del Dipartimento Jonico - che ne ha seguito la progettazione: "L' Università ed il Politecnico, con l' istituzione di questo Corso di studio specialistico, hanno risposto ad una domanda di formazione specifica del territorio non solo jonico, ma anche regionale, nazionale e dell' intero Mediterraneo, visto il ruolo e la centralità crescente del Mediterraneo e dei suoi porti nei traffici commerciali marittimi mondiali che rende indispensabile la formazione di figure professionali specializzate per operare nei nuovi contesti occupazionali ed ambiti professionali". Prof. Avv. **Sergio Prete** - Presidente **AdSP** del **mar Ionio**: "l' istituzione del Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali va accolta con grande soddisfazione e rappresenta una importante opportunità per il cluster portuale e per l' intero territorio jonico, che potrà contare anche sulla novità ed esclusività di tale iniziativa per ambire a diventare un centro di formazione specialistica in ambito mediterraneo. I porti di nuova generazione, infatti, non devono occuparsi solo di favorire la crescita dei traffici ma perseguono nuove finalità tra le quali quella di un forte legame con le università ed i centri di ricerca per contribuire concretamente alla formazione di nuove professionalità e creare i presupposti di uno sviluppo, innovativo e sostenibile, imprenditoriale ed occupazionale".



Il Nautilus

Bari

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Istituzione del Corso di studio magistrale in "Scienze strategiche marittimo-portuali".

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio accoglie favorevolmente la notizia dell' istituzione, da parte del Dipartimento Jonico dell' Università degli Studi di Bari Aldo Moro e del Politecnico di Bari, di un Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali, destinato alla formazione, con approccio interdisciplinare tra attività formative appartenenti alle scienze economico-gestionali, giuridiche e di ingegneria gestionale, di professionalità civili negli ambiti marittimo-portuali, in modo da formare figure professionali specifiche per il cluster marittimo, sempre più richieste dalle imprese terminaliste, marittime, armatoriali, portuali, di trasporto, di logistica, del turismo nautico, di import-export e dal **sistema** imprenditoriale, economico e produttivo legato al **mare**. Prof.ssa Tafaro - docente del Dipartimento Jonico - che ne ha seguito la progettazione: 'L' Università ed il Politecnico, con l' istituzione di questo Corso di studio specialistico, hanno risposto ad una domanda di formazione specifica del territorio non solo jonico, ma anche regionale, nazionale e dell' intero Mediterraneo, visto il ruolo e la centralità crescente del Mediterraneo e dei suoi porti nei traffici commerciali marittimi mondiali che rende indispensabile la formazione di figure professionali specializzate per operare nei nuovi contesti occupazionali ed ambiti professionali'. Prof. Avv. Sergio Prete - Presidente AdSP del mar Ionio: 'l' istituzione del Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali va accolta con grande soddisfazione e rappresenta una importante opportunità per il cluster **portuale** e per l' intero territorio jonico, che potrà contare anche sulla novità ed esclusività di tale iniziativa per ambire a diventare un centro di formazione specialistica in ambito mediterraneo. I porti di nuova generazione, infatti, non devono occuparsi solo di favorire la crescita dei traffici ma perseguono nuove finalità tra le quali quella di un forte legame con le università ed i centri di ricerca per contribuire concretamente alla formazione di nuove professionalità e creare i presupposti di uno sviluppo, innovativo e sostenibile, imprenditoriale ed occupazionale'.



Corso in Scienze strategiche marittimo-portuali

Massimo Belli

TARANTO Istituito a Bari un corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali. Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio accoglie con favore la notizia dell'istituzione, da parte del Dipartimento Jonico dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e del Politecnico di Bari, di questo corso di studio magistrale, destinato alla formazione, con approccio interdisciplinare tra attività formative appartenenti alle scienze economico-gestionali, giuridiche e di ingegneria gestionale, di professionalità civili negli ambiti marittimo-portuali. Questo consentirà di formare figure professionali specifiche per il cluster marittimo, sempre più richieste dalle imprese terminaliste, marittime, armatoriali, portuali, di trasporto, di logistica, del turismo nautico, di import-export e dal sistema imprenditoriale, economico e produttivo legato al mare. La professoressa Laura Tafaro, docente del Dipartimento Jonico che ne ha seguito la progettazione, ha dichiarato: L'Università ed il Politecnico, con l'istituzione di questo Corso di studio specialistico, hanno risposto ad una domanda di formazione specifica del territorio non solo jonico, ma anche regionale, nazionale e dell'intero Mediterraneo, visto il ruolo e la centralità crescente del Mediterraneo e dei suoi porti nei traffici commerciali marittimi mondiali che rende indispensabile la formazione di figure professionali specializzate per operare nei nuovi contesti occupazionali ed ambiti professionali. Il presidente dell'AdSp del mar Ionio, Sergio Prete, ha invece sottolineato che l'istituzione del Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali va accolta con grande soddisfazione e rappresenta una importante opportunità per il cluster portuale e per l'intero territorio jonico, che potrà contare anche sulla novità ed esclusività di tale iniziativa per ambire a diventare un centro di formazione specialistica in ambito mediterraneo. I porti di nuova generazione, infatti, non devono occuparsi previsa Prete solo di favorire la crescita dei traffici, ma perseguono nuove finalità tra le quali quella di un forte legame con le università ed i centri di ricerca per contribuire concretamente alla formazione di nuove professionalità e creare i presupposti di uno sviluppo, innovativo e sostenibile, imprenditoriale ed occupazionale.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Corso in Scienze strategiche marittimo-portuali' by Massimo Belli. The article is dated 29/09/2019. The page includes a navigation menu, a search bar, and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of related articles. The main article text is partially visible, starting with 'TARANTO - Istituito a Bari un corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali. Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio accoglie con favore la notizia dell'istituzione, da parte del Dipartimento Jonico dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e del Politecnico di Bari, di questo corso di studio magistrale, destinato alla formazione, con approccio interdisciplinare tra attività formative appartenenti alle scienze economico-gestionali, giuridiche e di ingegneria gestionale, di professionalità civili negli ambiti marittimo-portuali. Questo consentirà di formare figure professionali specifiche per il cluster marittimo, sempre più richieste dalle imprese terminaliste, marittime, armatoriali, portuali, di trasporto, di logistica, del turismo nautico, di import-export e dal sistema imprenditoriale, economico e produttivo legato al mare. La professoressa Laura Tafaro, docente del Dipartimento Jonico che ne ha seguito la progettazione, ha dichiarato: L'Università ed il Politecnico, con l'istituzione di questo Corso di studio specialistico, hanno risposto ad una domanda di formazione specifica del territorio non solo jonico, ma anche regionale, nazionale e dell'intero Mediterraneo, visto il ruolo e la centralità crescente del Mediterraneo e dei suoi porti nei traffici commerciali marittimi mondiali che rende indispensabile la formazione di figure professionali specializzate per operare nei nuovi contesti occupazionali ed ambiti professionali. Il presidente dell'AdSp del mar Ionio, Sergio Prete, ha invece sottolineato che l'istituzione del Corso di studio magistrale in Scienze strategiche marittimo-portuali va accolta con grande soddisfazione e rappresenta una importante opportunità per il cluster portuale e per l'intero territorio jonico, che potrà contare anche sulla novità ed esclusività di tale iniziativa per ambire a diventare un centro di formazione specialistica in ambito mediterraneo. I porti di nuova generazione, infatti, non devono occuparsi previsa Prete solo di favorire la crescita dei traffici, ma perseguono nuove finalità tra le quali quella di un forte legame con le università ed i centri di ricerca per contribuire concretamente alla formazione di nuove professionalità e creare i presupposti di uno sviluppo, innovativo e sostenibile, imprenditoriale ed occupazionale.'

Lavoro, sarà autunno caldo: 52 tavoli di crisi regionali

Diversi i casi: da Canepa a Mercatone Uno a ex Isolaverde passando per l'ex Gse Le vertenze inondano la task force regionale E ottobre può essere un mese cruciale

PIERPAOLO SPADA

Pierpaolo SPADA Le vertenze inondano la task force regionale. Le crisi sui tavoli sono 52. L'ultima è esplosa proprio ieri, riguarda i 130 dipendenti di Castiglia srl di Taranto, in agitazione per la scadenza (il 3 ottobre) della procedura di licenziamento collettivo. Premessa di un autunno che si preannuncia surriscaldato, anche se a livello nazionale l'occupazione sta aumentando. I dati esposti ieri dall'Istat fanno sperare. Il numero di occupati è tornato ai livelli del 2011. È nell'indotto di Arcelor Mittal che, nelle ultime ore, la protesta è divampata. Ma in attesa di risposte ci sono diverse migliaia di persone che operano nell'indotto ex Ilva, protette dall'ammortizzatore in deroga anche per i 12 mesi successivi alla scadenza del 31 dicembre prossimo: «Bisogna stringere i tempi per rendere esigibile un progetto di ricollocamento degli esuberanti dell'indotto ex Ilva per il processo di bonifica del sito di interesse nazionale di Taranto. Lì sta la soluzione», dice il coordinatore della task force, Leo Caroli. Da ex Isolaverde passando per l'ex Marcegaglia, i casi sono numerosi. Nel Brindisino, la tensione non è minore. Continua a tener banco la vertenza Santa Teresa, partecipata del Comune. Il prossimo tavolo è il 3. I dipendenti sono 120, 15 gli esuberanti e tra questi anche quelli già impegnati presso i Centri per l'Impiego. La task force sta lavorando per sottoscrivere una convenzione, nelle more dell'espletamento del bando di reclutamento presso Arpal, per poter utilizzare gli addetti in causa, tutti comunque coperti dall'ammortizzatore in deroga. Ancora aperta è, poi, la crisi di Dema, Dar e Dcm che hanno rilevato l'ex Gse. Per fine ottobre è atteso il piano di rilancio industriale. Il relativo tavolo sarà convocato alla Prefettura di Brindisi il 29 ottobre. Dei 215 dipendenti, 120 sono al lavoro e i restanti 95 in cassa straordinaria (scadenza 31 dicembre). Nel metalmeccanico, resta aperta anche la vertenza dell'ex Leucci (manutenzione impianti Enel e non solo), oggi Nuova Leucci. L'acquisto della società sull'orlo del fallimento non ha risolto i vecchi problemi. L'attività è ferma. E i dipendenti (120 in cassa straordinaria fino al 31 dicembre) non sono retribuiti: «È stato chiesto alle aziende presso le quali si realizzavano le commesse di subentrare a Leucci. Enel ha risposto positivamente ma per quei lavoratori impegnati su appalti Enel. Gli altri committenti, per ora, non rispondono alle convocazioni di task force e prefettura», spiega Caroli. Preoccupa, in seguito alla recente sentenza del Consiglio di Stato, anche l'esternalizzazione dei dipendenti del servizio di pulizia della Asl (178) presso aziende terze (bando pubblicato). E non meno preoccupati sono gli addetti dei Cantieri Navali Cbs-Damarin (35 dipendenti). Consorzio Mediterraneo si è impegnato ad assumere i dipendenti e ad ampliare l'organico con altre 30 unità a fronte di un piano industriale di grande respiro. «L'Autorità portuale ha elaborato il bando per il rinnovo della concessione a favore del consorzio, dopo la decadenza delle imprese uscenti, ma il bando è stato impugnato. Io - dice Caroli - tornerò a convocare le parti in prefettura per trovare una soluzione. Ci sono le navi della Marina Militare che devono essere prese in carico». Trasversale a tutte le province pugliesi, è la vertenza Mercatone Uno. Sul fronte della vendita è tutto fermo. Ma, intanto, la Regione è pronta ad avviare le politiche attive: formazione per integrare il reddito delle persone in cassa. Si tratta della misura ex avviso 4/2017: 5 euro per 220 ore di formazione, 1050 euro in tutto. «Il bando partirà a brevissimo, interesserà anche i dipendenti ex Ilva, - dice Caroli - il 2 lo presentiamo ai sindacati». È l'alternativa alla proposta del Governo che ha chiesto alle Regioni di attivare politiche di welfare.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

L' 8 tavolo al Mise. Nel Salento anche i 117 dipendenti di Tessitura del Salento attendono risposte. Il gruppo Canepa (di cui la società è costola), acquisito da Michele Canepa, aveva promesso in tempi rapidi la presentazione di un piano di rilancio. Caroli riferisce di esser stato contattato dal gruppo e di voler convocare il relativo tavolo nella prima decade di ottobre. Stesso periodo in cui potrebbe venire a galla un' altra delicata questione. Quella che riguarda l' Alcar Industrie. Il gruppo Metec di Torino ha acquisito la società ad agosto scorso ma cinque giorni fa è stata sequestrata in relazione all' inchiesta che ha travolto la controllata Blutech nell' ambito della riconversione di Termini Imerese. Sono 492 gli operai in bilico tra Lecce (291) e Vaie, nel Torinese. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Brindisi, porto col freno a mano: rischio perdita deposito metano

Troppi ritardi e incertezze, freddezza nei rapporti con l' Authority. Intanto gli altri corrono

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Tra le principali sfide verdi del trasporto aereo e di quello marittimo, cui sono dedicati grandi investimenti in ricerca anche da parte dell' Unione europea, c' è l' abbattimento dei consumi delle turbine aeronautiche attraverso nuove tecnologie che vedono in corsa i principali attori mondiali della motoristica aerospaziale ma anche i costruttori, per l' applicazione di materiali che rendano i velivoli meno pesanti, con una riduzione dei consumi di carburante. La sfida degli aerei e delle navi green. La propulsione a turbine trova da anni una vasta applicazione anche nelle navi di ultima generazione, che a differenza degli aerei possono però utilizzare il Gnl, il gas metano liquido, al posto del molto più inquinante gasolio. Una città che è cresciuta attorno ad un profondo bacino portuale naturale e a ridosso di un aeroporto, le cui origini risalgono al secondo decennio del secolo scorso, non può non porsi il problema, nel suo percorso verso l' abbattimento delle fonti inquinanti, di favorire tali processi. Navi e aerei inquinano, e Brindisi non può stare a guardare. Se per quanto riguarda la corsa verso motori aeronautici green il nostro territorio partecipa con le ricerche promosse dal Distretto tecnologico aerospaziale con i grandi gruppi industriali insediati in Puglia e le Università, e costruendo a Grottaglie e Foggia parti della fusoliera e della coda in materiali compositi di carbonio del Boeing 787 Dreamliner, sull' inquinamento dovuto al traffico marittimo tutto si riduce ad una antica polemica sull' ubicazione della stazione rimorchiatori e sul presunto impatto ambientale negativo del progetto dei nuovi accosti a Sant' Apollinare. Brindisi: dopo il carbone, il nulla Insomma, Brindisi litiga senza decidere cosavorrà fare da grande, mentre si va verso il capolinea del principale traffico del suo porto, vale a dire il carbone. Molto presto, quella che è stata la principale voce di autofinanziamento del nostro scalo marittimo non sarà più in grado di sostenerne i servizi, senza contare le ripercussioni occupazionali. La fine della movimentazione del carbone può essere considerata un successo o una grande perdita, dipende dai punti di vista. Ma un fatto è certo: all' orizzonte non vi è nulla che possa sostituire tale perdita. Le crociere non sono al momento un affare, perché l' **Autorità di sistema portuale** non incassa alcunché, anzi spende per incentivare questo traffico che a Brindisi, va sempre ricordato, non dispone di strutture adeguate. Si può continuare a fare sbarcare i crocieristi a Costa Morena Est a ridosso del molo Enel, tra le tubazioni della condotta Tap e i cumuli di materiale ferroso per l' acciaieria di Taranto? L' authority infatti sta cercando soluzioni da tempo, ma si trova di fronte alla mancanza di risposte da parte del Comune alla proposta di acquisto del terminal privato di Costa Morena Ovest, di proprietà della società "Il mondo", e all' opposizione di alcuni al progetto - tante volte bloccato e rallentato negli anni da passate gestioni dell' authority - dei nuovi accosti per grandi navi a Sant' Apollinare. C' è opposizione persino all' innocuo molo a bricole per accrescere la sicurezza degli attuali ormeggi di Punta delle Terrare. Nuove infrastrutture frenate. Un muro di no, di dubbi, di incertezze. Bisogna che la città sia consapevole che questa volta il freno a mano è stato inserito a Brindisi e non a Bari o a Roma. Non è facile decidere nella ricerca del giusto equilibrio tra sviluppo, lavoro e ambiente, ma a volte è necessario guardarsi intorno e premere sull' acceleratore. Gli armatori cercano spazi in banchina, rapida intermodalità con ferrovia e reti stradali, fondali profondi per navi sempre più grandi, spazi retroportuali. Oggi questi processi a Brindisi sono quasi tutti bloccati, e si aspetta forse che le merci diverse dal carbone piovano come manna dal cielo. Forse è sufficiente fare un solo esempio, per raffigurare le conseguenze nel ritardo nelle decisioni a proposito di porti verdi, meno inquinanti. Stabilito che ancora le navi non possono navigare con l' energia solare, un



La propulsione a turbine trova da anni una vasta applicazione anche nelle navi di ultima generazione, che a differenza degli aerei possono però utilizzare il Gnl, il gas metano liquido, al posto del molto più inquinante gasolio. Una città che è cresciuta attorno ad un profondo bacino portuale naturale e a ridosso di un aeroporto, le cui origini risalgono al secondo decennio del secolo scorso, non può non porsi il problema, nel suo percorso verso l' abbattimento delle fonti inquinanti, di favorire tali processi. Navi e aerei inquinano, e Brindisi non può stare a guardare. Se per quanto riguarda la corsa verso motori aeronautici green il nostro territorio partecipa con le ricerche promosse dal Distretto tecnologico aerospaziale con i grandi gruppi industriali insediati in Puglia e le Università, e costruendo a Grottaglie e Foggia parti della fusoliera e della coda in materiali compositi di carbonio del Boeing 787 Dreamliner, sull' inquinamento dovuto al traffico marittimo tutto si riduce ad una antica polemica sull' ubicazione della stazione rimorchiatori e sul presunto impatto ambientale negativo del progetto dei nuovi accosti a Sant' Apollinare. Brindisi: dopo il carbone, il nulla Insomma, Brindisi litiga senza decidere cosavorrà fare da grande, mentre si va verso il capolinea del principale traffico del suo porto, vale a dire il carbone. Molto presto, quella che è stata la principale voce di autofinanziamento del nostro scalo marittimo non sarà più in grado di sostenerne i servizi, senza contare le ripercussioni occupazionali. La fine della movimentazione del carbone può essere considerata un successo o una grande perdita, dipende dai punti di vista. Ma un fatto è certo: all' orizzonte non vi è nulla che possa sostituire tale perdita. Le crociere non sono al momento un affare, perché l' **Autorità di sistema portuale** non incassa alcunché, anzi spende per incentivare questo traffico che a Brindisi, va sempre ricordato, non dispone di strutture adeguate. Si può continuare a fare sbarcare i crocieristi a Costa Morena Est a ridosso del molo Enel, tra le tubazioni della condotta Tap e i cumuli di materiale ferroso per l' acciaieria di Taranto? L' authority infatti sta cercando soluzioni da tempo, ma si trova di fronte alla mancanza di risposte da parte del Comune alla proposta di acquisto del terminal privato di Costa Morena Ovest, di proprietà della società "Il mondo", e all' opposizione di alcuni al progetto - tante volte bloccato e rallentato negli anni da passate gestioni dell' authority - dei nuovi accosti per grandi navi a Sant' Apollinare. C' è opposizione persino all' innocuo molo a bricole per accrescere la sicurezza degli attuali ormeggi di Punta delle Terrare. Nuove infrastrutture frenate. Un muro di no, di dubbi, di incertezze. Bisogna che la città sia consapevole che questa volta il freno a mano è stato inserito a Brindisi e non a Bari o a Roma. Non è facile decidere nella ricerca del giusto equilibrio tra sviluppo, lavoro e ambiente, ma a volte è necessario guardarsi intorno e premere sull' acceleratore. Gli armatori cercano spazi in banchina, rapida intermodalità con ferrovia e reti stradali, fondali profondi per navi sempre più grandi, spazi retroportuali. Oggi questi processi a Brindisi sono quasi tutti bloccati, e si aspetta forse che le merci diverse dal carbone piovano come manna dal cielo. Forse è sufficiente fare un solo esempio, per raffigurare le conseguenze nel ritardo nelle decisioni a proposito di porti verdi, meno inquinanti. Stabilito che ancora le navi non possono navigare con l' energia solare, un

Brindisi Report

Brindisi

passo intermedio per la riduzione delle emissioni richiede il passaggio alla propulsione a metano e all'impiego delle forniture di energia elettrica in banchina per l'alimentazione degli impianti di bordo quando la nave è ferma. Il metano e la competizione tra porti Il sindaco Riccardo Rossi, qualche tempo fa, ha ricevuto la visita di alcuni manager di Edison, che da tempo ha individuato a Ravenna, Oristano e Brindisi - in questo ordine cronologico di realizzazione degli impianti - i porti dove realizzare depositi costieri di Gnl (metano) sia per l'alimentazione delle navi che per i Tir di nuova generazione. La presenza di una "stazione di servizio" di questo genere avvantaggerebbe Brindisi nella lista delle opzioni degli armatori che si doteranno sempre più di navi a metano, proporzionalmente alla nascita di punti di rifornimento, ma anche in quella delle grandi società di autotrasporto che utilizzano le cosiddette autostrade del mare. Sembra che il sindaco sia rimasto perplesso dal fatto che il progetto Edison comprenda un serbatoio alto 30 metri nel porto commerciale. Quindi a questo punto non è dato sapere se il nostro porto sarà in un futuro prossimo sulla rotta delle navi e dei Tir a metano, o resterà a rigirarsi i pollici. Tutto ciò mentre a Ravenna - Porto Corsini l'operazione è già stata avviata, ed anche a Oristano c'è il via libera dell' **Autorità di sistema portuale** sarda. Peraltro, in Sardegna, sia ad Oristano, che a Porto Torres che a Cagliari altre due società oltre ad Edison attendono solo i pareri della Commissione Via-Vas del Ministero dell' Ambiente. In corsa anche Bari Notizia finale. Brindisi tentenna, Bari no. In attesa che da noi si decida cosa rispondere ad Edison, l' **Autorità di Sistema portuale** del mare Adriatico Meridionale sta affidando - o ha già affidato - la progettazione di un terminal Gnl a Marisabella. Poi farà un bando europeo per la costruzione e la gestione del terminal stesso. E chi prima arriva meglio alloggia, signore e signori. Le inutili lagne sui favoritismi ai baresi non c'azzeccano affatto. Guardiamoci allo specchio. Per la cronaca, un deposito di Gnl non è un rigassificatore, non c'è passaggio di stato del metano dalla nave al deposito. È un impianto classificato come va fatto dalla tabella di rischio industriale del Ministero dell' Ambiente, come i depositi di carburante che si stanno realizzando nel porto di Barletta. Sarebbe giusto discuterne con gli operatori, la politica e le parti sociali, prima di dire no o di lasciare tutto sospeso. Piace molto l'idea della "Grande foresta orientale", ma va popolata di alberi, non di disoccupati.

Firmata a Taranto con la Yilport la concessione del terminal container per i prossimi 49 anni

Arriveranno i turchi! Meno male

L'obiettivo è formato dai 2,5 milioni di container l'anno

Mamma arrivano i turchi! A **Taranto**, però, non c'è da scappare, ma da brindare. I turchi sono quelli di Yilport, tredicesimo operatore portuale al mondo (detentrica unica del 24% della francese Cma-Cgm, terzo vettore mondiale). E i brindisi sono due. Il primo per l'accordo tra i turchi della Yilport e il colosso cinese Cosco (China Ocean Shipping Company), al quarto posto nella classifica degli operatori portuali. Il secondo è per i riflessi positivi che questo accordo avrà sul **porto di Taranto** e sul sistema economico di un territorio più vasto. La multinazionale Yilport a luglio ha firmato, infatti, con l'Autorità portuale di **Taranto** la concessione per i prossimi 49 anni del terminal container. Per la operatività della convenzione bisogna attendere il completamento della consegna dei documenti, che dovrebbe avvenire entro questa settimana, poi sarà la volta della ristrutturazione generale delle gru per la movimentazione dei container. Quindi, realisticamente, le navi non attraccheranno prima dell'inizio del 2020. Prevedibile l'entusiasmo degli operatori portuali, incoraggiato dalla bozza del piano industriale della Yilport secondo la quale sono previsti nel giro di due anni investimenti per diverse decine di milioni di euro e una movimentazione nell'area container di **Taranto** fino a 500mila Teus (l'unità internazionale di misura dei container) che potrebbero arrivare a 1 milione da qui a 5 anni. Basta pensare che l'obiettivo dichiarato dai turchi sarebbe di 2,5 milioni di container che significherebbe la massima capacità dell'intero molo. Di qui la necessità di opere di ampliamento e adeguamento dell'area. In questo caso a brindare saranno i 480 lavoratori dell'agenzia portuale tarantina in attesa di un «miracolo» dopo l'addio della compagnia taiwanese Evergreen. Piccolo passo indietro. I taiwanesi furono tra i primi a intravedere nel **porto di Taranto** potenzialità di sviluppo per la posizione strategica e per la vicinanza di infrastrutture. E così dal 2001 e fino al 2014 hanno gestito lo scalo tarantino, movimentando fino a 2 milioni di container l'anno, fino a 900mila mila Teus. I taiwanesi avrebbero anche voluto ampliare i volumi operativi, ma in cambio chiedevano di fare arrivare la linea ferroviaria e quella autostradale fino al **porto** e di effettuare lavori di dragaggio per consentire l'approdo di navi sempre più grandi e capienti. I lavori non sono mai partiti e così l'Evergreen ha dirottato soldi e idee sul **porto greco del Pireo**. Addio sogni di gloria per **Taranto**, ma soprattutto addio lavoro per 568 lavoratori. Il **porto commerciale** si è avviato verso un lento declino. Fallimento arginato grazie a un investimento di oltre 70 milioni di euro che ha consentito negli anni scorsi di realizzare almeno una parte dei lavori che avevano chiesto i taiwanesi. Lavori che hanno permesso così al **porto di Taranto** di attirare l'attenzione dei turchi della Yilport. Un'ottima notizia per i 148 lavoratori ancora disoccupati, dopo l'addio della Evergreen, che saranno gradualmente riassunti dalla Yilport e a questi potrebbero aggiungersi altre diverse centinaia di posti di lavoro. A generare ottimismo anche l'approvazione della Zes (la zona economica speciale) che consentirà alle imprese che si insedieranno nell'area compresa tra Martina Franca, Francavilla, Massafra e Grottaglie di godere del credito di imposta fino a un massimo di 50 milioni per tutte le voci di spesa. Questi imprenditori godranno inevitabilmente dello sviluppo dello scalo ionico. Seppure contento, non vuole alimentare facili entusiasmi il presidente dell'Autorità portuale di **Taranto**, Sergio Prete, perché qui c'è da mettere in piedi un intero sistema, dalla costruzione del nuovo terminal, alla realizzazione

EMILIO GIOVENTÙ

10 ottobre 2019 **PRIMO PIANO** ItaliaOggi

Firmata a Taranto con la Yilport la concessione del terminal container per i prossimi 49 anni

Arriveranno i turchi! Meno male

L'obiettivo è formato dai 2,5 milioni di container l'anno

di Emilio Gioventù

La principessa araba al mare in Versilia. Un dono alla scuola e allarga la sua villa

di **Sonia Valentini**

La principessa araba al mare in Versilia. Un dono alla scuola e allarga la sua villa. La principessa araba al mare in Versilia. Un dono alla scuola e allarga la sua villa. La principessa araba al mare in Versilia. Un dono alla scuola e allarga la sua villa.

GLI SPAZZACAMINI NON SONO SCOMPARSI. SONO MILLE. E POTREBBERO ESSERE DI PIÙ

di **Mario A. Geronzi**

Gli spazzacamini non sono scomparsi. Sono mille. E potrebbero essere di più. Gli spazzacamini non sono scomparsi. Sono mille. E potrebbero essere di più.



Italia Oggi

Taranto

di nuove rotte con il coinvolgimento di nuovi armatori, quindi l'aspettativa legittima, ma enorme intorno al progetto «deve concretizzarsi in maniera graduale». Certo che l'alleanza dei turchi con Cosco fa ben sperare. I cinesi quando c'era Evergreen non hanno mai sbarcato un container, limitandosi ad attraccare le proprie navi per scaricare le materie per la produzione dell'Ilva. A Taranto Cosco potrebbe agire da armatori e si presenterebbero con i risultati raggiunti nel Pireo dove ha portato 800 milioni di euro e punta a movimentare 10 milioni di Teus. Un bel biglietto da visita che assieme a quello della Yilport fa ben sperare per il futuro del sistema economico di Taranto e non soltanto. © Riproduzione riservata.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

I_ Per la rue pubblica su questa testata calabria@quotidianodelsud.it Tel. 091114 95 40 42 - IdeOpublilast it ZES Oliverio: «Ora si apre una nuova fase di sostegno alle imprese e di investimenti»

Definite le procedure sugli sgravi

Sul tappeto resta il problema di aprire lo sportello unico e dell' intermodalità

COSENZA - Prosegue, nel suo cammino lento e pieno di incertezze, la Zes calabrese. Ieri infatti l' Agenzia delle entrate ha definito le modalità di presentazione della comunicazione per la fruizione del credito di imposta per gli investimenti nelle Zone Economiche Speciali e proprio a partire dal 25 settembre presentare all' Agenzia delle entrate l' apposita comunicazione. Lo ricorda il presidente della Regione Calabria Mario Oliverio annunciando l' avvio concreto delle agevolazioni nella Zes Calabria. «È stato un percorso lungo - prosegue Oliverio partito dalla dura crisi del 2016 che vedeva il porto di Gioia Tauro in forte declino, in una situazione che necessitava di essere affrontata con determinazione. Insieme alle forze sociali, all' **Autorità Portuale** ed al Governo, si è definito, così, nel luglio di quell' anno un accordo di programma basato sul rilancio del porto, che prevedeva la nascita dell' Agenzia **portuale** per salvaguardare il lavoro di circa 400 persone che da lì a poco avrebbero perso il lavoro, la realizzazione di opere portuali e del bacino di carenaggio e la nascita della Zes Calabria. Oggi - sostiene il Governatore - l' Agenzia ha assolto il suo compito, la banchina di appoggio nel lato ovest finanziata dalla Regione, è in corso di progettazione e, soprattutto, la Zes Calabria è concreta realtà che apre rosee aspettative per il futuro del porto». «Ora che le imprese hanno la possibilità di attingere a nuova linfa e che il traguardo più importante è stato raggiunto - afferma ancora Oliverio - si apre una nuova fase di sostegno alle imprese che vogliono investire nelle aree Zes calabresi con nuovi servizi ed ulteriori investimenti infrastrutturali, nonché, immateriali come l' istituzione del Surap (Sportello unico regionale per attività produttive), volti a migliorare l' accessibilità e la sicurezza delle aree oltre che la promozione e la valorizzazione del tessuto imprenditoriale e sociale presente in quella che è ormai divenuta una delle aree strategiche più importanti del nostro Paese». Naturalmente non tutti i problemi sono stati risolti nonostante l' urgenza con il quale andrebbero affrontati visto che i finanziamenti delle Zes nazionali sono a sportello e quindi chi prima arriva, prima prende i quattrini. In quest' ottica diventa fondamentale aprire il prima possibile lo sportello unico dove consegnare le domande per ottenere le agevolazioni, attività che dovrebbe essere demandata appunto al Corap. Ma il Corap purtroppo è prigioniero del suo destino e dubitiamo riesca anche ad effettuare il censimento di tutti gli opifici esistenti ad oggi nell' area di Gioia Tauro che a norma di legge potrebbero partire subito con le agevolazioni. Mentre è calato il silenzio sulla possibilità di inserire Gioia Tauro nella Via della Seta organizzata dai cinesi, c' è il problema dell' intermodalità e dei collegamenti ferroviari. Anche qua bisognerebbe capire una volta per tutte che fine hanno fatto i 150 milioni che Bruxelles ha assegnato al Governo nazionale per Gioia Tauro, destinati proprio all' intermodalità, e che da Roma tengono ancora nel cassetto da più di tre anni.



Oliverio: "La Zes è diventata una concreta realtà"

"Dal 25 settembre scorso le imprese che intendono beneficiare del credito d'imposta per gli investimenti nelle aree comprese nella ZES, possono presentare all' Agenzia delle Entrate l' apposita comunicazione". "Se con la predisposizione da parte dell' Amministrazione regionale del Piano di Sviluppo della ZES Calabria è stato avviato il percorso per una delle più importanti operazioni economiche, che ha messo la nostra Regione al centro delle dinamiche propulsive del Paese, difficile da conseguire, ma ottenuto con tenacia e competenza: l' Agenzia delle entrate ha definito le modalità di presentazione della comunicazione per la fruizione del credito di imposta per gli investimenti nelle Zone Economiche Speciali e proprio a partire dal 25 presentare all' Agenzia delle entrate l' apposita comunicazione".

È quanto afferma il Presidente della Regione Mario Oliverio, commentando l' avvio concreto delle agevolazioni nella ZES Calabria. "È stato un percorso lungo - prosegue il Presidente Oliverio - partito dalla dura crisi del 2016 che vedeva il porto di Gioia Tauro in forte declino, in una situazione che necessitava di essere affrontata con determinazione. Insieme alle forze sociali, all' Autorità Portuale ed al Governo, si è definito, così, nel luglio di quell' anno un accordo di programma basato sul rilancio del porto, che prevedeva la nascita dell' Agenzia portuale per salvaguardare il lavoro di circa 400 persone che da lì a poco avrebbero perso il lavoro, la realizzazione di opere portuali e del bacino di carenaggio e la nascita della ZES Calabria". "Oggi - conclude il Presidente della Regione - l' Agenzia ha assolto il suo compito, la banchina di appoggio nel lato ovest finanziata dalla Regione, è in corso di progettazione e, soprattutto, la ZES Calabria è concreta realtà che apre rosee aspettative per il futuro del porto alla luce del grande interesse che suscita in grandi investitori nazionali". "Ora che le imprese hanno la possibilità di attingere a nuova linfa e che il traguardo più importante è stato raggiunto si apre una nuova fase di sostegno alle imprese che vogliono investire nelle aree Zes calabresi con nuovi servizi ed ulteriori investimenti infrastrutturali, nonché, immateriali come l' istituzione del SURAP (Sportello Unico per le Attività Produttive) volti a migliorare l' accessibilità e la sicurezza delle aree oltre che la promozione e la valorizzazione del tessuto imprenditoriale e sociale presente. In quella che è divenuta una delle aree strategiche più importanti per lo sviluppo della nostra Regione e del nostro Paese". 30 settembre 2019.



Calabria: Russo scrive a De Micheli su interventi per porti di Vibo Valentia e Reggio Calabria

(FERPRESS) - Catanzaro, 30 SET - Il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo ha indirizzato una lettera al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, in merito ai mancati interventi da realizzarsi nell' ambito dei porti di rilevanza economica nazionale di Vibo Valentia e Reggio Calabria ricadenti nel territorio della Regione Calabria. Riportiamo di seguito il testo della lettera. "Gentile Sig. Ministro propongo alla Sua attenzione una questione che ho avuto modo di esporre ampiamente già a chi la ha preceduta e che, pur a completa conoscenza degli uffici Ministeriali competenti, ad oggi non ha trovato concreta soluzione. Mi riferisco ai porti di Vibo Valentia e Reggio Calabria sui quali lo Stato, a norma del Decreto Legislativo 112/98, esercita le funzioni amministrative in via esclusiva. Si tratta di porti che sono ricompresi nel disegno delle **Autorità** di Sistema **Portuale** delineato dalla riforma del 2016 che, ad oggi, rimane inattuata solo per i porti della Calabria. Nelle more dell' attuazione della riforma, i porti in argomento, che in base al previgente sistema normativo non sono ricompresi nella circoscrizione dell' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro**, sono condotti in gestione diretta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministero). Le esigenze di intervento infrastrutturale in questi porti - pur debitamente rappresentate dalle strutture periferiche del Ministero - non sono state concretamente prese in considerazione all' atto della redazione dei Piani Triennali Ministeriali delle Opere Marittime e dunque permangono tal quali oramai da diversi anni senza alcun finanziamento ministeriale. Si noti incidentalmente che lo Stato trae notevoli risorse dall' IVA prodotta nel porto di Vibo. Stante l' assenza del Governo negli investimenti la Regione ha inteso assumere a proprio carico l' onere finanziario necessario per rispondere a tali esigenze mettendo a disposizione le risorse ad essa assegnate nell' ambito del Patto per lo Sviluppo della Calabria finanziato con il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 nella consistenza complessiva di Euro 24.500.000,00. Con queste precise finalità, nel Luglio 2018, si è pervenuti alla conclusione di un Accordo tra Amministrazioni (Accordo) sottoscritto, per conto del Ministero, dal Provveditore Opere Pubbliche per la Sicilia e la Calabria (Provveditore). A seguito della sottoscrizione dell' Accordo, la Regione ha tempestivamente proposto al Provveditore la stipula delle convenzioni di finanziamento per gli interventi da quest' ultimo proposti, ma qui l' iter si è inspiegabilmente arrestato. Il Provveditore ha infatti rappresentato che il flusso finanziario delle risorse rese disponibili dalla Regione dovesse transitare attraverso la sede centrale del Ministero e che dunque quest' ultima avrebbe dovuto indicare le modalità di trasferimento delle medesime risorse. Lo stesso Provveditore, nel mese di Aprile 2019, ha quindi formalmente interpellato il Capo del Dipartimento Ministeriale della Navigazione e la Direzione Generale per il Trasporto Marittimo ma, ad oggi, non risulta che il suddetto interpello abbia avuto esito, con il risultato che le risorse della Regione, stanziare sulla base di impegni reciprocamente assunti alla sottoscrizione dell' Accordo, sono bloccate oramai da oltre un anno. Vorrà altresì comprendere il paradosso che realizza la situazione qui esposta: lo Stato, che a norma di legge è titolare in via esclusiva delle funzioni amministrative sui porti di Vibo Valentia e Reggio Calabria, non solo non interviene con risorse proprie per corrispondere alle esigenze infrastrutturali dei suddetti porti, ma ritiene finanche di potere tardare indefinitamente ad individuare le modalità di utilizzo delle risorse messe a disposizione dalla Regione. Le rappresento che, già nel mese di Luglio 2019, ho comunicato al Ministro per il Sud la determinazione della Regione, in ragione dei mancati riscontri del Ministero, di destinare le risorse in argomento ad altra finalità. Quanto sopra sulla base dell' ovvia considerazione che la Regione non può in nessun modo consentire



FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

l' infruttuoso decorso del tempo per la concretizzazione di investimenti di così rilevante portata. Tuttavia, prima di dare corso alla riprogrammazione delle risorse ed in considerazione della mutata composizione governativa, mi è parso doveroso informare la S.V. della situazione, nell' auspicio di un Suo autorevole intervento per la risoluzione delle criticità qui esposte".

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Regione Calabria: Oliverio: "La Zes è diventata una concreta realtà"

Catanzaro- "Dal 25 settembre scorso le imprese che intendono beneficiare del credito d' imposta per gli investimenti nelle aree comprese nella ZES, possono presentare all' Agenzia delle Entrate l' apposita comunicazione". "Se con la predisposizione da parte dell' Amministrazione regionale del Piano di Sviluppo della ZES Calabria è stato avviato il percorso per una delle più importanti operazioni economiche, che ha messo la nostra Regione al centro delle dinamiche propulsive del Paese, in questi giorni, e precisamente il 25 settembre scorso, è stato raggiunto il traguardo sperato, difficile da conseguire, ma ottenuto con tenacia e competenza: l' Agenzia delle entrate ha definito le modalità di presentazione della comunicazione per la fruizione del credito d' imposta per gli investimenti nelle Zone Economiche, e proprio a partire dal 25, le imprese che intendono beneficiare del credito d' imposta possono presentare all' Agenzia delle entrate l' apposita comunicazione". È quanto afferma il Presidente della Regione Mario Oliverio, commentando l' avvio concreto delle agevolazioni nella ZES Calabria. "È stato un percorso lungo - prosegue il Presidente Oliverio - partito dalla dura crisi del 2016 che vedeva il **porto di Gioia Tauro** in forte declino, in una situazione che necessitava di essere affrontata con determinazione. Insieme alle forze sociali, all' Autorità Portuale ed al Governo, si è definito, così, nel luglio di quell' anno un accordo di programma basato sul rilancio del **porto**, che prevedeva la nascita dell' Agenzia portuale per salvaguardare il lavoro di circa 400 persone che da lì a poco avrebbero perso il lavoro, la realizzazione di opere portuali e del bacino di carenaggio e la nascita della ZES Calabria". "Oggi - conclude il Presidente della Regione - l' Agenzia ha assolto il suo compito, la banchina di appoggio nel lato ovest finanziata dalla Regione, è in corso di progettazione e, soprattutto, la ZES Calabria è concreta realtà che apre rosee aspettative per il futuro del **porto** alla luce del grande interesse che suscita in grandi investitori nazionali". "Ora che le imprese hanno la possibilità di attingere a nuova linfa e che il traguardo più importante è stato raggiunto si apre una nuova fase di sostegno alle imprese che vogliono investire nelle aree Zes calabresi con nuovi servizi ed ulteriori investimenti infrastrutturali, nonché, immateriali come l' istituzione del SURAP (Sportello Unico per le Attività Produttive) volti a migliorare l' accessibilità e la sicurezza delle aree oltre che la promozione e la valorizzazione del tessuto imprenditoriale e sociale presente. In quella che è divenuta una delle aree strategiche più importanti per lo sviluppo della nostra Regione e del nostro Paese".



Il vicepresidente Russo scrive alla De Micheli

'Interventi per porti di Reggio Calabria e Vibo Valentia non prese in considerazione'

Giulia Sarti

CATANZARO Il vicepresidente della Giunta regionale calabrese Francesco Russo, ha scritto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti De Micheli lamentando dei mancati interventi da realizzarsi nell'ambito dei porti di rilevanza economica nazionale di Vibo Valentia e Reggio Calabria ricadenti nel territorio della Regione Calabria. Propongo alla Sua attenzione -si legge all'inizio della missiva- una questione che ho avuto modo di esporre ampiamente già a chi l'ha preceduta e che, pur a completa conoscenza degli uffici ministeriali competenti, ad oggi non ha trovato concreta soluzione. Mi riferisco ai porti di Vibo Valentia e Reggio Calabria sui quali lo Stato, a norma del Decreto Legislativo 112/98, esercita le funzioni amministrative in via esclusiva. Si tratta di porti che sono ricompresi nel disegno delle Autorità di Sistema portuale delineato dalla riforma del 2016 che, ad oggi, rimane inattuata solo per i porti della Calabria. Nelle more dell'attuazione della riforma, i porti in argomento, che in base al previgente sistema normativo non sono ricompresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, sono condotti in gestione diretta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le esigenze di intervento infrastrutturale in questi porti pur debitamente rappresentate dalle strutture periferiche del ministero non sono state concretamente prese in considerazione all'atto della redazione dei Piani triennali ministeriali delle opere marittime e dunque permangono tal quali oramai da diversi anni senza alcun finanziamento ministeriale. Si noti incidentalmente -continua Russo- che lo Stato trae notevoli risorse dall'Iva prodotta nel porto di Vibo. Stante l'assenza del Governo negli investimenti la Regione ha inteso assumere a proprio carico l'onere finanziario necessario per rispondere a tali esigenze mettendo a disposizione le risorse ad essa assegnate nell'ambito del Patto per lo sviluppo della Calabria finanziato con il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 nella consistenza complessiva di 24.500.000,00 di euro. Con queste precise finalità, nel Luglio 2018, si è pervenuti alla conclusione di un Accordo tra amministrazioni sottoscritto, per conto del ministero, dal provveditore opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria. A seguito della sottoscrizione dell'Accordo, la Regione ha tempestivamente proposto al provveditore la stipula delle convenzioni di finanziamento per gli interventi da quest'ultimo proposti, ma qui l'iter si è inspiegabilmente arrestato. Il provveditore ha infatti rappresentato che il flusso finanziario delle risorse rese disponibili dalla Regione dovesse transitare attraverso la sede centrale del ministero e che dunque quest'ultima avrebbe dovuto indicare le modalità di trasferimento delle medesime risorse. Lo stesso provveditore, nel mese di Aprile 2019, ha quindi formalmente interpellato il Capo del dipartimento ministeriale della navigazione e la direzione generale per il Trasporto marittimo ma, ad oggi, non risulta che il suddetto interpello abbia avuto esito, con il risultato che le risorse della Regione, stanziata sulla base di impegni reciprocamente assunti alla sottoscrizione dell'Accordo, sono bloccate oramai da oltre un anno. Vorrà altresì comprendere -aggiunge il vicepresidente- il paradosso che realizza la situazione qui esposta: lo Stato, che a norma di legge è titolare in via esclusiva delle funzioni amministrative sui porti di Vibo Valentia e Reggio Calabria, non solo non interviene con risorse proprie per corrispondere alle esigenze infrastrutturali dei suddetti porti, ma ritiene finanche di potere tardare indefinitamente ad individuare le modalità di utilizzo delle risorse messe a disposizione dalla Regione. Le rappresento che -scrive concludendo il vicepresidente della Calabria- già nel mese di Luglio 2019, ho comunicato al ministro per il Sud la determinazione della Regione, in ragione dei mancati riscontri del ministero, di destinare le risorse in argomento ad altra finalità. Quanto sopra sulla base dell'ovvia considerazione che la Regione non può in nessun modo consentire l'infruttuoso



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

decorso del tempo per la concretizzazione di investimenti di così rilevante portata. Tuttavia, prima di dare corso alla riprogrammazione delle risorse ed in considerazione della mutata composizione governativa, mi è parso doveroso informare la S.V. della situazione, nell'auspicio di un Suo autorevole intervento per la risoluzione delle criticità qui esposte.

Gioia Tauro: credito d'imposta specifico per la Zes

Prorogati al 31 Dicembre 2020 i termini di validità del beneficio

Redazione

GIOIA TAURO La Zona economica speciale che comprende Gioia Tauro ha un credito d'imposta specifico ed è previsto l'ampliamento dell'agevolazione rispetto alla misura introdotta nella legge di Stabilità 2016. Sarà, infatti, commisurata alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti, fino ad un ammontare massimo di 50 milioni di euro per ogni progetto di investimento. Prorogati, inoltre, i termini di validità del beneficio con la possibilità di usufruire fino al 31 Dicembre 2020. A renderlo noto è il Comitato di indirizzo della Zes Calabria e la Regione Calabria, dopo la comunicazione dell'Agenzia delle Entrate che ha definito le modalità di presentazione della comunicazione per la fruizione del credito d'imposta per gli investimenti nelle Zone economiche speciali, sostituendo, a partire da questa settimana, il precedente modello telematico di comunicazione per la fruizione del credito d'imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno. I soggetti che intendono beneficiare del credito d'imposta, possono ora presentare all'Agenzia delle entrate l'apposita comunicazione, avvalendosi del nuovo modello approvato con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Come noto, l'articolo 5 del decreto-legge 20 Giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 Agosto 2017, n. 123, prevede benefici fiscali e altre agevolazioni a favore delle imprese, già esistenti e di nuova istituzione, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti nella Zes. Il Comitato di indirizzo e l'amministrazione regionale hanno dato pieno supporto alla fase attuativa, cooperando attivamente anche con l'Agenzia per la Coesione Territoriale per fornire le informazioni sui territori oggetto delle agevolazioni ed ora identificabili anche sul portale dell'Agenzia sul link <http://www.agenziacoesione.gov.it/zes-zone-economiche-speciali/zes-calabria/>. Oltre al DPCM istitutivo, al link è possibile consultare il Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria, i comuni interessati e le aree individuate. È, inoltre, possibile approfondire il contenuto delle schede per le agevolazioni sul portale dell'Agenzia delle entrate dove è disponibile il Modello di comunicazione per la fruizione del credito d'imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno nelle Zes e le istruzioni per la sua compilazione.



Un "semaforo" speciale per dare sicurezza alle navi in arrivo

PORTO TORRES Lo scalo marittimo di Porto Torres sarà dotato di un **sistema** di rilevazione meteo che permetterà di effettuare la misurazione in tempo reale dei venti che spirano sul golfo dell' Asinara. Dati che saranno poi immessi in rete, in modo da essere visibili agli operatori dei servizi nautici e ai comandanti della navi che dovranno attraccare nelle banchine del porto turritano. La novità è arrivata in occasione del discorso di commiato dell' ormai ex comandante della Capitaneria di porto Emilio del Santo, che da questa settimana assumerà un nuovo incarico alla stato maggiore della Difesa. «Se i venti sono inferiori ai 15 nodi - ha detto il capitano di fregata -, cioè al di sotto dei valori consentiti, le navi possono entrare in porto senza il supporto dei rimorchiatori: con il segnale giallo le navi devono invece utilizzare i rimorchiatori e con il rosso sono sospesi tutti gli approdi, come già avvenuto quest' anno con il dirottamento della nave di linea al porto di Olbia». Dal 2008 c' è in vigore una ordinanza della Capitaneria di Porto Torres che prevede per le navi che hanno un' età superiore ai 20 anni, l' ingresso in porto con l' ausilio del rimorchiatore. La compagnia Grimaldi ha una nave merci che ha superato quell' età, quindi ha chiesto una modifica dell' ordinanza emanata 11 anni fa attraverso una riunione aperta all' **Autorità di sistema portuale**, ai servizi tecnici nautici e alla Confederazione italiana degli armatori. «Da quella riunione era emersa la volontà di procedere allora con l' innovazione del **sistema** di rilevazione meteo - conclude Del Santo -, come suggerito dalla Capitaneria, e Confitarma in accordo con l' Authority si sono resi disponibili alla realizzazione di questa nuova struttura». (g.m.)



Porto Torres

Cassoni e lavoro: è polemica

I cassoni per il prolungamento della mega opera dell' Antemurale di Ponente del porto si faranno a Porto Torres o a Piombino? Il sindaco Sean Wheeler smentisce la notizia secondo la quale il presidente della Regione, Christian Solinas, sarebbe l' artefice, in accordo con la Port Authority, del cambio di rotta della società Sales che sposterebbe a Porto Torres la produzione dei cassoni cellulari dell' opera da 37,5 milioni di euro. Cantieri che garantirebbero l' occupazione di circa duecento maestranze locali. «Non bisogna illudere i cittadini perché non è ancora sicuro che i cassoni potranno essere costruiti qui - replica il sindaco - ci sono trattative in corso. L' azienda sta rimodulando il progetto e cercherà di rispettare quanto indicato in bando di gara cioè la costruzione a Porto Torres, a patto di trovare un sito adatto e di ottemperare alle prescrizioni ambientali». Ma il luogo per costruire i cassoni, per il dirigente Psd' Az Bastianino Spanu sarebbe stato già individuato. «Il contratto è stato modificato - precisa Spanu - e entro una settimana ci sarà la firma davanti al notaio. Tra dicembre e gennaio ci sarà la posa della prima pietra». «L' azienda aveva già indicato Porto Torres come sito di costruzione dei cassoni - aggiunge il sindaco - poi è successo che la società ha chiesto alla Port Authority di spostare la realizzazione a Piombino basando la richiesta su un parere dei tecnici del ministero dell' Ambiente e su diverse criticità del nostro porto. Ha anche chiesto però altri 1,3 milioni di euro. La Port Authority ovviamente non c' è stata e non ha firmato il contratto». Insomma, sulla costruzione dei cassoni, e il conseguente salto occupazionale, non c' è ancora chiarezza. Mariangela Pala.

Sassari e Alghero
Alghero. Siglato il Contratto di Laguna marina militare di otto per la Sardegna
Calich, parte l'opera di salvataggio
Allevamento di molluschi e sentieristica: prima firma in Sardegna

Porto Torres
Cassoni e lavoro è polemica

Sassari. I fidei jommi torrano la porta antiquaria: rifatto fastidio e piazzette
Ennesimo raid alla scuola elementare: è la terza volta in dieci giorni

Porto Torres. Carta Parla: «Perché costruire in ritardo? Porto franco: lettera alla Regione

Olbia. Il Giacobbe unico, non puntiamo al mirino
La preghiera dei minori superstiti



L'Unione Sarda

Cagliari

Il vertice. La visita del premier nel capoluogo

Conte, nel Contratto fondi per Cagliari I sindacati: noi esclusi

I leader regionali di Cgil, Cisl e Uil |BR|chiedono un incontro sulle vertenze

Nel più stretto riserbo della presidenza del Consiglio, iniziano a delinearsi i contorni della parte istituzionale della visita di domani a Cagliari del presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Nell'agenda del premier è elencato testualmente il "Tavolo istituzionale sul Cis provincia di Cagliari". Si tratta del Contratto istituzionale di programma, già annunciato a febbraio, al centro del quale ci dovrebbero essere, tra le altre cose, il via libera all'Intervento territoriale integrato (Iti) che riguarda la riqualificazione del quartiere di Is Mirrionis e il completamento di un' incompiuta storica: la strada Feraxi-Capo Ferrato che da vent'anni attende i fondi, 2,6 milioni, per essere terminata. Il programma Conte arriverà nel capoluogo dopo le 11 e si trasferirà subito a Palazzo Viceregio, dove è previsto un suo intervento su "La responsabilità sociale dell'impresa" nel convegno internazionale su "Autonomia e responsabilità nella gestione delle crisi: quali modelli nazionali, europei e internazionali?" organizzato dall'università. Poi pranzerà in prefettura e alle 14 presiederà il tavolo istituzionale al quale parteciperanno le organizzazioni degli imprenditori e rappresentanti istituzionali. Ci sarà certamente il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu ma, per ora, non il presidente della Regione Christian Solinas, che pure avrebbe molti argomenti di cui parlare con Conte, in primis la questione urgente degli accantonamenti da definire prima del varo della legge di stabilità. Diplomazie al lavoro. Può darsi che da qui a domani le diplomazie riescano a trovare un accordo per un incontro, anche breve, a Villa Devoto. Sarebbe un segnale di garbo istituzionale gradito ai vertici regionali. Anche Truzzu ha un'urgenza: il vincolo che blocca i progetti di rilancio del **Porto** Canale ed avrà certamente l'occasione di sollecitare un intervento del premier perché venga eliminato dando la stura a investimenti per cento milioni di euro. **Porto**, stop ai vincoli. Un tema sul quale punta anche Confindustria Sardegna Meridionale che, con una lettera, ha chiesto l'intervento diretto del presidente del Consiglio «per sbloccare l'assurda situazione che impedisce la realizzazione degli investimenti volti ad incrementare competitività e le prospettive di crescita del **Porto** industriale di Cagliari». Gli industriali ricordano che «la più importante infrastruttura portuale della Sardegna, strategica per il sistema produttivo dell'intera regione, è bloccata da un vincolo paesaggistico risalente al 1967, ormai del tutto ingiustificato» e «l'attivazione della procedura presso il Consiglio dei Ministri che potrebbe autorizzare rapidamente gli investimenti programmati». Lettera dei sindacati. I sindacati confederali ieri hanno inviato una lettera al prefetto di Cagliari per chiedere di poter incontrare il capo del governo. «Vorremmo illustrare al presidente i timori per lo sviluppo futuro e per la coesione sociale e territoriale della nostra terra che preoccupano il movimento dei lavoratori, dei disoccupati, dei pensionati, le centinaia di migliaia di giovani, donne, anziani che ripongono fiducia e danno la loro adesione al sindacato in Sardegna», hanno scritto i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil Michele Carrus, Gavino Carta e Francesca Ticca. Che si incontrino o meno, i leader sindacali consegneranno a Conte una scheda che riassume le vertenze in campo. (f. ma.)



Porto canale, l' appello di Confindustria: "Conte sblocchi subito gli investimenti"

Con una lettera inviata nei giorni scorsi, la Confindustria Sardegna Meridionale ha chiesto l' intervento diretto del presidente del Consiglio Giuseppe Conte - atteso a Cagliari mercoledì 2 ottobre - per sbloccare "l' assurda situazione che impedisce la realizzazione degli investimenti volti ad incrementare competitività e le prospettive di crescita del porto industriale di Cagliari". LEGGI ANCHE: Porto canale Cagliari, arriva la svolta: revocata la concessione alla Cict "La più importante infrastruttura portuale della Sardegna, strategica per il sistema produttivo dell' intera regione - sostiene l' associazione degli industriali - è infatti oggi al centro di una paradossale ed ingiustificata situazione che somma i suoi effetti negativi alla congiuntura di mercato culminata nella cessazione dell' attività e nella revoca della concessione al principale operatore terminalista. La causa di tale situazione risiede in un vincolo paesaggistico risalente al 1967, ormai del tutto ingiustificato e superato dall' attuale stato dei luoghi, essendo venuto meno l' oggetto stesso della tutela". LEGGI ANCHE: Porto canale, c' è la cassa integrazione: siglato l' accordo per i 207 dipendenti "Sono evidenti - è detto nella lettera inviata al premier - le gravi conseguenze di una situazione che comporta la paralisi degli interventi infrastrutturali e blocca importanti investimenti pubblici e privati fondamentali per assicurare l' operatività e lo sviluppo del sistema portuale locale, con pesanti ricadute per le imprese e gli operatori sui quali viene a gravare un' ulteriore nuova diseconomia generata dall' inefficienza amministrativa e burocratica". La Confindustria Sardegna Meridionale ritiene pertanto indispensabile l' intervento del presidente Conte al quale chiede "l' attivazione della procedura presso il Consiglio dei Ministri che potrebbe autorizzare rapidamente gli investimenti programmati".

Questo sito utilizza cookie tecnici, cookie analitici e consentimenti e cookie di profilazione di terza parte, per migliorare la tua esperienza e offrire servizi in linea con le tue preferenze. Chiudendo questo banner, accetti il nostro utilizzo di questo sito. Non accettare questo banner, non potrai accedere ad alcuni dei contenuti. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie vai alla sezione Cookie policy. Accetta

IL BICO 2019 SARDEGNA

sardiniapost
 le notizie di oggi per la Sardegna di domani
 www.sardiniapost.it

Porto canale, l'appello di Confindustria: "Conte sblocchi subito gli investimenti"

30 settembre 2019 - 74 visualizzazioni - 02. Politica

CON UNO E TRONCO, OGNI STACCO È DOLOROSO

Con una lettera inviata nei giorni scorsi, la Confindustria Sardegna Meridionale ha chiesto l'intervento diretto del presidente del Consiglio Giuseppe Conte - atteso a Cagliari mercoledì 2 ottobre - per sbloccare "l'assurda situazione che impedisce la realizzazione degli investimenti volti ad incrementare competitività e le prospettive di crescita del porto industriale di Cagliari".

LEGGI ANCHE: Porto canale Cagliari, arriva la svolta: revocata la concessione alla Cict

"La più importante infrastruttura portuale della Sardegna, strategica per il sistema produttivo dell'intera regione - sostiene l'associazione degli industriali - è infatti oggi al centro di una paradossale ed ingiustificata situazione che somma i suoi effetti negativi alla congiuntura di mercato culminata nella cessazione dell'attività e nella revoca della concessione al principale operatore terminalista. La causa di tale situazione risiede in un vincolo paesaggistico risalente al 1967, ormai del tutto ingiustificato e superato dall'attuale stato dei luoghi, essendo venuto meno l'oggetto stesso della tutela".

LEGGI ANCHE: Porto canale, c'è la cassa integrazione, siglato l'accordo per i 207 dipendenti

Sono evidenti - è detto nella lettera inviata al premier - le gravi conseguenze di una situazione che comporta la paralisi degli interventi infrastrutturali e blocca importanti

isole parlano

CONDANNATI LE SPALLE

PRESENTA

TERRESICCI 2019. I TRE BICCHIERI PREMIANO IL CORAGGIO DELLA BARBERA SARDA.

Augusta| No alla Zes sul pontile consortile per il deposito di Gnl e in aree vincolate

Lo scorso 9 agosto la Regione Siciliana ha reso noto il piano strategico Zes (Zona Economica Speciale) della Sicilia Orientale. Lo ricordano il Comitato Stop Veleni e Decontaminazione Sicilia sottolineando che, la Zes può rappresentare un' occasione per lo sviluppo economico della nostra area: 'ma ciò, a nostro avviso - puntualizzano - deve avvenire nel pieno rispetto dell' ambiente, della salute e della sicurezza della popolazione che vi risiede e all' interno di un indirizzo politico più ampio che disegni il futuro economico e sociale che la Sicilia vuole percorrere'. L' associazione e il comitato dichiarano di avere riscontrato, dopo un' attenta lettura del piano diverse criticità e contraddizioni che vogliono rilevare e porre all' attenzione pubblica e delle istituzioni. 'Nelle premesse del piano, "Infrastrutture e servizi", apprendiamo che l' area in gran parte è stata oggetto di bonifiche, il che non è affatto vero e che siccome ivi insistono capannoni dismessi si può continuare l' industrializzazione. Apprendiamo inoltre che usufruiamo già di una "adeguata dotazione infrastrutturale", rileviamo invece che a parte i percorsi a pettine fra il fronte mare e l' autostrada tutte le infrastrutture viarie parallele a queste direttrici, cioè tutti i collegamenti fra le varie zone e quindi anche i raccordi alle direttrici principali sono in uno stato penoso. Segnaliamo anche che la linea ferroviaria che collega Siracusa a Catania e Messina consta ancora oggi di un solo binario e sempre sulle infrastrutture l'autoporto è stato finora l'ennesima cattedrale nel deserto. L' inclusione nella Zes di alcune aree sottoposte a vincoli ambientali nazionali ed europei, per la precisione si tratta del Pantano Danieli, delle saline Migneco-Lavaggi e di quelle del Mulinello, tutte aree umide di grande rilevanza naturalistica site nel territorio di Augusta. A queste si aggiungono anche l' area dell' ex idroscalo e l' area Enel Tifeo in prossimità degli resti archeologici di Megara Iblea già ampiamente mortificati sempre nel territorio megarese. Nella perimetrazione del piano Zes rientrano anche alcune aree del Sin (Sito d' Interesse Nazionale) di Priolo non ancora sottoposte a interventi di bonifica e ciò riteniamo non sia tollerabile. Inoltre dalla tabella 5.3 riguardante 'Agevolazioni per le Zes' e dalla tabella 5.4 riguardante 'Investimenti indotti dalle agevolazioni le Zes (valori cumulati 2019-2021)' e Infine nella tabella 5.6 riguardante 'Esportazioni estere indotte dalle agevolazioni per le Zes (valori cumulati 2019-2021)', che qui per ovvi motivi non è opportuno riportare, si evince chiaramente che nella area Zes si voglia proseguire con l' insediamento di altre raffinerie e impianti per la lavorazione di derivati del petrolio invece di insediamenti a basso o nullo impatto ambientale come la tendenza mondiale, europea e nazionale almeno fin qui a parole consiglierebbero, poiché si ripropongono impianti legati alle fonti fossili che, come risaputo, stanno contribuendo all' emissione di CO2 in atmosfera corresponsabili dei cambiamenti climatici in atto e del surriscaldamento globale con tutti i problemi ambientali che ne conseguono in un territorio già ampiamente penalizzato in questo senso e che le istituzioni preposte alla tutela del territorio e alla salvaguardia della salute pubblica dovrebbero da decenni già avere attenzionato. Invece non si parla affatto di sviluppare nuove fonti rinnovabili e pulite né di mettere in atto la bonifica dell' area Sin che attendiamo da ormai troppi anni e che dovrebbe essere propedeutica a qualsiasi trasformazione in atto in quel territorio. Come da tempo paventiamo- continuano il Comitato Stop Veleni e Decontaminazione Sicilia- l' istituzione del piano Zes così concepito non farebbe altro che agevolare la costruzione di impianti potenzialmente pericolosi, soprattutto in queste aree, come il deposito di Gnl (Gas Naturale Liquefatto) all' interno della rada di Augusta a garanzia dell' incolumità della cittadinanza megarese. Detto impianto, voluto dall' **Autorità di sistema** portuale della Sicilia orientale, verrebbe



Web Marte

Augusta

a trovarsi vicino alle raffinerie del petrolchimico di Priolo con possibile pericolo di effetto domino in caso di malaugurata fuoriuscita del gas, altamente infiammabile, che verrebbe a contatto con le torce dei vicini camini. Come se non bastasse l'area è anche ad alto rischio sismico e all'interno della rada transitano anche navigli a propulsione nucleare diretti alla banchina Nato. In seguito a tali timori il Comitato Stop Veleni, Decontaminazione Sicilia, Natura Sicula e il Comitato Bagali-Sabuci-Baratti hanno già presentato lo scorso giugno un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa. Ai componenti della II commissione consiliare 'Sviluppo economico' il comitato e l'associazione suggeriscono di chiedere alla Regione una rettifica della perimetrazione Zes con l'esclusione di tutte le aree sottoposte a vincolo ambientale. Inoltre auspichiamo che il Comune di Augusta - concludono - prenda una chiara e netta posizione contro la costruzione del deposito di Gnl all'interno della rada di Augusta a garanzia dell'incolumità della cittadinanza megarese. Infine chiediamo alla Regione siciliana che non si prosegua nella costruzione di impianti inquinanti e che si attui, una politica volta all'insegna della salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini residenti nel quadrilatero industriale nonché l'avvio reale delle bonifiche del Sin di Priolo. Contestualmente interviene il consigliere comunale di opposizione Giuseppe Schermi, portavoce di Diems25 che nei giorni scorsi si diceva soddisfatto per la posizione assunta dal sindaco Cettina Di Pietro in sede di commissione consiliare, la stessa commissione, la II 'Sviluppo economico' che avrebbe dovuto riunirsi oggi in seduta di aggiornamento. Il consigliere lamenta il rinvio dei lavori a data da destinarsi. 'Assente il sindaco che aveva assunto l'impegno di presenziare prima di recarsi a Catania per la modifica del tracciato ferroviario al porto core di Augusta, a seguito dei vincoli sulle Saline del Mulinello, già comunicati in conferenza stampa dal nostro Giuseppe Schermi lo scorso marzo' si legge in un comunicato del collettivo Diems25 di Augusta, che sottolinea la messa a verbale della sua posizione di assoluta all'area ZES sul pontile consortile per realizzare lo stoccaggio di gas Gnl. Durante la prima riunione della commissione avvenuta una decina di giorni addietro l'amministrazione comunale si è detta pronta a dare battaglia a tutela del territorio, ma solo qualora venissero riscontrate anomalie nel relativo decreto assessoriale. 'Una proposta di modifica al piano strategico per le aree Zes condivisa all'unanimità da tutti i membri della commissione avrebbe dovuto elaborata, secondo quanto discusso in quella sede e a tal proposito la seduta era stata aggiornata a oggi. Il sindaco Di Pietro ha illustrato alla commissione tutto il lavoro svolto fino alla nota inviata il 9 settembre dal Comune alla Regione per quanto riguarda le aree Zes che ricadono nel territorio di Augusta, tramite la quale rappresentato l'opportunità di avviare una verifica di quelle che saranno le Zone economiche speciali nella distribuzione tra il siracusano e il catanese, visto che l'area di Siracusa nonostante gli aumenti, risulta, comunque, penalizzata rispetto a quella di Catania per accertare il rispetto dell'applicazione degli stessi principi nelle aree che sono state proposte. Pertanto con i membri della commissione (presieduta dal consigliere del M5S, Marco Patti) presenti: Lucia Fichera, Silvana Danieli, Salvo Aviezzo e Schermi e il capogruppo della maggioranza, Mauro Caruso, è stato stabilito di creare un gruppo di lavoro per operare una verifica del decreto assessoriale in funzione dei requisiti.

In porto come in un videogioco

Paolo Pagano

Già nel luglio 2018, in un articolo pubblicato su Port News, avevo annunciato l'avvio della sperimentazione 5G sul porto di Livorno. Da allora il tam tam mediatico ha fatto sì che l'evoluzione ormai prossima della rete mobile diventasse argomento di dominio pubblico. Gli addetti del settore sanno però che il 5G interessa molto più al porto (agli operatori logistici, ai terminalisti, alle linee di navigazione, etc.) che non ai cittadini che possiedono uno smartphone. Sono infatti le imprese che hanno bisogno di sensorizzare le catene produttive, di aumentare la percezione degli operatori, di digitalizzare i processi che vedono le macchine come attuatori o intermediari. Grazie ai fondi comunitari e al convinto sostegno dell'AdSP, a Livorno si potrà capire quale sia l'impatto che la nuova tecnologia avrà sulle nostre attività produttive. Il 5G è uno standard di convergenza grazie al quale si potranno far parlare diversi ecosistemi che, fino a oggi, implementavano processi già digitali ma non ancora interoperabili. L'evoluzione dei sistemi informativi portuali porterà presto all'integrazione fra la strada e il sistema portuale, così come fra lo stesso sistema portuale e le linee di navigazione. Guardiamo al primo scenario: è il mezzo (pesante) che interagisce con la strada, con i suoi sistemi di sicurezza e con il centro di controllo del traffico. Se, come nel caso di Livorno, la superstrada termina in prossimità dell'accesso ai varchi portuali, ci si aspetta che il controllo del mezzo (che in futuro potrà avere funzioni di guida autonoma o remotizzata) passi dai sistemi informativi digitali portuali, che potranno instradarlo, fornendogli ad esempio informazioni sulla merce da caricare e sulla posizione in banchina dalla quale prelevarlo. Su questi aspetti il laboratorio congiunto CNIT/AdSP lavora da anni e nell'ultima fase della sperimentazione italiana del progetto Autopilot, dedicato alla comunicazione veicolare, i dispositivi prototipali del Cnit installati sul porto utilizzeranno tecnologie di rete mobile (4G e 5G). Passiamo ora al secondo scenario, quello relativo alle connessioni tra nave e porto: in questo caso ci si aspetta che il carico presente sulla nave si collochi sul piazzale seguendo una pianificazione anticipata, realizzata con un controllo real-time e corretta passo dopo passo dall'interazione fra mezzi e persone. I più informati potrebbero farmi notare che, almeno in questo caso, ci sono già soluzioni industriali per la gestione di piazzale e per il coordinamento con i sistemi informativi delle linee di navigazione, facendo riferimento, in particolar modo, ai Terminal Operating Systems (TOS), diffusissimi nei porti industriali di nuova generazione e ovviamente adottati anche a Livorno. Verissimo. Tuttavia i TOS sono generalmente adottati nei terminal container mentre, per la merce varia, le soluzioni tecnologiche hanno sicuramente un grado di maturità inferiore e una specializzazione locale. Perché le grandi multinazionali non hanno risolto il problema della gestione della merce varia (che pure rappresenta su base mondiale circa l'8% della merce complessivamente movimentata)? E perché il ruolo del 5G potrebbe essere così rilevante? La merce varia è (in parte) costituita da oggetti di sagoma variabile, il così detto Break Bulk. La capacità di rilevare le sagome, prevedere gli ingombri, pianificare e adattare in tempo reale le operazioni necessarie per il posizionamento delle casse sarà il requisito basilare di un efficiente Terminal Operating System qualificato per il general cargo. Il 5G permetterà tutto questo. E nei prossimi mesi saremo in grado di sperimentarlo a Livorno e, più precisamente, sulle banchine della Darsena Toscana Est, dove sarà attivata la cella 5G di Ericsson. Con l'abilitazione della rete 5G, MoniCA (Monitoring & Control Architecture), che è la nostra piattaforma di monitoraggio e controllo in tempo reale, assomiglierà un po' di più a quei grandi videogiochi di cui parlava Piero Angela in una puntata di Superquark andata in onda il 5 luglio del 2017 e dedicata, tra le altre cose, al livello di innovazione raggiunto dallo



Portnews

Focus

scalo labronico. In questo videogioco sarà possibile spostare muletti, osservare le operazioni delle gru, formare dinamicamente squadre di operai, interagire in tempo reale (da remoto) per risolvere una situazione di pericolo. L'innovazione sul 5G può tradursi in nuovi servizi, nuovi mercati e nuova ricchezza per l'area livornese e per la Toscana. Non solo: attraverso la standardizzazione, questa esperienza potrà essere esportata anche in altri porti e ambiti operativi. Grazie all'esempio virtuoso di Livorno, l'Italia può assumere il ruolo di apripista nella definizione di modelli innovativi di sviluppo del 5G nei processi portuali. Il porto sta diventando sempre di più il luogo privilegiato per interpretare e anticipare i cambiamenti in atto. Quello che si prospetta è un futuro leggero, wireless e tutto a portata di un touch, come nei videogame mobili.

Il caso. Costa, Msc e Royal Caribbean hanno introdotto il Gnl nelle flotte

Le crociere apripista dei consumi green

R.d.F.

Costa Crociere (gruppo italiano del colosso Usa Carnival) è stata la prima compagnia al mondo a commissionare una nave «full Gnl» (gas naturale liquefatto). Si tratta di Aidanova, unità del brand tedesco Aida, di proprietà della società genovese. A seguire, altre compagnie hanno scelto la propulsione a metano. Tra queste il gruppo Msc Crociere, della famiglia Aponte, e la statunitense Royal Caribbean, che ha da tempo iniziato a sperimentare anche l'uso di fuel cell a idrogeno. «Per Costa - afferma Neil Palomba, direttore generale della compagnia - il futuro è rappresentato dalle navi di nuova generazione alimentate a Gnl, esempio unico nel settore dell'innovazione responsabile, perché garantiscono basso impatto ambientale e capacità di generare valore sul territorio. In questo ambito, abbiamo tracciato una nuova rotta: siamo stati tra i primi a realizzare navi che utilizzano questo combustibile, il più pulito al mondo. Nel 2018 è entrata in servizio Aidanova e, a fine novembre 2019, arriverà Costa Smeralda. Fanno parte di un piano di espansione che prevede cinque nuove navi a Gnl per il gruppo entro il 2023». Per le unità già in servizio, dal 2015 al 2018 Costa ha investito 140 milioni di euro in tecnologie ambientali, a cui si aggiungono oltre 90 milioni nel 2019. Gli scrubber, i sistemi di depurazione dei gas di scarico, sono già stati installati sul 70% delle navi della flotta. E dal 2020 Aidaperla sarà dotata di un sistema di batterie al litio alimentabili sia con corrente elettrica proveniente dalla banchina portuale, sia con quella generata dai motori della nave durante la navigazione. Si tratta di un progetto pilota che sarà esteso ad altre unità Aida e Costa. Sempre per navi Aida, si sta sviluppando la possibilità di rifornimento da terra, durante le soste in **porto**. In tema di ecosostenibilità, inoltre, su tutte le navi Costa si effettua il 100% di raccolta differenziata dei rifiuti solidi, mentre i due terzi dell'acqua consumata sono prodotti a bordo, dal mare, attraverso il ricorso a dissalatori. Per quanto riguarda Msc, Pierfrancesco Vago, executive president della compagnia, spiega che il gruppo «sta investendo 5 miliardi di euro per la costruzione di cinque navi alimentate a Gnl. La prima solcherà i mari nel 2022. Inoltre, per minimizzare ulteriormente le emissioni nei porti, tutte le navi costruite dal 2017 in poi sono dotate di un sistema di cold ironing, che consentirà di collegarle, durante l'ormeggio, alla rete elettrica locale. Una tecnologia che installeremo anche sulle navi antecedenti. Naturalmente, sarà necessario che i porti, a loro volta, dotino le banchine di una adeguata rete elettrica». Vago ricorda che le navi Msc «già oggi sono dotate dei più avanzati sistemi per la riduzione dell'ossido di nitrogeno, per il trattamento delle acque reflue e per la gestione dei rifiuti. Il 74% della nostra flotta è attualmente equipaggiata con i più efficienti sistemi di depurazione dei gas di scarico. Ed entro i prossimi due anni arriveremo al 100%». Infine, le ultime due ammiraglie, Msc Grandiosa e Msc Seashore (attualmente in costruzione), sono dotate di un sistema all'avanguardia per il trattamento delle acque reflue». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il trasporto via mare. Le compagnie di navigazione hanno fissato una strategia a tappe per arrivare progressivamente al traguardo fissato dall' Organizzazione marittima internazionale

Nel 2050 emissioni dimezzate

Raoul de Forcade - «Nonostante l' aumento costante del commercio marittimo globale e benché il 90% delle merci mondiali siano trasportate via mare, dal 2007 lo shipping ha ridotto di oltre il 10% le emissioni di CO₂. Tanto che oggi le esalazioni di anidride carbonica causate dalle navi rappresentano solo il 2% del totale mondiale. Insomma, la nave è uno dei mezzi che inquina meno». A sottolinearlo è il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che rilancia ricordando che la strada per abbattere ulteriormente le emissioni dello shipping ha di fronte ancora numerose tappe, a partire dalla prima e più vicina: l' 1 gennaio 2020 entrerà in vigore la normativa dell' Imo (International maritime organization), che prevede una riduzione dello zolfo nei carburanti navali dal 3,5% allo 0,5%. «Questi nuovi carburanti - dice Mattioli - non sono ancora stati testati al 100%, ma ci sarà comunque una fortissima diminuzione di emissioni in atmosfera, che saranno sette volte in meno per ogni tonnellata di naviglio prodotta». Lo shipping, dunque, sta investendo per affrontare la questione ambientale, che è ormai un tema di punta a livello globale e che, nel caso delle navi, si concentra non solo sulle emissioni durante la navigazione, ma anche su quelle in **porto**. Tenendo presente che, per mantenere in funzione i propri impianti elettrici ed energetici, una nave deve tenere i motori accesi anche durante le soste in banchina. Ma il percorso verso navi sempre più verdi - che peraltro presenta costi elevati per gli armatori, in un momento in cui lo shipping ancora non naviga in buone acque - va visto in progressione nel tempo, fino ad arrivare a 2050, anno in cui l' Imo ha previsto una riduzione del 50% delle emissioni prodotte dal settore. «L' immediato futuro - conferma Paolo Moretti, executive vice president marine del Rina - è il gennaio 2020, quando arriverà il primo scossone legato alle direttive sull' utilizzo di carburanti a bassissimo tenore di zolfo. Gli armatori sono davanti a una scelta: bruciare combustibile pulito (e più costoso, ndr), oppure continuare a utilizzare un fuel con un tenore di zolfo più alto, montando però a bordo gli scrubber, una sorta di marmitte catalitiche per navi. Stiamo notando che alcuni armatori sono più attendisti mentre altri, soprattutto quelli che hanno grandi flotte e sono sicuri di ripagarsi l' investimento, hanno puntato decisamente sugli scrubber». Guardando sul medio-lungo termine, prosegue Moretti, «nell' ottica della riduzione dei diossidi di zolfo e di azoto si è puntato sul metano, il Gnl (gas naturale liquefatto, ndr) che contribuisce ad abbattere anche le emissioni di CO₂, all' incirca di un 20%, ma in misura minore rispetto a zolfo e azoto, perché si tratta comunque di un combustibile fossile. Questa è la soluzione che hanno sposato, e sulla quale sono state precorritrici, le compagnie crocieristiche: non c' è società armatrice di crociere, ormai, che non abbia un prototipo di nave in costruzione con alimentazione anche a metano. Il Gnl può essere considerato un primo passo verso l' obiettivo Imo del 2050, ma non è detto che sia il combustibile con cui saranno alimentate le navi che fra 30 anni dovranno essere conformi alle direttive dell' organizzazione marittima internazionale». Per il lungo termine infatti, dice Moretti, «si sta pensando a combustibili non fossili: alla possibilità di alimentare delle fuel cell con l' idrogeno, al quale si guarda con grande interesse, perché sembra essere il combustibile più pulito. Si sta valutando però se mettere nei serbatoi l' idrogeno puro, oppure se usare altre sostanze, come metanolo o ammoniaca, dalle quali sarà estratto l' idrogeno che dovrà



Il Sole 24 Ore

Focus

poi arrivare alle fuel cell». Su un orizzonte ancora più lungo ci sono i primi concept, embrionali, per utilizzare l'energia eolica sulle navi. Esiste però anche un'altra tecnologia che è invece ascrivibile a un utilizzo di medio termine, come il Gnl: l'uso sempre maggiore di batterie al litio e sistemi di propulsione ibridi. La batteria, chiarisce Moretti, «ha il vantaggio, quando la nave è in porto, di evitare l'azionamento dei generatori ausiliari. E la propulsione ibrida (sempre con batterie, ndr) consente di usare meno il diesel in fasi di manovra». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

STEFANO MESSINA: REGOLE CHIARE E BUROCRAZIA SNELLA ALCUNE DELLE CONDIZIONI PER LA COMPETITIVITÀ

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI RICHIAMA IL RUOLO DELLE ISTITUZIONI SUL PIANO DELLE STRATEGIE E DEI CONTROLLI.

Il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina ha in quest'intervista messo in chiaro il ruolo delle Istituzioni, del Governo e delle Autorità Portuali su diversi piani: dall'attuazione degli accordi per la Via della Seta, alla definizione di strategie in grado di rendere i nostri porti competitivi, al completamento della riforma portuale e soprattutto alla sua piena operatività. Precisando che il compito della sua associazione è fornire agli associati strumenti utili di comprensione per muoversi nel mercato globale. Risposte brevi ma efficaci che denotano un carattere deciso e orientato a considerare le questioni in maniera risolutiva. 1_ Presidente, vorrei iniziare la nostra intervista da un tema dibattuto da tempo in Italia: la via della seta vantaggi e svantaggi. Un progetto che coinvolge, oltre l'Italia, altre 64 nazioni, con investimenti stimati in oltre 50 miliardi di dollari. Una opportunità si afferma che presenta diversi criticità, a partire dalla necessità di gestire l'interscambio equilibrando la quantità di merce in export dalla Cina con quella esportata, ad esempio, dal nostro Paese verso i Paesi Asiatici. Quale ruolo, secondo Lei, in questa partita deve svolgere il Governo, quale le Autorità Portuali, quale il cluster marittimo? La Via della Seta rappresenta senz'altro una importante opportunità per il Mediterraneo e quindi anche per i porti italiani e il sistema logistico che su questi porti insiste. A una condizione però: che siano chiare le regole del gioco, quelle di un mercato libero e regolato. Il compito delle Istituzioni, dal governo alle Autorità portuali, è quindi quello far rispettare queste regole impedendo qualsiasi colonizzazione selvaggia 2_ Passiamo ad un altro tema all'attenzione: la riconquistata centralità del bacino del Mediterraneo a seguito del raddoppio del canale di Suez e alla forte crescita dei traffici. Tale questione rimanda a due osservazioni: innanzitutto, è indispensabile richiamare l'Europa nella definizione di una strategia che guardi allo sviluppo dei porti che si affacciano sul bacino del Mediterraneo e poi, il Governo deve pianificare un'azione mirata al potenziamento infrastrutturale e dei servizi degli scali dell'Italia meridionale. Su questa partita quale ruolo ha svolto e svolge Assarmatori? ASSARMATORI è una associazione imprenditoriale. Nostro compito non è definire strategie commerciali, ma fornire agli associati chiavi di comprensione e informazioni utili per muoversi al meglio sul mercato. E' giusto quindi parlare di nuova centralità del Mediterraneo. Ma sulle scelte dei grandi operatori del trasporto incidono anche altri fattori, per esempio una burocrazia snella ed efficiente, che in Italia è ancora un'utopia. Ecco perché, guardando al futuro, sarà comunque necessario non abbassare la guardia. E a questo proposito la rotta polare, con il mutamento climatico in atto, sta diventando un'opzione sempre meno fantascientifica. 3_ Ritardi e infrastrutture carenti sono la principale causa dello scarso incremento del traffico container nei porti italiani, nonostante nel Mediterraneo sia aumentato del 500% negli ultimi vent'anni. Se ne è parlato a Cernobbio nel corso del forum internazionale di Confrtrasporto. Manca è stato anche precisato una cabina di regia a livello nazionale che si aggiunge alla pesante burocrazia.. Cosa ne pensa, soprattutto considerando che l'ultima riforma portuale è dell'agosto 2016? Ho sempre affermato che la riforma portuale in vigore è una buona riforma. A una condizione: che venga completata e diventi realmente operativa attraverso quel tavolo nazionale di regia che ancora oggi non esiste. 4_ Blu Economy. In un'intervista al nostro giornale Mario Mattioli, ha parlato del progetto a cui partecipano tutte le associazioni del settore marittimo e della logistica. L'obiettivo è sviluppare un settore fondamentale non solo per una crescita sostenibile ma anche per le ricadute sull'economia del nostro Paese. Il cluster marittimo rappresenta il 3%, del PIL, sviluppando il sistema logistico si potrebbe toccare il 10-12%.



PORTI CAMPANI INRETE

Focus

Per raggiungere questi livelli bisognerebbe però intervenire, ammodernando non solo la nostra flotta, ma anche le banchine costruendo gli impianti di GNL.. A che punto è il progetto e cosa ne pensa? Ho l'impressione che sulla Blue Economy in Italia si stia giocando una partita di retroguardia. Da una parte si discute se addirittura anticipare obiettivi e scadenze per l'uso di green fuel, dall'altra si fa poco o nulla per dotare i porti di depositi di gas naturale liquefatto (gnl), cioè di uno dei carburanti a basso impatto già disponibili. E soprattutto si fa ben poco per incentivare il necessario adeguamento o il rinnovo delle flotte. Gli armatori stanno già facendo il possibile per ridurre le emissioni e questo nonostante lo shipping sia in ogni caso il mezzo di trasporto di gran lunga meno inquinante: nonostante il 90% delle merci viaggi via mare, solo il 2,6% delle emissioni di Co2 e Ghg dipende dalle navi. Quindi da parte nostra c'è il massimo della disponibilità al confronto, a patto però di voler affrontare ogni aspetto del problema, anche le ricadute economiche su un settore strategico. 5_ Venendo al nuovo Governo e al Ministro delle Infrastrutture, quali sono le proposte che la sua associazione sottoporrà all'attenzione dell'on. Paola De Micheli? Sul piano, in particolare, dell'occupazione e delle infrastrutture da Lei definite strategiche cosa proporrete? In che modo intendente collaborare? Lo abbiamo ampiamente dimostrato: ASSARMATORI è sempre pronta a collaborare con le Istituzioni per risolvere i problemi e sostenere la crescita del settore. Ci comporteremo allo stesso modo con il nuovo governo e con il nuovo ministro, pronti al confronto su tutti i temi, sui dossier aperti, in particolar modo quelli che riguardano l'occupazione e le infrastrutture strategiche. 6_ Zes: uno strumento ideato per sviluppare le attività industriali e aumentare l'export dai porti di riferimento del Sud Italia. Da rappresentante degli armatori e da esponente di spicco del cluster marittimo genovese come valuta lo strumento? Lo ritiene adeguato all'urgenza di rilanciare lo sviluppo del Mezzogiorno? Tendo sempre a diffidare di strumenti normativi di cui si parla molto ma si fa ben poco per metterli in pratica. Le faccio un esempio: come è noto dai benefici delle Zone economiche speciali sono escluse le aziende che fanno attività di trasporto, mentre i crediti d'imposta dovrebbero valere non solo per chi ha un'attività produttiva in ambito portuale ma anche per chi gestisce magazzini di custodia e deposito e si occupa di movimento merci. Peccato però che a queste imprese sia stato attribuito lo stesso codice Ateco delle aziende di trasporto il che rende impossibile attivare la procedura telematica indispensabile per vedersi riconosciuto il diritto al credito d'imposta da parte dell'Agenzia telematica. E questa è solo una delle incongruenze che impediscono a questo sistema di decollare. Insomma, noi stiamo ancora a discutere di limiti, modalità, vantaggi delle ZES, mentre nel mondo ce ne sono operative circa 4500. E soltanto in Polonia, per limitarci a un paese europeo, hanno già prodotto circa 300 mila nuovi posti di lavoro. 7_ Un'ultima domanda la vorrei riservare alle Autorità di Sistema Portuale. Ritiene che la riforma del 2016 con la creazione delle AdSP e la volontà di trasformare i porti in nodi di un sistema logistico interconnesso, vada nella direzione giusta? Soprattutto in grado di rendere i nostri scali in grado di competere con i più moderni e efficienti scali del Nord Europa? Ho già detto che ASSARMATORI giudica positiva la riforma portuale in atto, ma se vogliamo sconfiggere la burocrazia e far davvero concorrenza ai porti del nord Europa c'è ancora tanto da fare. Un esempio per tutti: il dibattito sulle ZES è iniziato da più di 15 anni, ossia da quando è partita un'altra discussione senza fine, quella sullo sportello unico, non solo doganale, nei porti. Noi continuiamo a discutere, ma per il mercato internazionale il tempo non è più una variabile indipendente.