



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 17 ottobre 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

16/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	24
<hr/>			
Rossi: riflettere sulla direzione da prendere			
<hr/>			

Venezia

17/10/2019	Il Gazzettino	Pagina 33	25
<hr/>			
Albero abbattuto, scoppia la protesta			
<hr/>			

17/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	26
	Abbattuto l' antico pioppo di San Basilio	
17/10/2019	Il Gazzettino Pagina 37	27
	Aree di confine tra città e porto accordo vicino	
17/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 36	28
	Comune e Porto siglano la pace pronti all'accordo	
16/10/2019	Ansa	29
	Porti: Venezia, verso accordo con Comune su aree interazione	
17/10/2019	Il Gazzettino Pagina 33	30
	Crocierismo sostenibile Esperti a confronto	
16/10/2019	Guida Viaggi Portale	31
	I porti europei si incontrano per la crocieristica sostenibile del futuro	
16/10/2019	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	32
	I porti crocieristici europei si riuniscono a Venezia	

Savona, Vado

17/10/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20	33
	Superstrada, progetto pronto consegnato da Apm	

La Spezia

17/10/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	34
	Pontremolese e porto, la coordinatrice Ue: «Finanziamenti in arrivo»	
17/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	35
	Ampliamenti, l' appalto non c' è: diffida a Lsct	
17/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	37
	Oggi focus sul sistema Spezia - Santo Stefano	
17/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34 <i>Franco Antola</i>	38
	Spezia nel Corridoio mediterraneo La buona notizia di Iveta Radicova	
17/10/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	39
	Nel 2021 Spezia collegata al corridoio Mediterraneo	
17/10/2019	Libertà Pagina 10	40
	L' alleanza logistica con i porti liguri «Piacenza sul corridoio Ue dei mari»	
16/10/2019	Ansa	41
	Porti: Bilog, Spezia e Piacenza unite per lo sviluppo della logistica	
16/10/2019	BizJournal Liguria	42
	Al via Bilog 2019, la biennale sulla logistica oggi e domani alla Spezia	
16/10/2019	BizJournal Liguria	43
	La Spezia inserita nel Corridoio Mediterraneo, l' annuncio alla Bilog	
16/10/2019	Citta della Spezia	44
	Radicová: "Nel 2021 il mio corridoio sarà anche il vostro corridoio"	
16/10/2019	Citta della Spezia	46
	Logistica, Toti: "Attendiamo risposte dal governo per non affondare la crescita dei porti"	
16/10/2019	Citta della Spezia	47
	Fondi da Ue, servono decisioni su Gnl, Pontremolese e aree militari	
16/10/2019	Citta della Spezia	49
	Messina: "Gnl, è ora di dirlo: i trasporti devono costare di più"	
16/10/2019	Citta della Spezia	50
	Bilog prosegue anche giovedì con panel e tavole rotonde su retroporti, Gnl e futuro	

16/10/2019	FerPress		51
Bilog: al via 2a edizione a La Spezia. Barbieri, per Piacenza ruolo strategico nel sistema logistico del Nord Ovest			
16/10/2019	FerPress		53
Bilog primo giorno. La Spezia nel 2021 nel Corridoio Mediterraneo. Domani altre 5 sessioni			
16/10/2019	Informazioni Marittime		55
Nel 2021 La Spezia raddoppierà i corridoi Ten-T			
16/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	56
Bilog: un evento internazionale			
16/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	57
Panaro e la competitività dei porti italiani			
16/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	58
Al Bilog si parla di gigantismo navale, sostenibilità e resilienza			
16/10/2019	Transportonline		59
Bilog, La Spezia nel 2021 nel Corridoio Mediterraneo			

Ravenna

17/10/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 10	61
Cristina Bianchi nuova Segretaria generale di Autorità portuale			
17/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 43	62
Adsp, Bianchi segretario generale			
16/10/2019	FerPress		63
AdSP Mar Adriatico centrosettentrionale: Bianchi ricoprirà il ruolo di Segretario Generale			
16/10/2019	Il Nautilus		64
L'ingegner Cristina Bianchi nominata Segretario Generale AdSP Mare Adriatico centro settentrionale			
16/10/2019	Informare		65
Cristina Bianchi nominata segretario generale facente funzioni dell' AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale			
16/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	66
Cristina Bianchi nell'AdSp Ravenna			
16/10/2019	Ravenna Today		67
Autorità Portuale, fumata bianca per il segretario generale: è l'ingegner Cristina Bianchi			
16/10/2019	ravennawebtv.it		68
Cristina Bianchi nuova Segretaria Generale dell' Autorità Portuale			
16/10/2019	The Medi Telegraph		69
Ravenna, nominato il nuovo segretario generale			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 34	70
«Super navi, l'attracco ora si complica»			
17/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 35	71
Il presidente Giampieri invoca la Vas: «La banchina deve essere in sicurezza»			
16/10/2019	Ansa		73
Porti: Ancona, variante Molo clementino assoggettabile a Vas			
17/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 34	74
Waterfront, nuove luci C' è l' ok definitivo			
17/10/2019	Corriere Adriatico	Pagina 4	75
Luci hi-tech, telecamere e internet Via libera al progetto Waterfront			
17/10/2019	Corriere Adriatico	Pagina 4	77
Dalla scalinata in piazza Dante agli scavi romani			

16/10/2019	Ancona Today		78
La giunta ha approvato il progetto definitivo per l' illuminazione del Waterfront			
16/10/2019	AnconaNotizie		79
Approvata dalla Giunta comunale di Ancona la nuova illuminazione waterfront			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/10/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 39	80
Port Mobility, il Tribunale dà ragione alla Medov			
17/10/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 39	81
Porto, si riunisce il Comitato di gestione giornata chiave per il futuro delle merci			
16/10/2019	The Medi Telegraph		82
Civitavecchia, Medov batte Port Mobility			

Napoli

16/10/2019	FerPress	<i>LUIGI NAPOLI</i>	83
Napoli: Massimo Clemente designato componente del Comitato di Gestione dell' AdSP Mar Tirreno centrale			

Salerno

17/10/2019	Cronache di Salerno	Pagina 7	84
Si consolida l' eccellenza nel traffico rotabile con una crescita del 5%			
17/10/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 26 <i>Diletta Turco</i>	85
Salerno Terminal patto per rilanciare traghetti e crociere			
17/10/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 26	87
Porto, in crescita il traffico commerciale De Rosa: navi più grandi dopo i dragaggi			
17/10/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 26 <i>Carmen Incisivo</i>	88
I sindacati: ma c' è chi fa lavorare gente inesperta			
16/10/2019	Ansa		89
Porto Salerno, +5,35% traffico merci nei primi 8 mesi del 2019			
16/10/2019	Cronache Della Campania		90
Porto di Salerno: +5,35% traffico merci nei primi 8 mesi del 2019			
16/10/2019	Informazioni Marittime		91
De Rosa (SMET): "Con la crescita dei rotabili, porto di Salerno strategico nelle Autostrade del Mare"			
16/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	92
Aumenta il traffico rotabile nel porto di Salerno			
16/10/2019	Salerno Today		93
Salerno Terminal Passeggeri gestirà la Stazione Marittima di Salerno			
16/10/2019	Salerno Today		95
Porto di Salerno: +5,35% di traffico merci nei primi 8 mesi, la soddisfazione del gruppo Smet			
16/10/2019	Transportonline		96
Porto di Salerno: +5,35 per cento per il traffico ro-ro nei primi otto mesi del 2019			

Bari

16/10/2019	FerPress		97
Protocollo d' intesa tra AdSP MAM e ITS Regionale per sviluppo economia del mare			

16/10/2019 **The Medi Telegraph** 99
"Semplificazione amministrativa per competere con i big dei porti"

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

16/10/2019 **Calabria Post** 101
Autorità Portuale dello Stretto, Oliverio: rivedere la decisione

16/10/2019 **FerPress** 103
AP dello Stretto: Oliverio, rivedere la decisione. Audizione in Commissione Trasporti alla Camera

Olbia Golfo Aranci

16/10/2019 **Olbia Notizie** 105
Porto e Puc gli argomenti discussi nel Consiglio comunale di oggi a Golfo Aranci

Cagliari

16/10/2019 **Il Nautilus** *ABELE CARRUEZZO* 106
Il settore delle crociere, in futuro, dovrà coniugare turismo e destinazioni

Catania

16/10/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 107
Ministro De Micheli: commissario per i porti di Catania e Augusta

Focus

17/10/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 16 108
Tasse portuali, anche Italia Viva pressa il ministero dei Trasporti

16/10/2019 **Informare** 109
Assiterminal esprime nuovamente preoccupazione per la richiesta dell' UE alle AdSP italiane di pagare le tasse

16/10/2019 **Portnews** *Marco Casale* 110
Porti avvisati, mezzo salvati

16/10/2019 **The Medi Telegraph** 112
Tasse ai porti, Mariani: "Adesso il governo dialoghi sul serio con Bruxelles"

16/10/2019 **The Medi Telegraph** *DAVIDE MARESCA E FRANCESCO PAROLA* 113
Il mondo portuale è cambiato, l' Italia sembra non rendersene conto / ANALISI

16/10/2019 **The Medi Telegraph** 115
I privati non vogliono entrare nelle Authority portuali

16/10/2019 **The Medi Telegraph** 116
Paita: "Il governo difenda la natura delle Authority portuali"

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Domani su 7
Hirst: Michelangelo? Oggi farebbe opere come le mie
di **Francesca Pini**
nel settimanale in edicola



La sentenza
Il Tar: l'Uomo vitruviano sarà «prestato» al Louvre di Parigi
di **Pierluigi Panza**
a pagina 17



La crisi e i conti

L'ILLUSIONE DELLA SPESA PUBBLICA

di **Alberto Alesina** e **Francesco Giavazzi**

Dopo la crisi del 2008 le banche centrali hanno fatto il possibile per evitare che si ripetesse il disastro degli anni Trenta e la crescita è ripresa, quasi ovunque. Oggi per sostenerla ed evitare la recessione, che alcuni ritengono si stia avvicinando, occorrono però altri strumenti. Una teoria assai diffusa fra gli economisti è che nel mondo vi sia troppo risparmio, poca spesa, pochi investimenti, quindi scarsa domanda e crescita insufficiente.

La scarsità di domanda a livello globale dipende in gran parte dalla straordinaria quantità di risparmio delle famiglie cinesi. Mentre in Europa e negli Stati Uniti le famiglie risparmiano il 30 per cento circa del loro reddito disponibile (un po' più in Europa, un po' meno negli Stati Uniti), il tasso di risparmio delle famiglie cinesi è il 50 per cento. Il motivo è che in Cina non esiste, o quasi, una rete di sicurezza pubblica: in molte province non vi è un sistema sanitario pubblico, né scuole pubbliche, né pensioni pubbliche. Il risultato è che le famiglie risparmiano per mandare i figli a scuola, per far fronte all'eventualità di una malattia o semplicemente per la loro vecchiaia. Basterebbe che la Cina, che rappresenta poco meno di un quinto dell'economia mondiale, introducesse una rete di sicurezza pubblica, per far scomparire, o quasi, il problema dell'eccesso di risparmio al mondo. Prima o poi ci si arriverà ma finora non è accaduto.
continua a pagina 32



Il presidente degli Stati Uniti Donald Trump (73 anni) con il presidente della Repubblica Italiana Sergio Mattarella (78) nell'Ufficio ovale della Casa Bianca

VERTICE IL LEADER USA: PER L'ITALIA VEDRO

Mattarella sui dazi «Basta ritorsioni» Trump: non tratto

di **Giuseppe Sarcina**

«L'Italia è un Paese amico. I dazi? Per noi sono un risarcimento». Il presidente americano Donald Trump non è disposto a negoziare ma potrebbe esserci una «rimodulazione» per «venire incontro all'Italia». Il tema delle tariffe era in cima all'agenda che il presidente Sergio Mattarella ha portato a Washington: «Basta ritorsioni».
alle pagine 2 e 3

IL CONFRONTO TRA PRESIDENTI

I due stili agli antipodi

di **Marzio Breda**

Non potrebbero essere più diversi, per stile e approccio politico ai problemi, i due capi di Stato ieri insieme alla Casa Bianca.
a pagina 3

Intervista al premier: «Stop agli scontri sulle misure». Tassa sulla plastica, la rivolta delle imprese

Conte: non temo ribaltoni

«Una manovra forte che guarda al futuro». Ma Di Maio e Renzi attaccano

DE MICHELI, MINISTRA DEL PD

«Un piano da tre miliardi per ferrovie e strade»

di **Andrea Ducci**

«Con un piano pluriennale, ci saranno undici miliardi per i lavori pubblici», spiega nell'intervista la ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli.
a pagina 8

BELLANOVA, MINISTRA DI ITALIA VIVA

«Grazie a noi testo più equo Irritanti i pregiudizi dem»

di **Maria Teresa Meli**

«Con il Pd dicevamo le stesse cose, che senso ha contrastarci ora?». Così al Corriere la ministra alle Politiche agricole Teresa Bellanova, renziana.
a pagina 8

GIANNELLI



di **Massimo Franco**

La manovra «non è pallida», dice il premier: «E non temo ribaltoni». Ma Renzi e Di Maio attaccano. Le imprese: no alla tassa sulla plastica.
da pagina 5 a pagina 13

I PROVVEDIMENTI

La notte del «sì» ma «salvo intese»

di **Enrico Marro**

Il modo in cui il governo, l'altra notte, ha approvato la manovra non promette niente di buono. Lo stesso verbo approvare è ottimistico.
continua a pagina 32

ROMA, CINQUANTA FERTI

Il bus finisce contro un albero «L'autista era al cellulare»

di **Rinaldo Frignani**



Il bus di Roma finito contro l'albero

L'autobus, lungo la Cassia, a Roma, è finito contro un albero. Una cinquantina di feriti, una decina gravi. Sequestrato il cellulare all'autista. L'accusa del passeggero: «Stava parlando al telefonino».
a pagina 19

Grisport
sempre al tuo passo

www.grisport.com PRIME COLLECTION

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Sai spiando il telefonino di tuo figlio adolescente. Sal bene che non si fa, ma sai anche che non puoi fare altro, perché da qualche tempo lui ti sembra più sfuggente del solito. Scorri le icone e ti imbatti in una sequenza di immagini e parole da togliere il sonno: come non bastassero gli inni a Hitler, al Duce, a Bin Laden, i video con gli sgozzamenti dell'Isis e il classico campionario di insulti a ebrei e omosessuali, davanti al tuo sguardo sconvolto sfilano un Cristo inchiodato sopra una croce a forma di svastica, la foto di bambini africani che bevono in una pozzanghera (con il corredo di commenti disgustosi) e una serie non descrivibile di violenze sessuali, persino ai danni di una neonata.
Vorresti svenire e invece devi pensare.

Madre Chat

Ma chi è questo mostro che ho messo al mondo? Chi sono questi ragazzi che, senza conoscersi tra loro, si scambiano cartoline dell'orrore per sentirsi trasgressivi e alternativi al sistema? La chat a cui partecipa tuo figlio si intitola «The Shoah Party», ma è una festa che qualcuno deve fare finire. Decidi che quel qualcuno sarai tu. Ne parli con la sua preside, siete due madri e vi fate coraggio a vicenda. Insieme andate dai carabinieri. Con il tuo gesto hai smascherato una rete nazionale di guardiani del male, dove il più vecchio ha diciannove anni e il più giovane tredici. Tuo figlio è uno di loro. Hai fatto la scelta più difficile, consegnandolo alla giustizia. Non ti senti bene, ma forse ti senti meglio.

Invicta
★★★★ SINCE 1911 ★★★★★
invicta.it

81017
9 771120 458008





Mattarella prega Trump di collaborare per evitare i dazi all'Italia. Ma quello fa finta di niente e chiede un occhio di favore per i gruppi Usa sulla Web Tax



Giovedì 17 ottobre 2019 - Anno 11 - n° 286
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 peggio di me"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IL COMMENTO
SALVINI SFRUTTA RENZI, CAVALLO DI TROIA NEL CONTE-2
» ANTONIO PADELLARO
Non occorre certo un genio della comunicazione per capire che a Matteo Salvini non conveniva affatto accettare la sfida tv di Matteo Renzi. Che infatti è apparso più vispo, e più efficace.
A PAG. 8

Matteo al liceo
Le prof di filosofia e di matematica: "Studente da 6, ma ora fa il gradasso"
» CAPORALE A PAG. 9

Il caso Taranto
Immunità Mittal, rinvio del di Ilva: 55Stelle spaccati sull'ipotesi stralcio
» DE CAROLIS A PAG. 6

DA NON CREDERE
L'ubriaco vestito da we per evitare la multa dei vigili
» CRISTIANA MINELLI
Si rifermano alla guida e risultati positivo all'alcol test non è bello. Se il tasso alcolico rilevato è sei volte superiore al consentito ti ritirano la patente. Se però mentre questo accade si anche vestito da water con tanto di carta igienica diventi una notizia, un caso battuto dalle agenzie, uno zimbello planetario.
A PAG. 22

CONTE AL "FATTO"
"È UNA RIVOLUZIONE CULTURALE PER TUTTI I CITTADINI: PER LA PRIMA VOLTA LO STATO PREMIA GLI ONESTI, E SENZA PUNIRE CHI USA I CONTANTI. I GRANDI EVASORI ANDRANNO PRESTO IN CARCERE"
» A PAG. 2 - 3

"LOTTA AGLI EVASORI, PRONTO ALLO SCONTRO"



La bavàvie
» MARCO TRAVAGLIO
L'altra sera avevo appena finito di discutere a Otto e mezzo con due colleghi sulle manette agli evasori ("barbarie", anzi "bavàvie!"), quando ho visto Andrea Orlando, vicesegretario del Pd ed ex ministro della Giustizia, a *Cartabianca*. Anche lui ripeteva la litania che aumentare le pene agli evasori per mandarli in carcere non serve a niente e non spaventa nessuno: molto più dissuasivo confiscare loro il maltolto. Ora, a parte il fatto che soltanto un mese fa il Pd ha sottoscritto un programma di governo che prevede l'aumento delle pene agli evasori, una simile sciocchezza la può sostenere solo chi non sa nulla delle norme sull'evasione, che già prevedono il sequestro e la confisca delle somme evase. E non dissuadono nessuno dal continuare a evadere. Per un motivo semplice. L'evasione, ancor più della corruzione, è un reato seriale. Nessuno evade un anno poi basta: chi evade lo fa sempre. Ogni anno mette da parte un bel bottino a spese di quei fessi che pagano le tasse. E sa benissimo che gli accertamenti a campione toccano meno del 10% delle dichiarazioni dei redditi, quindi ogni anno ha il 90% di probabilità di farla franca. Può pure scrivere in dichiarazione "Viva la gnocca" e 9 volte su 10 nessuno se ne accorge. Se poi, una volta nella vita, ha la sfiga di essere scoperto, già sa che potrà tenersi il resto del maltolto (le vecchie evasioni cadono in prescrizione alla velocità della luce); e, quanto all'evasione accertata, lo Stato riesce a riscuotere solo il 12%. Quindi chi evade ha il 12% del 10% delle probabilità di dover restituire la refurtiva: cioè l'1,2%. A questo punto, se può evadere e non lo fa è un santo da calendario. O un emerito coglione. E chi pensa di dissuaderlo con la minaccia di levargli un anno di malloppo è come chi crede di dissuadere un peccatore minacciando di gettarlo nell'acqua, o una talpa di seppellirla sottoterra.
Martedì dalla Gruber il collega di Radio24 citava Mani Pulite come prova del fatto che le manette di Tangentopoli non hanno dissuasivo corrotti e corruttori. Piccolo particolare: nessuno dei condannati per Tangentopoli, a parte tre o quattro sfigati, ha scontato la pena in carcere. Intanto perché le pene per la corruzione sono basse e fra sconti, attenuanti e amnistie portano a condanne perlopiù inferiori ai 3 anni (che in Italia non si scontano in galera, ma ai domiciliari o ai servizi sociali). E poi perché, appena partirono i processi, i governi di destra e di sinistra si attivarono per mandarli in fumo con varie leggi salva-ladri spacciate per "garantismo". Una invalidava le prove e le confessioni raccolte dal pm. Una depenalizzava l'abuso d'ufficio non patrimoniale.
SEGUE A PAGINA 24



IL REPORTAGE
Raqqa due anni dopo
L'incubo dell'Isis torna al calar del sole
» MARZOCCHI E ROSINI A PAG. 18

CONTRATTI PER IL WEB Lottomatica, Philip Morris e Moby
Ecco le aziende anti-M5S che ingaggiano Casaleggio
» La Casaleggio Associati ha guadagnato centinaia di migliaia di euro per consulenze (siglate a ridosso del voto nel 2018) con aziende leader di settori da sempre contestati dal Movimento: le lobby delle scommesse, del tabacco e dei trasporti
» TECCE A PAG. 10 - 11

CUCCHI SU CASARSA
"L'Arma premia l'imputato e punisce chi dice la verità"
» MANTOVANI A PAG. 16

La cattiveria
Salvini portato in ospedale per un malore intestinale. Ora gira vestito da chirurgo
WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
GIOVEDI 17 OTTOBRE 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 245 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it



«Guerra Guerra Guerra», in edicola col Giornale il libro di Biloslavo e Micalessin

STANGATA CONTINUA

RAPINA IN CASA

Aumentano le imposte sugli immobili e sugli affitti. Colpito anche il popolo delle partite Iva. E spuntano anche altri dodici miliardi di tasse in più
Scontro Trump-Mattarella su dazi, made in Italy e 5G

Tasse più salate per i trasferimenti immobiliari tra privati e cedolare secca più alta per gli affitti calmerati, destinati ai ceti meno abbienti. Una mezza rapina in casa «salvo intese». Nel mirino anche le partite Iva: addio sgravi.

servizi da pagina 2 a pagina 7

DA FALCE E MARTELLO A BANCOMAT E POS

di Marco Gervasoni

Non sappiamo se sia uno scherzo (Halloween si avvicina). Ma certo, a proposito di Halloween, ci pare mostruosa la proposta del governo di mutare gli esercenti restii a dotarsi di bancomat o carta di credito. Premetto che in genere circolo con poco contante e che mi irrita quando accade di non potere utilizzare carte in un negozio. Ma è anche vero, come sanno i lettori, che si tratta ormai di casi sporadici. E poi, dopo avere sentiti le lamentele dei negozianti per gli esosi canoni applicati dai circuiti bancari alle transizioni, sono diventato più tollerante. Anche perché negli ultimi tempi mi è capitato più spesso all'estero che in Italia di non potere pagare con carta.

E allora, perché da parte del governo prendersela con una quantità marginale di commercianti? La motivazione ufficiale è quella, ancora una volta, di colpire l'evasione. Ma qui si colpisce solo il buon senso. In realtà prendere di mira una ridotta porzione di commercio serve al governo (colpirne uno, educarne cento) per mostrare la propria concezione del fisco. Una concezione etica, o per meglio dire, da Stato etico, che considera l'evasione non solo un reato ma un colpa infamante, roba da utilizzare la gogna, ma che dico la gogna, la garrota. Sembra infatti che per il governo tassare non sia concepito come uno scambio tra imposte e servizi ma come un gesto educativo, un atto pedagogico, un modo per migliorare il carattere ricurvo degli italiani. Da qui anche l'insistenza sul carcere agli evasori, che non ha alcun effetto reale sulla prevenzione dei reati.

Con la multa ai negozianti fissati sul contante si arriva però al sublime della multa etica. In genere una multa è una sanzione per un atto che può danneggiare il prossimo (ad esempio l'eccesso di velocità). Ora quali danni può commettere un negoziante privo di bancomat? Al limite saranno i clienti a punirlo, servendosi da altri. E invece no, qui da noi non dev'essere il mercato a regolare ma lo Stato a imporre. E poi quale concezione della libertà, e non solo di quella economica, tradisce una decisione come questa? Non sarà libero un commerciante di farsi pagare come vuole, una volta rispettate le norme fiscali? Per il governo evidentemente ogni commerciante è potenzialmente un evasore. E se finirà sul lastrico anche per colpa di misure come queste, poco male, c'è sempre il reddito di cittadinanza: elargito, ovvio, dallo Stato etico.

LA SCOMPARSA

Addio a Bonaiuti, la penna che sussurrava al Cavaliere

di Paolo Guzzanti



GIORNALISTA E POLITICO
Paolo Bonaiuti

Era un giornalista e un politico, era un vecchio amico, era un uomo calmo, gentile, ironico, un testimone che è stato ai margini del potere politico, con un *aplomb* più inglese che italiano. Infatti, amava l'inglese come lingua e la insegnava, e da giornalista ci vedevamo per caso sui luoghi in cui accadevano le cose, come accade nelle nostre vite raminghe. Diventò un collaboratore di Silvio Berlusconi ed entrò nei suoi governi con un rango molto speciale: quello di sottosegretario alla presidenza del Consiglio, molto più di un ministro. Quando uno di noi, giornalisti (...)

segue a pagina 8

L'ANALISI

La lunga notte delle decisioni ma «salvo intese»

di Adalberto Signore

La continuità tra il Conte 1 e il Conte 2 sta tutto in quella formula «salvo intese» con cui all'alba di ieri il governo giallorosso ha dato il via libera alla legge di Bilancio. Un Consiglio dei ministri (...)

segue a pagina 4

IL RETROSCENA

Giustizia e spioni mine sul governo nato contro la Lega

di Augusto Minzolini

Il peccato originale del governo gialloverde era un «contratto» che metteva insieme il diavolo e l'acqua santa. Un mezzo aborto che aveva il destino segnato. Il peccato originale del governo giallorosso, invece, è (...)

segue a pagina 6

TRENTO, ATTACCO AL NOSTRO CRONISTA

Biloslavo fuori dall'Ateneo «Via i fasci dall'università»

Si scatena l'odio social sulla colica di Salvini

Ieri Fausto Biloslavo del *Giornale* è stato ingiustamente allontanato a forza dall'università di Trento al grido «fuori i fascisti dall'Ateneo».

di Fausto Biloslavo

A Trento si aggirano gli spettri degli anni di piombo, quando alla facoltà di sociologia studiava Renato Curcio e all'orizzonte si profilava il terrore delle Brigate rosse. Non mi hanno sparato, per fortuna, com'è (...)

segue a pagina 12
Giannini a pagina 9

LA GUERRA IN SIRIA

Perché sarà l'Iran la vera polveriera

di Fiamma Nirenstein

Dire curdi è diventato improvvisamente per la stampa occidentale un grido in favore dei diritti umani e della autodeterminazione, ed è giusto che sia così: l'assalto che stanno (...)

segue a pagina 14

Perché l'Europa ringrazierà Putin

di Gian Micalessin

A Bruxelles l'imbarazzo è pesante. In molti l'hanno già capito. Se l'Europa riuscirà a schivare la bomba-migranti preparata per lei da Recep Tayyip Erdogan il merito sarà tutto (...)

segue a pagina 15

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

Francesco Ponzi
CEO Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

I MOTIVI DEL GIUSTO DIETROFRONT

Il Tar dà il via libera al prestito: l'«Uomo» di Leonardo va al Louvre

di Vittorio Sgarbi

Il tribunale lavora sulle carte e sulle parole, mette a confronto diverse tesi e arriva, inevitabilmente, a conclusioni astratte, ovvero «formali». D'altra parte, è inevitabile. I tribunali si affidano a esperti che spesso non lo sono, come abbiamo più volte rappresentato, che, sul tema fondamentale della verità, per la quale occorre conoscenza, arrivano a dichiarare «vere» opere false e «false» opere vere. Nel caso dell'*Uomo vitruviano* di Leonardo, il problema è un altro, non l'autenticità, ma lo stato di conservazione, la sua trasportabilità, la sua pertinenza «identitaria» al museo. Nel caso, alle Gallerie dell'Accademia di Venezia che hanno, come (...)

segue a pagina 22



IL GIORNO

* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI BERGAMO, BRESCIA, COMO, LECCO E SONDRIO

GIOVEDÌ 17 ottobre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS

La prima stima dei costi del disastro ferroviario

Pioltello, non soltanto morte e dolore
Danni per 8 milioni

Bandera a pagina 15



Milano, la nostra inchiesta

Igiene a zero: zaini dei rider cuccia dei cani

Lazzari nelle Cronache

ristora
INSTANT DRINKS

Tasse e bolli, colpita ancora la casa

Aumenta la cedolare secca ma arriva il bonus per rifare la facciata. Imposta sulla plastica, imprese in rivolta

Servizi da p. 2 a p. 5

I conti in Parlamento

Il premier asserragliato a Fort Alamo

Alessia Gozzi

Quando si vuole accontentare un po' tutti, alla fine, tutti hanno qualcosa da recriminare. Come insegna Platone, è la strada sicura verso l'insuccesso. Nel caso della prima legge di Bilancio giallorossa parlare di flop è un po' ingeneroso. È più che altro una manovra che sposta poco. Non spinge la crescita, non dà la scossa a un settore o a una categoria sociale, non traccia una rotta. Piuttosto distribuisce una serie bonus ma dissemina anche una pioggia di balzelli e rincari, micro tasse che vanno dalla plastica, ai trasferimenti immobiliari fino alla rasoia sulle detrazioni per i redditi più alti (quelli dichiarati, ovvio). Insomma, per qualcuno le tasse aumenteranno.

Continua a pagina 2

MATTARELLA DA TRUMP DIFENDE L'ITALIA

NON PAGO DAZIO



Pioli e De Carlo a pagina 10

Il Vitruviano al Louvre

Via libera del Tar «Leonardo a Parigi dà prestigio al nostro Paese»

Cini a pagina 24

Bar, bistrot e ristoranti

App anti spreco: il cibo avanzato a prezzi stracciati

Panettiere A pagina 12

Il salotto di Milano

La Galleria dalle uova d'oro Asta record per gli affitti

Mingoia a pagina 13



Gabriella va in pensione dopo 42 anni

«Io e i miei 5mila figli»
L'ostetrica da primato

Belardetti a pagina 18



L'attore Arcangeli: io e lui, due timidi

Tra il calcio e Buddha
«Sarò Baggio in un film»

Bogani a pagina 23

edra

divani, poltrone, tavoli, sedie e mobili utilizzati per fiere e mostre, servizi fotografici e televisivi, o fine serie direttamente in fabbrica a prezzi di realizzo.

VENDITA ANNUALE

giovedì 24 Ottobre

venerdì 25 Ottobre

sabato 26 Ottobre

orario continuato dalle ore 11 alle ore 19

edra spa - via Livornese Est 105 - Pergrino (PR) www.edra.com
S.p.a. iscritta al P.R.L. - sede: Piacenza/Parma - 0527 619661 edra@edra.com





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCMM-N° 200 ITALIA
SPESSORI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 17 Ottobre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 130

A Castel Volturno Blitz di Raiola: vertice con Insigne e pace fatta con Ancelotti
Ventre a pag. 18



La saga di Maradona La grande famiglia del Pibe de Oro spunta un'altra figlia
Taormina a pag. 19



L'intervista Capossela: «Porto le mie bestie al San Carlo»
Vacalebre a pag. 13



Whirlpool, la beffa dei premi

►I dipendenti: «Quest'anno abbiamo ricevuto la gratifica di produttività e ora chiudono» Il rischio del licenziamento collettivo. L'ultima offerta di De Luca: «Pronti venti milioni»

Il commento L'INUTILITÀ DEGLI AIUTI SENZA UNA STRATEGIA

Gianfranco Viesti

La vicenda Whirlpool è senz'altro estrema, per la pervicacia assoluta della multinazionale nel voler chiudere lo stabilimento nonostante offerte assai generose ("ponti d'oro") da parte del governo. Vi sono certamente condizioni particolari legate a quelle determinate produzioni; vi sono, con tutta probabilità, condizioni e strategie aziendali specifiche.

Ma da quella storia si possono trarre anche riflessioni più generali. Crisi e chiusure aziendali, ristrutturazioni settoriali fanno parte della fisiologia del capitalismo. In questo periodo sono particolarmente accentuate: non solo per l'andata di innovazioni "digitali", ma anche e soprattutto per la riorganizzazione internazionale della produzione, per la strutturazione di grandi catene del valore per la realizzazione dei prodotti, per la crescita del reddito, e quindi della domanda, nei paesi emergenti. Il centro del mondo si sposta: la vecchia Europa soffre. Ma alcune regioni molto meno di altre; mostrano maggiore "resilienza". Ciò che le differenzia è la capacità di accompagnare chiusure e ristrutturazioni con la nascita e lo sviluppo di nuove produzioni. Le chiusure fanno soffrire, molto, i lavoratori e i territori. Ma ciò che è davvero patologico sono le mancate aperture. L'Italia soffre in modo particolare: e al suo interno il Sud in maniera ancora più accentuata proprio di questo.

Continua a pag. 43

Valerio Iuliano

Whirlpool, la beffa del premio di produttività ai dipendenti: «Abbiamo ricevuto una gratifica di 2700 euro per la produttività e ora chiudono». Per i dipendenti c'è il rischio del licenziamento collettivo. De Luca dichiara che la Regione «è pronta a mettere a disposizione fino a 20 milioni di euro per invitare Whirlpool a restare a Napoli».

A pag. 2

Santonastaso a pag. 3

La manovra ai raggi x

Stop Iva ma salgono le tasse Contante, tetto a 2mila euro

Nel lunghissimo consiglio dei ministri, iniziato l'altro ieri notte e concluso solo alle prime luci di ieri mattina, il governo è riuscito a trovare un compromesso su una delle misure più controverse della prossima manovra di bilancio: il tetto al contante. Dal prossimo anno si scenderà a duemila euro. Stop al rincarare dell'Iva ma salgono le tasse.

Bassi a pag. 6

I focus del Mattino

Investimenti e sgravi il Sud porta a casa dieci miliardi in più

«Ora siamo al lavoro sul Piano per il Sud», su Facebook il ministro per il Mezzogiorno Provenzano parla delle prime misure introdotte nella nuova Legge di Bilancio che porteranno al Sud 10 miliardi in più.

Santonastaso a pag. 7

Dopo il duello in tv Salvini, Renzi e il partito che (ancora) non esiste

Luca Ricolfi

Ma chi ha vinto il match fra Renzi e Salvini, andato in onda martedì notte a "Porta a Porta"?

Se badiamo solo all'efficacia comunicativa, credo sia solo una questione di gusto, tanto diverse sono state le due prestazioni. Alla dialettica puntigliosa e sferzante di Renzi, Salvini ha risposto nel solito modo un po' grezzo, ma tutto sommato efficace, con cui suole cercare (e ottenere) il consenso dei ceti popolari.

Continua a pag. 43

Le vite spezzate Manuel, Erika, Gianluca e gli altri: i sogni infranti



Dall'alto, in senso orario, i volti di alcuni giovanissimi morti in incidenti stradali: Erika Bozza e Salvo Moschitta, Manuel Petronio, Miriam Berselli, Manuel Signorini, Gianluca Puorro, Federico Lentini, Alessandro Algieri, Paolo Iantorno

La Spoon River del dopo discoteca

Valentino Di Giacomo a pag. 11

Il viaggio negli Usa

Mattarella-Trump alta tensione su dazi e fondi Nato

Il Capo dello Stato: «Collaboriamo» La Casa Bianca: «Dobbiamo valutare»

Anna Guaita

Mattarella incontra Trump. Il presidente ha promesso una moral suasion sui dazi, spiegando che era «preferibile confrontarsi subito e tenere conto delle diverse posizioni»; l'alternativa sarebbe stata «il rischio di metterci su una strada che in ogni caso necessiterà di un punto d'incontro e allora tanto

vale cercarlo subito», ha detto il Capo dello Stato durante il colloquio nello Studio Ovale. «Non vogliamo essere duri con l'Italia, vedremo di affrontare l'argomento», la replica del presidente degli Usa che poi si è lasciato andare a una lunga esposizione di quanto invece lui creda nei dazi come strumento di giustizia.

A pag. 9

Il processo Condannato anche un amico bolognese «Londra, studente di Napoli ha violentato una ragazza»

Melina Chiapparino

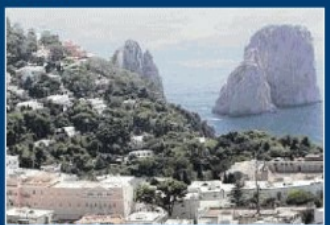
Due italiani, di 25 e 26 anni, riconosciuti colpevoli a Londra dello stupro di una ragazza avvenuto nel 2017 in un locale notturno. Un'infamia - stando alla sentenza del giudice britannico - celebrata poi senza ritegno sotto l'occhio di una telecamera di sorveglianza quasi come un'impresa di cui complimentarsi sguaiatamente l'un con l'altro (nella foto il fermo immagine).



ne della scena descritta dal giudice). Ferdinando Orlandò, napoletano, e Lorenzo Costanzo, di Bologna, frequentavano corsi post-laurea in università londinesi. Teatro della violenza, un club di Soho. Al culmine di una notte brava sarebbe avvenuto l'incontro con la vittima, una 23enne «ubriaca, quasi incapace di reggersi in piedi e quindi impossibilitata a difendersi o a esprimere liberamente la propria volontà».

In Cronaca

Le idee



Perché lo scudo dell'Unesco non basta a proteggere Capri

Ernesto Mazzetti a pag. 42

La storia Il calciatore ceduto dall'Afro Napoli La favola di Ndiaye Codou dal barcone alla Roma

Pino Taormina

«C'è ne ha messo di tempo per smettere di avere gli occhi pieni di paura: Codou è l'innocenza e alla speranza». Antonio Gargiulo, il presidente dell'Afro Napoli non è felice solo per aver ceduto una piccola stella del suo sterminato settore giovanile alla Roma. Lo è di più perché Ndiaye Codou Maissa, senegalese, ce l'ha

fatta. Codou ha adesso 17 anni ed è un difensore centrale che dal prossimo week end potrà debuttare con la Roma under 18 perché la Lega ha finalmente dato l'ok al tesseramento. Codou era partito nell'estate del 2018 dalla Libia a bordo di un barcone diretto a Lampedusa. Un viaggio ai limiti della disperazione; fuggito dall'Africa per cullare il suo sogno: diventare un calciatore.

A pag. 21





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 289 ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2003 con L.4/2004 art.1 c.1 BCB-PM

NAZIONALE



Giovedì 17 Ottobre 2019 • S. Ignazio d'Antiochia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

1940-2019
Paolo Bonaiuti, addio all'ombra discreta di Berlusconi
A pag. 8



Città del cinema
Edward Norton apre il red carpet Roma è in Festa all'Auditorium
Ravarino a pag. 26



La sentenza
Leonardo vola a Parigi: il Tar sblocca l'Uomo Vitruviano
Larcan a pag. 23



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

I due Mattei
Nella sfida tv le ragioni del partito che non c'è

Luca Ricolfi

Ma chi ha vinto il match fra Renzi e Salvini, andato in onda martedì notte a "Porta a Porta"?
Se badiamo solo all'efficacia comunicativa, credo sia solo una questione di gusto, tanto diverse sono state le due prestazioni. Alla dialettica puntigliosa e sferzante di Renzi, Salvini ha risposto nel solito modo un po' grezzo, ma tutto sommato efficace, con cui suole cercare (e ottenere) il consenso dei ceti popolari. Ma se andiamo alla sostanza, alla forza delle argomentazioni dei due contendenti, le cose cambiano notevolmente. Nello scontro fra "i due Mattei" non è andato in scena un match unico, più o meno dominato da uno dei due contendenti, ma sono andati in scena due match distinti, uno sull'immigrazione, l'altro sulla politica economica (e in particolare su "quota 100"). Il match sull'immigrazione lo ha nettamente vinto Salvini, quello sulla politica economica l'ha vinto nettamente Renzi. Se pareggio c'è stato, non è perché gli argomenti dei due contendenti si sono equivalsi, ma perché ciascuno di essi ha stravinato sul proprio terreno, e perso rovinosamente sul terreno altrui. Sull'immigrazione, e in particolare sul problema degli sbarchi, Renzi ha tentato invano di far credere che la differenza fra il numero di arrivi quando governava lui (170 mila all'anno) e il numero di arrivi quando al Ministero dell'Interno c'era Salvini (meno di 9 mila l'anno) sia attribuibile al cambiamento della situazione in Libia, piuttosto che ai differenti segnali provenienti dai governi italiani in carica.
Continua a pag. 29

Stop all'Iva ma salgono le tasse

► Si alla manovra: 8 miliardi in più di entrate. Imposte su banche e autonomi. Il tetto al contante Bonus facciata per le case, duello sulla plastic tax. Carcere agli evasori, braccio di ferro Pd-M5S

ROMA Si alla manovra nella notte. Stop all'Iva, ma più tasse. Bassi, Cifoni e Gentili da pag. 2 a pag. 5

Bus contro albero: «Ho visto l'autista chiudere gli occhi»



L'autobus che si è schiantato su un albero in via Cassia a Roma (foto ANSA)

Colpo di sonno dopo un sms: 60 feriti

Pierpaolo Filippi e Alessia Marani

Una mattinata come tante, tutti stipati sul bus dell'Atac. Poi, all'improvviso, l'impatto, il boato, le urla, i pianti.
A pag. 12
De Cicco alle pag. 12 e 13

Tra rifiuti e trasporti
La roulette russa di chi attraversa le strade di Roma

Paolo Graldi

«Prendi l'autobus, così viaggi sicuro e arrivi puntualità». Quante volte, nel passato, le mamme raccomandavano ai figli il mezzo pubblico?
Continua a pag. 29

L'intervista/Verso la manifestazione di sabato
Salvini: «La crisi? Sono stato ingenuo Sulla Capitale ho commesso errori»

Mario Ajello

«La crisi? Sono stato ingenuo. Su Roma ho commesso errori». Così l'ex ministro dell'Interno e leader della Lega Matteo Salvini in una intervista a *Il*



Messaggero. «Se avessi conosciuto meglio i centri di potere mi sarei mosso diversamente», aggiunge. «Sabato? Riempiamo piazza San Giovanni e daremo un segnale contro il governo truffa».
A pag. 9

Mattarella negli Usa scontro con Trump su dazi e sicurezza

► Il Capo dello Stato: evitiamo una spirale che danneggi l'economia. Divisi sulla Nato

Anna Guaita

Accolto con amicizia, riconosciuto come «un uomo molto influente e un grande alleato», Sergio Mattarella alla Casa Bianca ha proposto a Donald Trump di «trovare un punto di incontro» sui dazi. «Serve collaborazione». Trump? «Non vogliamo essere duri con l'Italia, vedremo».
A pag. 7
Conti a pag. 7

Il conflitto in Siria
Assad a Kobane si cerca la tregua

Le truppe di Assad a Kobane, i governativi entrano nel bastione curdo. Armi ad Ankara, Di Maio firma lo stop.
Mangani e Ventura a pag. 11

Salvataggio a rischio Alitalia, lo spettro della liquidazione ipotesi Lufthansa

Rosario Dimito

Il commissari di Alitalia si prendono 48 ore. Di fronte alla lettera di Gianfranco Battisti nella quale l'ad di Fs sottolinea anche per conto di Alitalia che «sono ancora aperti alcuni punti qualificanti rispetto ai quali non vi è ancora accordo tra i partner della potenziale cordata», Enrico Laghi, Daniele Discepolo e Stefano Paleari si sono presi 48 ore prima di rispondere al Mise.
A pag. 17



GEMELLI, GRINTA E PASSIONE

Buongiorno, Gemelli! L'autunno è iniziato con Marte in Vergine, per voi molto negativo, sembrava proprio che la stagione non vi avrebbe offerto quello che abbiamo annunciato all'inizio dell'anno, e invece... il cielo si è schiarito, dalla Bilancia è proprio Marte che vi dà grinta e passione, oggi la Luna nel segno annuncia una vendemmia buona, Mercurio e Venere danno movimento all'amore. Siamo pazzi della donna Gemelli, primatista di seduzione. Auguri.

© IPROTEZIONE VERISTATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria e provincia di Potenza, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistati separatamente): nelle province di Metza, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere della Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, il Messaggero • Prima Piano Molise € 1,20; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 17 ottobre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

Bologna

**Schede sui minori
Esposto della Lega
e la Procura indaga**

Barbetti in Cronaca



Emilia Romagna

**Due sindaci
su tre vogliono
Bonaccini**

Del Prete a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

Tasse e bolli, colpita ancora la casa

Aumenta la cedolare secca ma arriva il bonus per rifare la facciata. Imposta sulla plastica, imprese in rivolta

Servizi da p. 2 a p. 5

I conti in Parlamento

**Il premier
asserragliato
a Fort Alamo**

Alessia Gozzi

Quando si vuole accontentare un po' tutti, alla fine, tutti hanno qualcosa da recriminare. Come insegna Platone, è la strada sicura verso l'insuccesso. Nel caso della prima legge di Bilancio giallorossa parlare di flop è un po' ingeneroso. È più che altro una manovra che sposta poco. Non spinge la crescita, non dà la scossa a un settore o a una categoria sociale, non traccia una rotta. Piuttosto distribuisce una serie bonus ma dissemina anche una pioggia di balzelli e rincari, micro tasse che vanno dalla plastica, ai trasferimenti immobiliari fino alla rasoia sulle detrazioni per i redditi più alti (quelli dichiarati, ovvio). Insomma, per qualcuno le tasse aumenteranno.

Continua a pagina 2

MATTARELLA DA TRUMP DIFENDE L'ITALIA

**NON PAGO
DAZIO**



Pioli e De Carlo a pagina 10

Il Vitruviano al Louvre

**Via libera del Tar
«Leonardo a Parigi
dà prestigio
al nostro Paese»**

Cini a pagina 24

Bar, bistrot e ristoranti

**App anti spreco:
il cibo avanzato
a prezzi stracciati**

Panettiere A pagina 12

Il salotto di Milano

**La Galleria
dalle uova d'oro
Asta record
per gli affitti**

Mingoia a pagina 13



Gabriella va in pensione dopo 42 anni

**«Io e i miei 5mila figli»
L'ostetrica da primato**

Belardetti a pagina 18



L'attore Arcangeli: io e lui, due timidi

**Tra il calcio e Buddha
«Sarò Baggio in un film»**

Bogani a pagina 23

edra

divani, poltrone, tavoli, sedie e mobili utilizzati per fiere e mostre, servizi fotografici e televisivi, o fine serie direttamente in fabbrica a prezzi di realizzo.

VENDITA ANNUALE

giovedì 24 Ottobre

venerdì 25 Ottobre

sabato 26 Ottobre

orario continuato dalle ore 11 alle ore 19

edra spa - via Livornese Est 109 - Perignano (PI) www.edra.com
S.p.a. iscritta al P.I.L.I. - sede: Perignano/Perseco - 0577 619660 - edra@edra.com





GIOVEDÌ 17 OTTOBRE 2019
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXIII - NUMERO 245, 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

L'AD D'ESTE LANCIA LA SFIDA DEL DOLCE
La Ferrero punta sui biscotti
«Diventeremo i primi in Italia»



UN LIBRO SUL CARTEGGIO PRETE-CARDINALE
Quando don Gallo scriveva a Siri:
mi dica perché vuole trasferirmi



INDICE

Table with 2 columns: Page number and Page number. Includes categories like Primo-Piano, Cronache, Economia-Matrimo, etc.

LA CASSAZIONE E L'INCHIESTA PER UNA TRUFFA DA 22 MILIONI: IL PROCESSO VA RIFATTO A MILANO

Carige, annullate le condanne Berneschi: adesso voglio i danni

All'ex presidente della banca erano stati inflitti in appello 8 anni e 5 mesi. C'è il rischio prescrizione. Accolte le richieste dei difensori: il dibattimento per riciclaggio non doveva essere celebrato a Genova

L'INTERVISTA

Marco Grasso

«Dopo gli insulti e gli sputi in strada ritrovo la serenità»

Giovanni Berneschi si sfoga dopo la sentenza: «Avevo nove milioni di correntisti, ora la gente mi sputa per strada. Ma ora posso di nuovo dormire».

Il processo su Berneschi e la vecchia gestione di Carige torna al punto di partenza. La Corte di Cassazione ha annullato ieri sera le condanne nel filone principale delle inchieste che nel 2014 portarono all'arresto di Giovanni Berneschi e di alcuni ex manager della Cassa di risparmio. Erano tutti accusati d'aver truffato la banca genovese con una serie di compravendite immobiliari e di avere riciclato le plusvalenze "farlocche" in affari all'estero.



Dazi all'Europa e caso Turchia
Tensione tra Mattarella e Trump

Mattarella alla Casa Bianca con Trump

INDAGINISU AUTOSTRADE

Tommaso Fregatti

Via a lavori urgenti su un viadotto della A7 dopo i nuovi report

Raffica di perquisizioni per dirigenti e tecnici di Spea. I pm indagano sui lavori urgenti a un viadotto della A7 partiti dopo i nuovi report.

Secondo la Cassazione, il procedimento deve essere trasferito a Milano e ripartire dalla fase dell'indagine preliminare, per una questione di competenza territoriale. A questo punto è improbabile che si arrivi a sentenza definitiva prima della prescrizione, prevista nel 2023. Dura la reazione di Berneschi: «Hanno distrutto me, la mia famiglia e una banca in salute. Dovranno pagare un risarcimento».

ARRIVA IL BONUS FACCIATE: SCONTO FISCALE DEL 90%

Affitti, sigarette e plastica: la stangata delle microtasse

La manovra nasconde molte piccole misure fiscali che comportano aggravii. Aumenta dal 10 al 12,5% l'aliquota sulla cedolare secca. Salgono le accise delle sigarette. Ma arriva un bonus fiscale del 90 per cento per i restauri delle facciate.

L'ANALISI

CARLO COTTARELLI

UNA MANOVRA SENZA CRESCITA

L'ARTICOLO / PAGINA 17

LE IDEE

Fenomenologia dei dilettanti che comandano

PEPPINO ORTOLEVA

Hanno fatto e continuano a fare tanti danni i professionisti della politica, quelli che non si schiodano mai dal potere, anche perché in molti casi fuori dalla politica non saprebbero cosa fare. Oggi però, a diversi livelli, dal governo di grandi potenze alla gestione di enti locali, abbiamo sempre più spesso a che fare non con i professionisti ma con una specie diversa: gli "amatori" del potere. In tutti e due i sensi della parola: amatori in quanto persone che affrontano responsabilità anche grandissime senza la necessaria preparazione, e amatori anche perché - una volta arrivati a posizioni di vertice - provano per il potere l'attaccamento di un innamorato.

Una delle cause dell'avvento di figure come queste sta nei cattivi meccanismi di selezione dei leader. Non è stato tanto internet, quanto piuttosto la tv dell'epoca dei talk show, a proiettare verso posizioni elevatissime persone che non hanno seguito neppure una piccola parte del cursus honorum, percorso delle cariche, di cui si parla fin dalla repubblica romana.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

ROLLI



AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

Il governo ha approvato il decreto fiscale, salvo intese. E lo ha mandato a Bruxelles, dove avranno letto questo bel documento, pieno di numerini e sani propositi, e poi saranno arrivati lì: «Salvo intese». Dunque, cari amici di Bruxelles, che da lustri trafficate col traduttore di Google per capire che diavolo significhi salvo intese, ora ve lo spiego io: con mia moglie ogni anno discutiamo su dove andare in vacanza, io voglio andare in montagna e lei al mare, e dopo un'estenuante battaglia la chiudiamo così: «Vabbè, andiamo di sicuro in vacanza, poi decideremo dove». Ecco, la scartoffia che avete davanti vuol dire «qualcosa faremo, poi decideremo cosa, quando avremo finito di scannarci». Però non è una novità. Se la inventò Berlusconi nel 2008, serviva di mettere giù un piano anticrisi e lo misero giù, salvo

Vivi, salvo intese

(si scannavano lui e Tremonti e fini maluccio). Poi l'hanno usato Monti, Letta, Renzi, Gentiloni e Conte. Pensate, amici di Bruxelles, che nella Prima repubblica, quando per legge toccava licenziare la Finanziaria entro il 30 settembre, si usava il metodo «orologio del Capodanno di Fantozzi»: si litigava fino all'alba dell'1 ottobre poi, trovata la quadra, si tiravano indietro le lancette e si scriveva che era stata trovata alle 23.59 del giorno prima. Eh, bei tempi. Il guaio è che si deliberava salvo intese una o due volte a legislatura. Adesso i governi Conte, questo e il precedente, fanno tutto salvo intese. Assumiamo medici? Sì, salvo intese. Soldi ai terremotati? Sì, salvo intese. Ricominciamo a randellarci domani? Sì, salvo intese. Ed è così che, salvo intese, in qualche modo tiriamo avanti.

90 ANNIVERSAIO
ISOLANI ISTITUTO OTTICO
Dal 1929 a servizio del vostro benessere visivo.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Manovra/1
Nuove facciate con sconto al 90%: in arrivo lavori per 2,2 miliardi



Cristiano Dell'Oste
— a pagina 8

Manovra/2
Fattura elettronica, la Gdf potrà usare a tutto campo i dati dei documenti

Mastromatteo e Santacroce
— a pagina 28



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 22428,09 +0,28% | SPREAD BUND 10Y 142,40 -1,20 | €/S 1,1025 +0,16% | ORO FIXING 1485,10 -0,18% | Indici&Numeri → PAGINE 36-39

«Una riforma per ridurre le tasse»

L'INTERVISTA

ROBERTO GUALTIERI

«Governò unanime: anche su evasione, tasse sul lavoro e flat tax discontinuità netta»

«Una sola manovra non fa una politica economica: ora cantieri su fisco e pensioni»

La notte tra martedì e mercoledì è stata lunga e i lavori del consiglio dei ministri si sono chiusi poco prima che all'abbandone. Ma «è andata molto bene» rivendica il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, parlando poche ore dopo con il Sole 24 Ore, «perché abbiamo approvato tutto all'unanimità». Il messaggio del ministro è limpido: su flat tax, cuneo fiscale, clausole di salvaguardia la svolta è stata netta. Ora si passa ai cantieri per riformare fisco e pensioni. «La nostra discontinuità non è solo nel merito ma anche nel metodo» dice Gualtieri.
Santilli e Trovati — a pag. 2-3

PAROLA DI MINISTRO DELL'ECONOMIA

IL DOPO QUOTA 100

«Confronto sullo scalone, i nodi equità, flessibilità ed efficienza»



LE IMPRESE
«Torna l'Ace, rifinanziamo Industria 4.0, nuova Sabatini e fondi Pmi»

I RAPPORTI CON LA UE
«Mai detto 7 miliardi dall'evasione: a Bruxelles tutti i dettagli»

Partite Iva, niente rinvio per i versamenti L'acconto scende al 90%

MANOVRA 2020

Dal 2021 il Fisco restituirà fino a 3 miliardi di premio per i pagamenti elettronici

Con l'aumento del taglio del cuneo vantaggi maggiori per i redditi di 26.650 euro

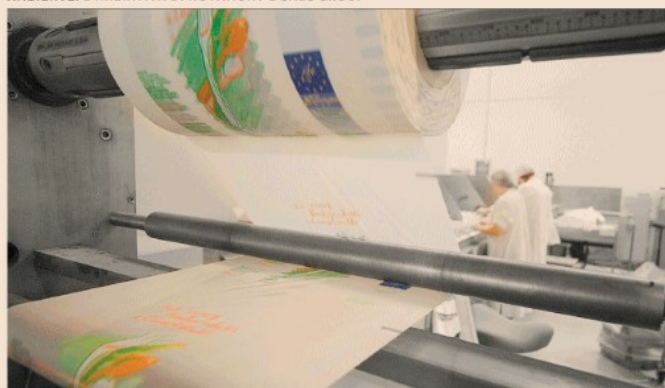
Nel decreto fiscale approvato salvo intese in CdM la notte scorsa nessuna proroga al 2020 delle imposte dovute da imprese e professionisti soggetti agli Iva o in regime forfettario. L'esercizio contabile di 3 miliardi annunciato dal Mef si è trasformato in una riduzione di 10 punti degli account in scadenza il 2 dicembre. Tra le altre novità, il superbonus che dal 2021 restituirà una quota dei pagamenti cashless (fino a 3 miliardi) e l'abbassamento in due tempi del tetto per l'uso del contante. Quanto al cuneo fiscale, i maggiori vantaggi andranno ai redditi sopra i 26.650 euro. — alle pagine 5-8

CON IL SOLE 24 ORE



Domani e sabato due dossier sulle novità del decreto legge fiscale

AMBIENTE. L'INIZIATIVA DI NOVAMONT E SAES GROUP



Per l'ambiente, Novamont ha presentato materiali per confezioni con una quota riciclabile superiore al 90%

Il bio packaging pronto per il commercio

Enrico Netti — a pag. 14

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

solerti: industriale servizi manifatturiero
prodotti & servizi sistemi di gestione persone & imprese impianti

IMQ group | IMQ | CSI

Spazio Italia | Servizio | Nuova | Tecnica | ISO | OHS

imgroup.eu

Ex Ilva, spaccatura Pd-Cinque Stelle sulle tutele ambientali

SALVA IMPRESE

Per uscire dall'impasse spunta anche l'ipotesi del voto di fiducia in Aula

Il decreto "salva imprese" è stato rinviato a lunedì dopo l'affondo di 17 senatori del Movimento 5 Stelle che chiedono di sopprimere l'articolo relativo all'immunità penale per i vertici dell'ex Ilva di Taranto. Carmine Fotina — a pag. 13

LAVORI STRADALI

Produzione di asfalto in ripresa dopo 12 anni

Marco Morino — a pag. 13

Quotazione Ferretti da thriller: incognita sui capitali asiatici

MERCATI

Pochi i fondi europei sottoscritti, in azione un intermediario cinese

Gli yacht Ferretti dovrebbero approdare, a fatica, a Piazza Affari. Dopo un finale thrilling, l'azienda delle imbarcazioni di lusso si prepara all'arrivo in Borsa di lunedì 21 ottobre a un prezzo di 2 euro per azione. Carlo Festa — a pag. 15

IL COLLOQUIO

Tamburi: l'incertezza rende le Ipo più fragili

Simone Filippetti — a pag. 15

GIANNI DE GENNARO

«L'industria della sicurezza presupposto di sovranità»

di Paolo Bricco



Leonardo. Il presidente De Gennaro

La ragione è il pregiudizio. La ragione particolare di una realtà industriale e della sua funzione storica. Il pregiudizio di un senso generalizzato di distanza dalla sua specializzazione, quasi che fosse qualcosa di scabroso. L'altro giorno Gianni De Gennaro, presidente di Leonardo, ha ricevuto la laurea magistrale honoris causa in Comuni-

cazione pubblica e d'impresa all'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli. La sua ferrea magistrato va al cuore del problema della natura di un gruppo industriale come quello che ha il suo quartier generale in piazza Monte Grappa a Roma. Centrale nel tessuto produttivo italiano. Essenziale per il posizionamento geopolitico del Paese. — continua a pagina 23

PANORAMA

LA VISITA NEGLI USA

Mattarella e Trump, confronto sui dazi Ordinati 90 F35

Dazi contro la Ue al centro del colloquio fra il presidente Mattarella in visita negli Usa e Trump. L'Italia auspica di trovare un confronto collaborativo per evitare ritorsioni. Trump rilancia: non vogliamo essere duri con l'Italia. Durante la conferenza stampa congiunta Trump ha detto che l'Italia ha acquistato 90 aerei militari F35. — a pagina 9

SALVATAGGI

Alitalia, nel Di fiscale prestito da 350 milioni

Mentre F5 e Atlantia chiedono ai commissari di Alitalia altre 8 settimane di tempo per formalizzare un'offerta, dal Decreto fiscale fresco di voto da parte del Governo spunta l'ennesimo prestito ponte per dare ossigeno alla compagnia di bandiera: 350 milioni per i prossimi 6 mesi di operatività. — a pagina 10

IMMOBILIARE

Rcs-Blackstone, arbitrato al traguardo entro fine anno

Antonella Olivieri — a pag. 20

1940-2019

È morto Bonaluti, storico portavoce di Berlusconi

È morto a 79 anni Paolo Bonaluti, storico portavoce di Silvio Berlusconi. Nato a Firenze, giornalista prima al "Giorno" e poi al "Messaggero" (di cui fu vicedirettore), Bonaluti dal 1996 divenne parlamentare di Forza Italia. Ricoprì anche la carica di sottosegretario alla presidenza del Consiglio in tre governi guidati da Berlusconi.

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE



L'integrazione delle auto nella rete elettrica smart

Elena Comelli — a pag. 34

Nordovest

DOMANI IN EDICOLA

Innovazione e start up per Fondazione Cuneo





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 17 ottobre 2019 € 1,20

S. Ignazio
Anno LXXV - Numero 286

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

Sinistra al comando, piovono tasse

Manovra Dalle detrazioni Irpef cancellate a seconda del reddito al bollo sui certificati E poi imposta sulla plastica, stangata pure sulla vendita della prima casa. È il solito Pd

IL TEMPO di Oshø

**«Stamattina si è comprato gli F-35»
Trump imbarazza Mattarella in mondovisione**

Di Nitto → a pagina 2

■ Piovono tasse. Dal bollo per il certificato penale all'imposta per vendere la prima casa; dalla stangata sulla plastica alla web tax. La manovra che sta prendendo forma tra le mani del governo rossogiallo si preannuncia una stangata. Centrodestra all'attacco: «Siamo solo spremere i contribuenti».

→ da pagina 2 a 5

Scompare l'ex portavoce di Silvio Addio a Bonaiuti Per 18 anni l'ombra del Cav



Fondato → a pagina 8

Governo scatenato sulle nomine La carica delle 400 poltrone Ecco l'informata di manager

Frasca → a pagina 9

L'ex ministro sconfitto per tre voti Toninelli beffato dai suoi Non diventa capogruppo

→ a pagina 5

Paura sulla Cassia: l'autista del bus perde il controllo e centra un pino. Nove passeggeri in codice rosso Il 301 Atac sbatte contro un albero: quaranta feriti

Il processo arriva in Cassazione Mafia Capitale ultimo atto «Confermate le condanne»

Ievoliola → a pagina 18

■ Panico a bordo del 301. Poco prima delle 9 del mattino, all'altezza del civico 481, proprio davanti al Collegio scozzese, l'autista ha perso il controllo del mezzo che si è schiantato contro un albero, in via Cassia. A bordo c'erano ragazzini, anziani e una donna incinta: sono in tutto 40 i feriti accompagnati in ospedale.

Ossino e Saracino → alle pagine 16 e 17

Bidelli «malati» e asili chiusi Per il caos Multiservizi alla fine pagano i bimbi

Conti → a pagina 19

Prof. Dott. Silvio Rossi
Ortopedico
La tecnologia al servizio del paziente

**LASERTERAPIA
con il
K-LASER
CUBE 4**

Da Terapia Statica
a Terapia Dinamica

Via Lancisi, 31 - 00161 Roma - Tel./Fax 06.64465109
www.silvirossi.it

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

**-7
Idee per
Roma**

Eravamo abituati a vedere Domenico Giani, alto, calvo, con gli occhiali, sempre accanto al Papa, nel giro a piazza San Pietro come all'estero. Giani era il capo della gendarmeria vaticana, ma, per motivi che sarebbe anche complicato elencare, si è dimesso ed è andato dal Papa a rassegnare, appunto, le dimissioni. Giani era stato accanto an-

che ad altri Papi, però il Vaticano deve essere incredibile per insinuazioni su fatti veri o presunti. Non conosco la verità delle cose, ma sono portato a pensare che, all'interno di quello Stato, di colletti ne viaggino parecchi. Coltelli fatti di parole, evidentemente, forse di qualche lettera anonima, insomma di pesanti maldicenze.

OSPREZZAZIONE BRANCIOLA

Giovedì 17 Ottobre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 245 - Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicibile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,20 - Marketing Oggi € 0,90

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

* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30



DECRETO CLIMA
Al Commissario alla depurazione anche verifiche sulle discariche
Allgrucci-De Lungo a pag. 36

IVA/1
Dallo stato al contribuente ogni elemento di prova
Amantea a pag. 37

IVA/2
Assolto l'imprenditore che non paga perché in crisi
Ferrara a pag. 38

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Manovra 2020 - La bozza di decreto fiscale e il Documento programmatico
Iva - La sentenza della Cassazione sull'imprenditore in crisi
Atti impositivi - La sentenza della Ctr Lombardia

De Benedetti per Repubblica sogna la fondazione modello Guardian che però è sempre in rosso
Claudio Piazzotta a pag. 21



Addio al regime dei forfettari

Il reddito imponibile non sarà più determinato a forfait ma in via analitica. Di fatto si torna al regime dei minimi. Detrazione al 90% per rifare le facciate

Nuova rivoluzione del regime forfettario: si perderà il calcolo a forfait del reddito imponibile e si passerà ad una determinazione dello stesso in via analitica. Si ritorna di fatto al vecchio regime fiscale dei minimi. Bonus del 90% per la ristrutturazione delle facciate dei fabbricati. Confermate le detrazioni per ristrutturazioni, risparmio energetico, sisma bonus e bonus mobili. Non la detrazione del 36% per il cosiddetto bonus verde.

servizi da pag. 31
NICOLA ROSSI
È una manovra che non produce crescita
Ricciardi a pag. 7

Se i missili potessero essere fermati dalle parole la Ue sarebbe una grande potenza



di PIERLUIGI MAGNASCHI
L'Europa è un immenso mercato economico di importanza mondiale e sta anche diventando sempre più una Disneyland internazionale, ma resta sempre (anzi, sempre di più) un nano politico. Sulle grandi questioni geopolitiche che stanno disegnando il futuro del globo, il Vecchio continente non ha infatti nulla da dire o da aggiungere. Si limita a guardare i fatti che gli passano sopra, di lato e sotto, incapace di intercettarli o di condizionarli. Al massimo, firma documenti, finge di sgolarsi, promuove proclami che però non riescono ad andare oltre i suoi confini, perdendosi nel resto del mondo come se fossero degli

DIRITTO & ROVERSCIO
A Vito Gamberale, già amministratore delegato di Autostrade e di Tim è stato sottratto un mese di pensione pari a 24 mila euro. Il pronto intervento della polizia ha consentito di individuare e arrestare il responsabile del furto elettronico, un certo signor Pizzano che da anni aveva nel mirino sia Gamberale sia altri super manager della sua medesima stazza economica. In precedenza, questo ladro era già stato arrestato dai carabinieri che lo avevano incrociato perché si era presentato alle Poste con una carta identità di Gamberale ma con la sua fotografia per chiedere un credito tipo occasione del quinto. Ma il giorno dopo il ladro era già libero. Inaspettato, i CC arrestano e i magistrati liberano in una sorta di strafottente gioco dell'oca. E se questo lasciamo a colpa della legge che cosa si aspetta a modificarla? O si vuol continuare ad andare avanti così? Fino a quando!

GOVIP
Premi di risultato destinabili anche ai fondi non aziendali
Cirioli a pag. 39

MARKETING
Nike si fa la app per gli eventi sportivi
Sottilaro a pag. 18

GRANDI MAGAZZINI
Il rilancio di Upim parte da Milano
a pag. 17

PIATTAFORMA STREAMING
La nuova RaiPlay debutta il 4 novembre con lo show di Fiorello
Secchi a pag. 23

SONO LE ALLIBIRDS
Sbarcano in Europa le scarpe high tech Usa in lana
Oliveri a pag. 16

DATI AIE
Si vendono sempre più libri
Ricavi a +2,1%
Capitani a pag. 24

Patent Box « fai da te »
FOCUS PMI
Che cos'è? È un beneficio fiscale che consiste nella possibilità di agevolare i redditi derivanti dallo sfruttamento dei beni immateriali presenti in azienda per conseguire un risparmio di imposta in termini di IRES e di IRAP.
I beni immateriali agevolabili sono costituiti in primis dal know how aziendale, inteso proprio come il "saper fare" tipico dell'impresa italiana.
Sapevi che il Decreto Crescita (DL 34/2019) ha semplificato la procedura per godere di tale beneficio, prevedendo l'autodeterminazione del calcolo da parte delle imprese, anche per i ruling non ancora conclusi?
Noverim ti affianca nella determinazione del reddito agevolabile e nella predisposizione della documentazione idonea da conservare in azienda anche al fine di evitare sanzioni.

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



Copyright © 2019 Noverim



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 17 ottobre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

Prato e la Chinatown

La fabbrica fa paura
'Ma noi siamo in regola'
Porte aperte al dialogo

Pistoiesi a pagina 15



Siena

Mamma
blocca la chat
dell'orrore

Di Blasio a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

Tasse e bolli, colpita ancora la casa

Aumenta la cedolare secca ma arriva il bonus per rifare la facciata. Imposta sulla plastica, imprese in rivolta

Servizi da p. 2 a p. 5

I conti in Parlamento

Il premier
asserragliato
a Fort Alamo

Alessia Gozzi

Quando si vuole accontentare un po' tutti, alla fine, tutti hanno qualcosa da recriminare. Come insegna Platone, è la strada sicura verso l'insuccesso. Nel caso della prima legge di Bilancio giallorossa parlare di flop è un po' ingeneroso. È più che altro una manovra che sposta poco. Non spinge la crescita, non dà la scossa a un settore o a una categoria sociale, non traccia una rotta. Piuttosto distribuisce una serie bonus ma dissemina anche una pioggia di balzelli e rincari, micro tasse che vanno dalla plastica, ai trasferimenti immobiliari fino alla rasoia sulle detrazioni per i redditi più alti (quelli dichiarati, ovvio). Insomma, per qualcuno le tasse aumenteranno.

Continua a pagina 2

MATTARELLA DA TRUMP DIFENDE L'ITALIA

NON PAGO
DAZIO



Pioli e De Carlo a pagina 10

Il Vitruviano al Louvre

Via libera del Tar
«Leonardo a Parigi
dà prestigio
al nostro Paese»

Cini a pagina 24

Bar, bistrot e ristoranti

App anti spreco:
il cibo avanzato
a prezzi stracciati

Panettiere A pagina 12

Il salotto di Milano

La Galleria
dalle uova d'oro
Asta record
per gli affitti

Mingoia a pagina 13



Gabriella va in pensione dopo 42 anni

«Io e i miei 5mila figli»
L'ostetrica da primato

Belardetti a pagina 18



L'attore Arcangeli: io e lui, due timidi

Tra il calcio e Buddha
«Sarò Baggio in un film»

Bogani a pagina 23

edra

divani, poltrone, tavoli, sedie e mobili utilizzati per fiere e mostre, servizi fotografici e televisivi, o fine serie direttamente in fabbrica a prezzi di realizzo.

VENDITA ANNUALE

giovedì 24 Ottobre

venerdì 25 Ottobre

sabato 26 Ottobre

orario continuato dalle ore 11 alle ore 19

edra spa - via Livornese Est 106 - Perignano (PI) www.edra.com
S.p.a. iscritta al P.R.L. - sede: Perignano/Perseco 0587 619660 edra@edra.com



Oggi a € 1,50
con
Scienze
Giovedì
17 ottobre 2019
Anno 44 - N°246

la Repubblica

caffè
motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

IL RETROSCENA

La notte in cui il governo ha ballato

Sulla manovra guerra tra ministri pd e renziani
Franceschini: troppi ricatti, così duriamo
Tassa sulla plastica, rivolta degli industriali

di **Ciriaco e De Marchis**

È una notte sull'orlo della crisi. Note di ultimatum, riunioni, sudate mediazioni intorno alla legge di bilancio. Si comincia alle 11 di sera per uscire quasi all'alba (5 meno 20). Cosa succede dietro quella porta? Di tutto. C'è il partito di Renzi che si mette di traverso sul decreto fiscale. La pattuglia dei ministri del Pd fa muro. Il governo per qualche ora trema davvero.

● a pagina 8
servizi di **Bocci, Bottura, Conte Cuzzocrea, D'Argenio, Nadotti e Rodari** ● da pagina 6 a 11

Il punto

Un futuro salvo intese

di **Stefano Folli**

Un futuro salvo intese. Un'Italia forse ancora in piedi, salvo intese. Ironizzare sulla bizzarra precisazione che accompagna l'annuncio della legge di bilancio è fin troppo facile, ma è inevitabile.

● a pagina 29

LE MISURE

1 **I pagamenti digitali**
Sul contante c'è stato lo scontro più acceso in Consiglio dei ministri. Il tetto viene abbassato a duemila euro, poi diventerà mille nel 2021

2 **Il lavoro e la sanità**
Il cuneo fiscale sarà tagliato subito di 3 miliardi e di 5 nel 2020 e 2021. Dopo nove anni viene eliminato il superticket sanitario

3 **Punito chi inquina**
La tassa sugli imballaggi di plastica dovrebbe garantire al governo due miliardi. Incassa però anche il no degli ecologisti

ALLA CASA BIANCA



▲ L'incontro Il capo dello Stato Sergio Mattarella alla Casa Bianca con il presidente Trump T. J. KIMRATSKA/THE NEW YORK TIMES

Bravo Presidente Niente sconti a Trump

Mattarella sui dazi all'Europa: "Siamo amici, ma basta ritorsioni"
Divisioni anche sulle spese Nato e l'attacco di Erdogan ai curdi in Siria
Russiagate, pronto rapporto Usa: accuse all'Italia

di **Concetto Vecchio**

L'inchiesta

In due cellulari le relazioni pericolose del professor Mifsud

di **Gianluca Di Feo**
● a pagina 4

di **Federico Rampini**

La conferenza stampa Trump-Mattarella parte bene ma finisce male, perché Trump non resiste alla tentazione di essere se stesso: è il suo limite o la sua forza. Al presidente della Repubblica italiana dapprima sciorina dei bei voti, poi si addentra su un terreno scivoloso. ● a pagina 3

Lampedusa



H: 273,6 m
D: 60,96 m
Temp: 21,9 °C

GUARDIA COSTIERA

▲ Le immagini Un uomo con le braccia tese, a 60 metri di profondità

Quei corpi in fondo al mare È la strage che non vogliamo vedere

di **Pino Corrias e Alessandra Ziniti**
● alle pagine 16 e 17

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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

Domani sul Venerdì

Jane Birkin "Il mio amore scandaloso"



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 Venezia, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con Libro Elogio dell'italiano € 11,40

NZ



Tuttigusti In Mauritania tra dune e mari pescosi

FRANCESCO BEI - P. 29

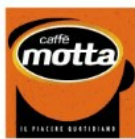
Cinema Via al festival di Roma Molti titoli sul rapporto genitori-figli

FULVIA CAPRARA - P. 26



Gioconda Così il dipinto di Leonardo è diventato una icona assoluta

DONALD SASSOON - P. 24



LA STAMPA

GIOVEDÌ 17 OTTOBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.284 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it GNN



Usa e Italia più vicini su F35 Huawei e dazi

Nell'incontro con Mattarella Trump apre all'Italia su dazi, F35 e Huawei ma non fa sconti all'Europa. I due leader distanti sull'attacco turco ai curdi in Siria e sui commerci. **MAGRI E MASTROLILLI - PP. 2-3**

TRUMP E MATTARELLA

PRESIDENTI MAI COSÌ LONTANI

GIANNI RIOTTA

C'è un gesto classico dell'aplomb palermitano di un tempo, quel mondo colto e riservato che data dal Circolo Matematico di Giovanni Guccia, a Lampedusa e Sciascia, fino al fotografo Enzo Sellerio. **-PP. 2-3**

NÉ ESPANSIVA NÉ RESTRITTIVA

LA MANOVRA NON GUARDA ALLA CRESCITA

CARLO COTTARELLI

Salvo intese. Forse diventerà una di quelle frasi politiche a cui ci abitueremo. Il consiglio dei ministri giallorosso ha approvato la legge di bilancio e il documento programmatico di bilancio salvo intese. Come erano stati approvati salvo intese diversi provvedimenti del governo gialloverde. Sintomo, insieme all'orario inusuale in cui è terminato il consiglio dei ministri, di una difficoltà a trovare intese sui dettagli della manovra per il 2020. **CONTINUA A PAGINA 23**

IL GRUPPO WHATSAPP "THE SHOAH PARTY": INDAGATI 25 GIOVANI, 5 HANNO MENO DI 14 ANNI

Odio e pedopornografia nella chat dei ragazzini

Video inneggianti a Hitler o all'Isis e di bambini abusati. La base a Rivoli

Video di abusi sui bambini e inni a Hitler o ai terroristi dell'Isis in una chat di ragazzini: indagati venticinque giovanissimi, cinque hanno meno di 14 anni. Nelle conversazioni anche sevizie sugli animali e razzismo. La base a Rivoli, nel Torinese. **MARTIN ENGO E POLETTI - PP. 12-13**

LA MAMMA CHE HA DENUNCIATO

"Un vero orrore Le altre famiglie indifferenti"

GRAZIA LONGO - P. 13

UN MIX DI IGNORANZA E FRAGILITÀ

IL GERMOGLIO DEL MALE TRA I GIOVANI

SOFIA VENTURA - P. 23

SANT'AGOSTINO

OGGI VALUTAZIONI GRATUITE

DIPINTI E SCULTURE

011 437 77 70

valutazioni@santagostinoaste.it

BUONGIORNO

Il governo ha approvato il decreto fiscale, salvo intese. E lo ha mandato a Bruxelles, dove avranno letto questo bel documento, pieno di numerini e sani propositi, e poi saranno arrivati lì: «Salvo intese». Dunque, cari amici di Bruxelles, che da lustri trafficate col traduttore di Google per capire che diavolo significhi salvo intese, ora ve lo spiego io: con mia moglie ogni anno discutiamo su dove andare in vacanza, io voglio andare in montagna e lei al mare, e dopo un'estenuante battaglia la chiudiamo così: «Vabbè, andiamo di sicuro in vacanza, poi decideremo dove». Ecco, la scartoffia che avete davanti vuol dire «qualcosa faremo, poi decideremo cosa, quando avremo finito di scannarci». Però non è una novità. Se la inventò Berlusconi nel 2008, serviva di mettere giù un piano anticrisi e lo misero giù, salvo

Vivi, salvo intese

MATTIA FELTRI

intese (si scannavano lui e Tremonti e finì maluccio). Poi l'hanno usato Monti, Letta, Renzi, Gentiloni e Conte. Pensate, amici di Bruxelles, che nella Prima repubblica, quando per legge toccava licenziare la Finanziaria entro il 30 settembre, si usava il metodo «orologio del Capodanno di Fantozzi»: si litigava fino all'alba dell'1 ottobre poi, trovata la quadra, si tiravano indietro le lancette e si scriveva che era stata trovata alle 23.59 del giorno prima. Eh, bei tempi. Il guaio è che si deliberava salvo intese una o due volte a legislatura. Adesso i governi Conte, questo è il precedente, fanno tutto salvo intese. Assumiamo medici? Sì, salvo intese. Soldi ai terremotati? Sì, salvo intese. Ricominciamo a randellarci domani? Sì, salvo intese. Ed è così che, salvo intese, in qualche modo tiriamo avanti. —

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

FABIO ALBANESE

La vergogna in quelle foto a Lampedusa

P. 14



INTERVISTA

FRANCESCO SPINI

Ferrero, l'ad Italia: "Diventeremo leader nei biscotti"

P. 18



LE STORIE

MARCELLO GIORDANI

Novara, l'uomo che disegna le maglie del Subbuteo

P. 28

PAGLA SCOLA

Cuneo, il paradiso di aironi e tufoli compie 40 anni

P. 28

HERNO

www.herno.it

IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

L'Italia è la patria dei manager del lusso
Da Ysl a Burberry, da Tiffany a Dior, i dirigenti tricolore trionfano
Gibellino in MF Fashion



MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Trump vuole graziare l'Italia sui dazi
Riceve Mattarella alla Casa Bianca e dice: rapporti mai così buoni
Pira a pagina 2

Anno XXXI n. 205
Giovedì 17 Ottobre 2019
€2,00 *Classificatori*



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Costo MF: Magazine for Fashion n. 1024 €15,00 (€12,00 + €3,00) - Costo MF: Magazine for Living n. 464 €15,00 (€12,00 + €3,00)



BORSA +0,28% 1€ = \$1,1025

BORSE ESTERE

Dow Jones	87.043	Euro-Yen	119,90
Nasdaq	8.187	Euro-Fr.Sv	1,0097
Tokyo	22.473	Hq. 10 Y	0,8857
Frankfurt	19.870	Bund 10 Y	-0,8883
Zurigo	19.008	FUTURE	
Londra	7.168	Euro-Btp	144,37
Parigi	5.887	Euro-Bund	170,49
VALUTE-RENDIMENTI		Lib.Tibordi	150,28
Euro-Dollaro	1,1028	Fees Mib	35,300
Euro-Sterline	0,8906	S&P500 Cms	2,0877
		Nasdaq100 Mib	7,819

CONTI NELLA MANOVRA DEL GOVERNO BEN 10 MILIARDI DI ENTRATE E POCHE TAGLI ALLA SPESA PUBBLICA

Torna lo spettro di Dracula

La legge di Bilancio evita l'aumento dell'Iva ma a caro prezzo. Spuntano 4,8 miliardi di nuove tasse e una possibile riforma delle pensioni. Tre miliardi al cuneo fiscale. Confindustria delusa

(Leone e Sommella a pagina 3)

ANCHE UBI BANCA E POPOLARE DI SONDRIO METTERANNO SUL MERCATO CREDITI DETERIORATI PER ALTRI 2 MILIARDI

In arrivo nuove Gacs per quattro miliardi

In fase avanzata la cessione di npl per 2 miliardi da parte di Iccrea e delle banche popolari

(Gualtieri a pagina 9)

FOCUS OGGI
Con il nuovo fondo Nb punta a 1 mid di raccolta
Dopo aver già incassato 850 milioni, il gruppo di private equity innaiza il target del fundraising, che si concluderà entro il primo trimestre del 2020
Montanari a pagina 15

Rossi più vicino al vertice di Tim
L'ex dg di Banca d'Italia ha sciolto la riserva per sostituire Fulvio Conti alla presidenza di Telecom
Capponi a pagina 17

Fsi rileva quota del 19,6% nella Kedrion dei Marucci
Il Fondo Strategico guidato da Maurizio Tamagnini ha comprato la partecipazione nell'azienda degli emoderivati dalla holding Sestant degli imprenditori toscani
Berengario a pagina 19

I CONTI DEL CALCIO
Il Milan chiude il bilancio con un rosso record di 145 milioni
(Bertolino a pagina 19)

OGGI ALLA FABBRICA DEL VAPORE
Come cambia il mondo delle polizze? Se ne parla al Milano Festival delle Assicurazioni
(Messia a pagina 11)

Via libera alla fusione, concambio di 0,55 azioni Astm per ogni Sias
(Carosielli a pagina 17)

Lufthansa boccia il piano Alitalia e prova a scalzare l'Americana Delta
(Zoppo a pagina 4)

COLLOCAMENTI
Le banche cinesi affiancano Weichai nella quotazione di Ferretti yacht
(Montanari a pagina 15)

MERCATI FINANZIARI
L'Italia è ultima in Europa per accesso delle pmi ai capitali di private equity e venture capital
(Ninfolo a pagina 7)

IL ROMPISPREAD
Milano è la città italiana con il maggior tasso di denunce Il minimo di fronte a una pizza ai gamberi a 28 euro

33



corvallis
PROCESS & SOLUTIONS

ABBIAMO LE SOLUZIONI PER IL TUO BUSINESS PROCESS

Il continuo efficientamento dei processi di business costituisce una delle strategie vincenti per l'accrescimento della competitività. Corvallis, forte delle competenze specialistiche nei processi di business del mercato assicurativo e delle esperienze maturate nella erogazione di servizi in outsourcing, è il partner ideale a cui affidarsi per l'attivazione di un moderno BPO. La padronanza delle più attuali tecnologie abilitanti quali: Intelligenza Artificiale, Robotica, Intelligent Document Management, unita ad un approccio propositivo unico e integrato, permettono l'erogazione di servizi che introducono efficacia, incrementano la produttività e garantiscono la qualità dei processi produttivi del Cliente. Corvallis: innovazione tecnologica come driver del BPO Assicurativo

www.corvallis.it



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

Rossi: riflettere sulla direzione da prendere

Vezio Benetti

LA SPEZIA Per Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, serve una riflessione profonda sulla direzione da prendere. Il presidente di **Assoporti** non poteva mancare a La Spezia Expò per partecipare a Bilog. In questa intervista sottolinea la necessità di un nuovo disegno della portualità. E' necessario fermarsi a riflette se la strada che abbiamo intrapreso è ancora attuale, ancora valida. O se i passi che abbiamo fatto sono troppo spinti, pensando a fenomeni come il gigatismo navale, o la presenza delle compagnie di navigazione nei terminal portuali. Serve una riflessione profonda sulla direzione che i porti italiani devono prendere. Iniziamo ad attuare la riforma Delrio. Uno dei grandi disegni strategici era quello del coordinamento, con una regia centrale di tutti i porti italiani composta dalla Conferenza dei presidenti.



Albero abbattuto, scoppia la protesta

Il pioppo all'angolo di San Basilio aveva più di settant'anni La scrittrice Andreina Corso: «L'aveva piantato mio padre» L'Autorità portuale: «Una perizia periodica ha evidenziato che era pericolante e pericoloso. Ne planteremo un altro»

LA STORIA VENEZIA La vista di quell' albero, all' angolo della banchina dove comincia l' area portuale, fa parte un po' dei ricordi di ogni veneziano. Bello, grande, ombroso, da martedì non è più al suo posto, dove era stato piantato nell' immediato dopoguerra. È stato abbattuto a colpi di motosega dagli operai incaricati dall' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico in quanto - è la spiegazione - sarebbe stato molto pericoloso per l' incolumità pubblica. L' abbattimento, realizzato ramo per ramo tramite l' ausilio di una gru semovente, ha provocato una vasta eco tra la gente. Così, sui social c' è chi ha paventato una possibile illegittimità per mancanza di avviso, altri hanno rilasciato epiteti irripetibili rivolti non solo al **Porto** ma anche al Comune. Insomma, nel giro di poche ore c' è stata una mobilitazione, che in questo caso è stata postuma in quanto l' albero era stato tagliato. Era accaduto per gli alberi del Lido, per gli alberi del Seminario patriarcale, per alcuni alberi nei campi della città. LA VOCE DELL' ALBERO Andreina Corso, poetessa e scrittrice veneziana, ha voluto fare un commosso addio a quel pioppo con più di 70 anni sulla pagina della Voce di Venezia: «Se l' albero avesse la voce, racconterebbe la sua storia. Nulla si sa dei suoi sussulti al passaggio delle grandi navi, della sua paura al recente incidente che ha fatto tremare la fondamenta, nulla si sa dei suoi ultimi pensieri. È stato un uomo, più di settant' anni fa, a impiantare quel pioppo. Quell' uomo era mio padre. Mia madre diceva a noi figlie, quello è l' albero che ha fatto nascere vostro padre e noi ai nostri figli, quello è l' albero che ha impiantato il nonno e i figli ai loro figli, quello è l' albero del bisnonno». **SCONCERTATI** Il presidente della Municipalità, Giovanni Andrea Martini, ha annunciato di aver chiesto un accesso agli atti per capire come siano andate le cose dalle carte. «La Municipalità - attacca Martini - è stata e continua ad essere interessata da una serie di telefonate, di segnalazioni e di mail relative all' abbattimento del grande pioppo. I cittadini chiedono come mai si sia giunti a questa decisione e come mai sia stata presa senza dare la minima comunicazione alla cittadinanza. In un momento storico in cui tanto si parla di tutela del verde, stupisce che non ci sia stata quantomeno la necessaria attenzione a dare una minima informazione. Risulta anche abbattuto un ciliegio in area Italgas». **IL PORTO** Dal **Porto** spiegano però che non c' è stata nessuna cattiveria in tutto questo: «L' abbattimento del pioppo a San Basilio è stato previsto a seguito di perizia strumentale eseguita da un professionista lo scorso agosto (perizie di questo genere si fanno ogni 2 anni sul verde in area portuale). La perizia ha classificato l' albero come classe D (propensione al cedimento estrema) prescrivendone l' abbattimento per questioni di sicurezza anche perché la zona è molto frequentata. Prima dell' abbattimento è stata chiesta e ottenuta autorizzazione dal Comune. L' Autorità ha già provveduto a predisporre un piano di reimpianto inviandolo alla regione Veneto, che dovrà rilasciare la necessaria autorizzazione paesaggistica». M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

DALL' AUTORITY Portuale

Abbattuto l' antico pioppo di San Basilio

VENEZIA. Addio al l' antico pioppo che oltre settant' anni "vigilava" sulla zona di San Basilio, in prossimità della Marittima. A piantarlo, oltre settant' anni fa - come ricorda in un accorato intervento - era stato il padre della scrittrice ed ex consigliera comunale Andreina Corso. A effettuare il taglio è stata l' Autorità Portuale in seguito a una perizia che qualche mese fa ha giudicato l' albero a rischio di crollo, prescrivendone l' abbattimento, poi autorizzato dal Comune. Per motivi analoghi è stata abbattuto in questi giorni dal Porto anche in zona Sant' Andrea perché cavo all' interno. L' Autorità portuale annuncia di aver previsto un piano di reimpianto, inviandolo alla Regione per l' autorizzazione paesaggistica. Molte le voci critiche sull' intervento, a cominciare da quella della Municipalità, con il suo presidente Giovanni Andrea Martini. «La Municipalità d Venezia - dichiara - è stata e continua ad essere interessata da una serie di telefonate, di segnalazioni e di mail relative all' abbattimento del grande pioppo in zona marittima, San Basilio. I cittadini chiedono come mai si sia giunti a questa decisione e come mai sia stata presa senza dare la minima comunicazione alla cittadinanza. In un momento storico in cui tanto si parla di tutela del verde, stupisce che non ci sia stata quantomeno la necessaria attenzione a dare una minima informazione. Come Municipalità abbiamo ritenuto doveroso procedere con una richiesta di accesso agli atti all' ufficio Verde Pubblico per visionare la relazione di abbattimento della pianta (relazione agronomica)». «Un dolore. Piccolo ma grande. Venezia ha perso una sua silenziosa e generosa bellezza», scrive anche su Facebook Italia Nostra di Venezia. --

«Quorum illegittimo», referendum in bilico
Mancò ricorso al Tar, scottata proceca degli autonomisti. Strano il la legge non lo prevede, è un segreto della Regione

Abbattuto l' antico pioppo di San Basilio

Evasi dell' imposta di soggiorno condanna a 2 anni

Ospedale al Mare nuove e bonifiche prima dei lavori

Aree di confine tra città e porto accordo vicino

Incontri decisivi tra Comune e Autorità per superare il contenzioso

CITTÀ E PORTO MARGHERA Comune e **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) sono a un passo dal concludere un accordo storico sulla definizione delle aree d'interazione Porto-Città. Detta così sembra una banalità burocratica, in realtà dietro alla definizione c'è il futuro sviluppo della terraferma, e pure del centro storico veneziano, e quello del porto. L'Accordo quadro di cui parla l'Adspmas in un comunicato diffuso ieri alla fine dell'ultimo incontro con i tecnici del Comune, accordo che potrebbe essere firmato già nelle prossime settimane, è l'atto che consentirà di appianare anni di contrasti e incomprensioni scoppiate quando il presidente del Porto Pino Musolino, da poco insediato a Venezia, rivendicò l'**autorità** e le competenze dell'**Autorità** su aree che il Comune considerava di sua proprietà o competenza. Dentro a questa mappa ci sono i tesori dello sviluppo futuro della città: tante aree a Marghera, nella fascia che era industria e che è stata individuata dal Piano regolatore e dal Pat come zona di sviluppo terziario e commerciale, praticamente tutti i terreni compresi tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità sui quali sono in attesa di partire decine di progetti di sviluppo; e ci sono, ancora, le aree di confine tra Venezia centro storico e la Marittima; e, non ultimi, ci sono gli spazi in gronda lagunare, il famoso water front, compresi quelli dei Pili, i 40 ettari che Luigi Brugnaro, non ancora sindaco, acquistò a un'asta del Demanio e che ha affidato al blind trust costituito per evitare le accuse di conflitto d'interessi. Tutte aree che il Porto rivendica come spazi di espansione delle banchine e delle attività portuali e logistiche in base al Piano regolatore **portuale**, e che allo stesso tempo il Comune rivendica per ingrandire la città in base alle norme urbanistiche di Ca' Farsetti. Sbloccare un contenzioso del genere, si può ben immaginare, significa aprire un mondo di possibilità di crescita. Non a caso l'Adspmas ieri ha ribadito che l'argomento di discussione di questi incontri è «la definizione e la perimetrazione delle aree situate all'interno dei confini del ambito **portuale** ma adiacenti al tessuto cittadino, con l'obiettivo di ridisegnarne l'assetto in modo tale da valorizzare lo sviluppo di terziario al servizio della collettività e, al tempo stesso, di pianificare la crescita e l'efficientamento dell'attività **portuale**, retro-**portuale** e di connettività». A che punto sono le trattative? Il Comune nelle scorse settimane ha inviato una bozza di accordo, e Adspmas ha risposto con un suo documento al fine di pervenire, nelle prossime settimane, a un accordo quadro in seguito al quale il Porto definirà il Documento di pianificazione strategica di **sistema** (Dpss) che includerà i porti di Venezia e di Chioggia; e questo Dpss, a sua volta, è un passaggio necessario per avviare i lavori di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (Prp) su cui AdSP sta già da tempo lavorando, anche con il supporto di alcuni dei massimi esperti del settore. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Comune e Porto siglano la pace pronti all'accordo

MARGHERA. Tra Comune e Autorità portuale scoppia la pace. Dopo le tensioni dei mesi scorsi sulla pianificazione delle aree contigue a **Porto Marghera**, un vertice tenuto lunedì scorso - l'ultimo finora di una serie - ha definitivamente appianato gli attriti. Argomento di discussione la definizione e la perimetrazione delle aree site all'interno dei confini del ambito portuale ma adiacenti al tessuto cittadino, con l'obiettivo di ridisegnarne l'assetto in modo tale da valorizzare lo sviluppo di terziario al servizio della collettività e, al tempo stesso, di pianificare la crescita e l'efficientamento dell'attività portuale, retro-portuale e di connettività. «La collaborazione tra i tecnici del Comune e quelli dell'Autorità - recita una nota - si è rivelata proficua. In questo senso, a seguito di una bozza giunta dall'amministrazione comunale nelle scorse settimane, una proposta è stata redatta da AdSP al fine di pervenire, nelle prossime settimane, ad un accordo quadro». L'Autorità portuale «auspica che si giunga il più rapidamente possibile all'individuazione di una visione di sviluppo condivisa dell'area di **Porto Marghera** volta a pianificare e realizzare tutti quei progetti che possono far crescere e sostenere il pieno rilancio economico e occupazionale, da un lato, di **Porto Marghera** - il polo produttivo più importante della Regione Veneto nonché snodo fondamentale nella rete dei trasporti italiana ed europea - e, dall'altro lato, del contesto urbano in cui esso insiste». L'accordo quadro tra Autorità e Comune «sarà propedeutico alla definizione da parte dell'AdSP del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che includerà i porti di Venezia e di Chioggia». La redazione del documento di programmazione è un passaggio necessario per avviare i lavori di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) su cui AdSP sta già da tempo lavorando, anche con il supporto di alcuni dei massimi esperti del settore. --



Porti: Venezia, verso accordo con Comune su aree interazione

Per sviluppo terziario e servizi, sviluppo unitario Marghera

(ANSA) - VENEZIA, 16 OTT - Un accordo quadro verrà stretto a breve tra Comune di Venezia e **Autorità di Sistema Portuale** dell' Adriatico Settentrionale sulle aree di interazione tra porto e città. Il documento, in fase di ultimazione, giunge dopo una serie di incontri - l' ultimo lunedì scorso - sulla definizione e la perimetrazione delle aree che si trovano all' interno dei confini dell' ambito **portuale** ma che sono adiacenti al tessuto cittadino, con l' obiettivo di ridisegnarne l' assetto per valorizzare lo sviluppo di terziario e, al tempo stesso, di pianificare la crescita dell' attività **portuale**, **retro-portuale** e di connettività. In una nota l' AdSP auspica che "si giunga il più rapidamente possibile all' individuazione di una visione di sviluppo condivisa dell' area di Porto Marghera, volta a pianificare e realizzare tutti quei progetti che possono far crescere e sostenere il pieno rilancio economico e occupazionale, da un lato, del polo produttivo - il più importante della Regione nonché snodo fondamentale nella rete dei trasporti italiana ed europea - e, dall' altro lato, del contesto urbano in cui esso insiste". L' accordo-quadro sarà propedeutico alla definizione del Documento di pianificazione strategica di **sistema** (Dpss) per i porti di Venezia e di Chioggia, passaggio necessario per avviare i lavori di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (Prp). (ANSA).



Il convegno

Crocierismo sostenibile Esperti a confronto

VENEZIA Domani si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitolerà Cruise 2030: Call For Action e si terrà a porte chiuse nella sede dell'**Autorità di Sistema Portuale veneziana**. «Sono onorato di ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro dichiara Musolino - per garantire un futuro all'industria crocieristica, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Il Gazzettino'. The main headline is 'Albero abbattuto, scoppia la protesta' (Tree cut down, protest erupts), with a sub-headline 'Il pioppo all'angolo di San Basilio muove più di settantamila le scritture' (The poplar at the corner of San Basilio moves more than 70,000 signatures). Other visible headlines include 'Tassa di soggiorno non versata, condannati in due' (Tourist tax not paid, two sentenced) and 'Le Marine militari: «Il dominio navale è un fattore decisivo»' (Navy: 'Naval dominance is a decisive factor'). The clippings include small photographs and snippets of text.

Guida Viaggi Portale

Venezia

I porti europei si incontrano per la crocieristica sostenibile del futuro

"Cruise 2030: Call For Action" si terrà a porte chiuse nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana il 18 ottobre

L' incontro si terrà il 18 ottobre a Venezia , giornata in cui saranno riuniti i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l' impatto economico e ambientale dell' industria crocieristica con l' obiettivo di arrivare a definire le linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L' incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale veneziana**, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l' International Transport Forum dell' Oecd. "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera - dichiara Pino Musolino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (porti di Venezia e Chioggia) -. Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare, ma garantire un futuro al comparto dell' industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo , che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l' ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova 'Classe Europa" .



I porti crocieristici europei si riuniscono a Venezia

GAM EDITORI

16 ottobre 2019 - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intollererà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale veneziana**, il cui presidente, **Pino Musolino**, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD. "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera" - dichiara **Pino Musolino**, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (porti di Venezia e Chioggia). "Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare ma garantire un futuro al comparto dell'industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l'ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova 'Classe Europa'".

The screenshot shows a news article on the website 'ULTIMI INFORMAZIONI'. The main headline is 'I porti crocieristici europei si riuniscono a Venezia'. Below the headline is a photograph of Pino Musolino, the President of the Authority of the Venetian Port System. The article text is partially visible, starting with '16 ottobre 2019 - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica...'. To the right of the article, there is a sidebar with various news items and a 'PUBBLICITÀ' section.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Superstrada, progetto pronto consegnato da Apm

per la messa in sicurezza della strada di scorrimento tra Savona e Vado. Apm Terminals lo aveva redatto in base agli accordi per lo sviluppo portuale, quindi lo ha consegnato alla Provincia, che ora dovrà far partire gli appalti. L' **Autorità portuale** aveva stanziato 11 milioni di euro per i lavori. - Un cantiere tra Varazze e Savona.

Modello	Descrizione	Prezzo	Stato
001	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
002	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
003	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
004	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
005	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
006	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
007	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
008	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
009	Bracciale in oro	120.000	Disponibile
010	Bracciale in oro	120.000	Disponibile



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Pontremolese e porto, la coordinatrice Ue: «Finanziamenti in arrivo»

Alla Biennale della logistica, Iveta Radicova sottolinea la centralità della Spezia nei traffici ferroviari da e per il nord Europa Laura Ivani / LA SPEZIA Come mister Bean, che aspetta un treno che non passerà mai. Dove mister Bean sono i territori europei e i suoi porti, che non possono rimanere a piedi ma devono vincere la sfida dell'interconnessione. A cominciare dai collegamenti tra mare e interland. E a cominciare, per calare il problema sul territorio, dalla Pontremolese. Questa l'immagine efficace utilizzata dalla coordinatrice dell'Unione Europea per il corridoio del Mediterraneo Iveta Radicova, che è intervenuta ieri durante la sessione di apertura di Bilog 2019. Proseguirà anche oggi, a SpeziaExpò, la biennale della logistica realizzata dall'**Autorità Portuale** del Mar Ligure Orientale con la collaborazione tra gli altri del comune di Piacenza. Oltre ottanta relatori si susseguiranno in questi due giorni, che ieri ha messo sul tavolo già tutte le questioni centrali per il porto spezzino e per il suo "interland" naturale, Piacenza. Dalla sfida logistica sul mercato per i container, alla sostenibilità dei processi e dei trasporti, dalle nuove minacce cyber sino alle nuove opportunità che deriveranno dagli stanziamenti dell'Unione Europea su progetti in partenza dal 2021. Cifre, in termini di miliardi di euro, ancora da stabilire per migliorare la connessione e sostenere progetti verso un green new deal. E La Spezia in tutto questo sarebbe in una posizione particolarmente fortunata, facendo parte del corridoio Scan-Med, che dalla Scandinavia arriva sino a Malta, ma anche del corridoio Mediterraneo che unisce l'Europa da est ad ovest. Due corridoi, doppi finanziamenti in arrivo. «Nel 2021 il mio corridoio sarà il vostro» ha sottolineato la coordinatrice Ue, di origine slovacca. Un'Europa dunque sempre più unita, anche attraverso le reti ferroviarie. Ma c'è un gap infrastrutturale che La Spezia vuole colmare: con il raddoppio della Pontremolese il trasporto di merci su ferro potrebbe passare dal 30 a ben oltre il 50%. Potrebbero transitare treni con un tonnellaggio maggiore, rendendo La Spezia competitiva. Anche perché movimentare un container dalla Liguria alla Germania, prendendo come riferimento Stoccarda, costa esattamente il doppio che farlo da Amburgo. Ben 400 euro, contro 200. «Dobbiamo recuperare il 100% in efficienza - ha spiegato Daniele Testi di Lsc - E la Pontremolese può fare la differenza. Questo tema però sembra figlio di nessuno. Già Angelo Ravano - il padre fondatore di Contship ndr puntava sulla centralità di quest'opera, che per noi è la porta con la Pianura Padana e poi con l'Europa». Un'opera conveniente anche in tempi di climate change, perché ogni contenitore movimentato avrà con questa via più veloce minore impatto sull'ambiente. Anche il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ha lanciato un appello. «Non perdiamo altro tempo. Dobbiamo eccellere per creare un modello in grado di garantire un futuro di qualità ed efficienza, in grado di superare un momento critico, tra dazi e politiche che rischiano di mettere in difficoltà i territori». La blue economy della Liguria cresce, ha sottolineato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, ma adesso servono «infrastrutture terrestri e ferroviarie su cui aspettiamo risposte convincenti dal Governo». - laura.ivani@ilsecoloxix.it



Ampliamenti, l'appalto non c'è: diffida a Lsct

L' autorità portuale ha scritto al terminalista chiedendo conto dei ritardi. In ballo 200 milioni di investimenti più volte promessi

di Franco Antola LA SPEZIA Definirla diffida forse è eccessivo. Certo è che la lettera con la firma di Carla Roncallo, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale, recapitata a Cecilia Eckelmann-Battistello, direttore generale di La Spezia Terminal Container e presidente del gruppo Contship Italia, suona come un esplicito richiamo al rispetto degli impegni assunti. Cioè di dar corso ai bandi concordati, con gli interventi definiti a fine maggio. A cominciare dall' ampliamento del molo Garibaldi Est. Lavori necessari al potenziamento dello scalo, il cui bando avrebbe dovuto essere pubblicato entro il 30 agosto, cioè alla scadenza dei 90 giorni indicati nel patto sottoscritto dalle due manager. In quell' occasione - era il 30 maggio - Roncallo e Battistello firmarono l' atto di sottomissione con il quale Adsp metteva a disposizione di Lsct, concessionario del Garibaldi, lo specchio antistante il molo per l' ampliamento. Fissando la tempistica della procedura successiva sulla base di un progetto esecutivo che Lsct ha già pronto, con tutte le autorizzazioni necessarie. I lavori, una volta appaltati con procedura europea, dovrebbero durare all' incirca due anni. L' accordo prevede che, una volta completate le opere sul Garibaldi, Lsct lascerà le aree a ponente, consentendo così l' avvio dei lavori per lo sviluppo del settore crocieristico: nuovo molo su Calata Paita a carico dell' Adsp (finanziato per 28 milioni di euro) e le opere del project financing aggiudicato a Msc, Royal Caribbean e Costa Crociere, comprendente anche la nuova stazione marittima. Il 30 agosto è passato da un pezzo, ma dei bandi ancora non c' è traccia. In ballo ci sono investimenti per oltre 200 milioni per le opere di riempimento, con un primo lotto da 80 destinato all' attrezzatura di banchina. E Adsp, che non nasconde un po' di insofferenza, vuole spiegazioni, chiedendo conto dei ritardi e tempi di attuazione del patto. La notizia della lettera è trapelata ieri durante i lavori di Bilog, Carla Roncallo non fornisce particolari ma sostanzialmente conferma l' invio della missiva che sarebbe partita una decina di giorni fa. Nessuna risposta ufficiale, per ora, ma non è escluso che in queste ore da Lsct arrivi qualche segnale di riscontro. Nel frattempo a monopolizzare i commenti del mondo della portualità, dietro le quinte di Bilog, è proprio il tema del rallentamento, se non il blocco, delle opere strategiche, necessarie allo sviluppo del porto, a cominciare dal raddoppio della Pontremolese, di cui ora si punta all' inserimento nel corridoio europeo Ten - T che imprimerebbe probabilmente la svolta decisiva. Iveta Radicová, coordinatrice UE per il Corridoio mediterraneo, ieri ha pronunciato parole importanti: «Nel 2021 il mio corridoio sarà il vostro». Ciò significa che Spezia e il suo porto entreranno nel Corridoio mediterraneo (est-ovest) a pieno titolo, con maggiori opportunità di finanziamento, e il raddoppio della connettività dello scalo che già insiste su un' ulteriore direttrice, quella del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (Nord-Sud). Resta da vedere quali saranno i tempi, a fronte di una concorrenza che rischia di vanificare i sogni di crescita dello scalo, pur impegnato in un significativo sforzo di innovazione. A margine del forum, autorevoli esponenti della comunità **portuale** facevano notare che altri progetti, come il dragaggio, stanno segnando il passo: «A cosa servono i grandi investimenti, se poi le grandi navi non riescono ad accostare perché mancano i fondali?». Del peso economico della realtà **portuale** spezzina si avrà proprio oggi una conferma, grazie allo studio commissionato da Point **Sistema**



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Spezia -a piattaforma di doganalisti, spedizionieri e agenti marittimi - alla Scuola nazionale trasporti. L' analisi illustrata da Andrea Fontana col contributo di Genziana Giacomelli fa il punto sulla situazione occupazionale del porto, rivelando che i dipendenti diretti sono 3mila, cui vanno aggiunti altri cinquemila «indotti», portando così il totale a 8 mila addetti, caratterizzati da una elevata scolarità, e di età relativamente giovane. Un patrimonio che rischia di pagare l' alto prezzo di una burocrazia che, bloccando opere strategiche, rallenta crescita e investimenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Il forum Bilog

Oggi focus sul sistema Spezia - Santo Stefano

Oggi, dalle 9, altre sessioni di Bilog, la prima dedicata interamente al Sistema La Spezia e al ruolo del retroporto di Santo Stefano. Tra i relatori, moderati da Anna Pucci de La Nazione, Carla Roncallo, presidente **AdSP**, Paola Sisti, sindaco di Santo Stefano, Pablo Hoya di Zaldesa e Europlatform e i rappresentanti degli operatori locali.



Ampliamenti, l'appalto non c'è: diffida a Lscst

L'autorità portuale ha scritto al terminalista chiedendo certa dei ritardi, in ballo 200 milioni di investimenti più volte promessi

di Franco Arca
LA SPEZIA

Una donna che si è messa a piangere. È un'emozione che si è vista sul viso di Paola Sisti, sindaco di Santo Stefano, in un'aula della Camera di Commercio di La Spezia, durante una conferenza stampa. La donna, che ha gli occhi lucidi, è stata abbracciata da un uomo che ha la faccia tosta di un professionista. Si tratta di Pablo Hoya di Zaldesa, presidente di Europlatform, che sta parlando con i rappresentanti degli operatori locali. In alto a destra, una foto aerea del porto di Santo Stefano, con i moli e le gru. In basso a sinistra, una foto di una donna che piange.

Mese del Sano Dormire 2019

150% di sconto

IL MATERASSO

S. ANNA (LI)

Viale Principi, 1488

tel. 0503.513232

MATERASSI
RETI LETTO
LETTI IMBOTTITI
POLTRONE SALTARE

1.0% qualità certificata CE

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Spezia nel Corridoio mediterraneo La buona notizia di Iveta Radicova

L'annuncio della coordinatrice europea ieri al forum Bilog. Dagli interventi nella prima giornata una valutazione unanime: senza lo sblocco delle opere strategiche si andrà poco lontano

Franco Antola

LA SPEZIA Tutti, o quasi, la pensano allo stesso modo: il futuro del porto passa attraverso l'innovazione e lo sviluppo di nuove connessioni, ma senza lo sblocco delle grandi opere strategiche si andrà poco lontano. Il leit-motiv della prima giornata di Bilog, il forum della logistica, è stato questo. Lo hanno detto non solo il governatore Giovanni Toti e il sindaco Pierluigi Peracchini - dopo le «forti preoccupazioni» espresse dalla presidente **Adsp** Carla Roncallo di fronte agli scenari internazionali agitati da dazi e Brexit - ma anche un qualificatissimo interlocutore sovranazionale, Iveta Radicová, coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo. Parlando in inglese, Radicová (sociologa, già premier della Repubblica Slovacca) ha denunciato in sostanza il peso della burocrazia, che con i suoi percorsi tortuosi rallenta ogni progetto. Eppoi, ha aggiunto, «manca spesso la volontà di fare, perché a volte basterebbero pochi soldi ma mirati». Detto questo, un messaggio positivo lo ha portato, quando ha fatto sapere che «Spezia e il suo porto entreranno nel Corridoio mediterraneo». Carla Roncallo, aprendo i lavori, è partita dalle consolidate connessioni fra Spezia e Piacenza, osservando come si sia «provato a ragionare più in grande, facendo di questa realtà locale un punto di partenza per ampliare i ragionamenti a livello nazionale ed europeo». Restano certo molti nodi e a ricordarli è stato il sindaco Peracchini, che ha auspicato il salto di qualità: «E' arrivato il momento delle risposte, e di un cambiamento: non è più possibile una politica legata al minuto, ci vuole il coraggio di dare una prospettiva di grande respiro». «Lo stato della logistica in Liguria - ha detto dal canto suo Giovanni Toti -, è buono perché continua a crescere. Quest'anno abbiamo segnato record per il traffico di contenitori, crescono le autostrade del mare e i traghetti che trasportano semirimorchi, crescono i traghetti passeggeri e le crociere in tutti e tre i nostri principali scali. A questo punto serve un contraltare di infrastrutture terrestri e ferroviarie su cui aspettiamo ancora risposte convincenti dal governo. E, tra le opere necessarie, c'è anche il raddoppio della Pontremolese». A promuovere una rinnovata collaborazione è stata il sindaco di Piacenza Patrizia Barbieri, che ha indicato nel dialogo tra territori la strategia vincente: «La nostra regione ha porti strategici ma è indubbio che è fondamentale lavorare anche con i porti liguri come quello della Spezia, naturale sbocco a mare del nostro territorio che vanta 11.000 addetti nella logistica». Temi ripresi anche da Davide Mazzola, vicepresidente della Camera di Commercio, che ha ribadito l'imprescindibilità di infrastrutture come la Pontremolese assieme all'inserimento di Spezia nella rete Ten-T. Il confronto è quindi proseguito fino a sera nei numerosi panel che hanno animato la prima giornata di Bilog. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



TOTI E PERACCHINI: «IL GOVERNO FACCIAM PARTIRE LA PONTREMOLESE»

Nel 2021 Spezia collegata al corridoio Mediterraneo

Lo annuncia la coordinatrice Ue nel corso di Bilog, il convegno dedicato alla logistica

I 450 iscritti a Bilog, la convention dedicata alla logistica e realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale con il supporto organizzativo della Camera di Commercio Riviera di Liguria, hanno preso parte ieri all'inaugurazione (cui erano presenti il presidente dell'AdSP Carla Roncallo; il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini; il sindaco di Piacenza, Patrizia Barbieri; il presidente della Liguria, Giovanni Toti; il vicepresidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Davide Mazzola) e alle sette sessioni in programma, tra cui quella dedicata al futuro del settore marittimo e navale nel 2030, moderata da Umberto Masucci, International Propeller Club, con la partecipazione, tra gli altri di Daniele Rossi, Presidente Assoport; quella incentrata sui cyber rischi e la sicurezza informatica; la conferenza WestMed sulla Crescita Blu - DG MARE", moderata da Laura Parducci, Blue Hub; "L'ultimo miglio ferroviario e la e-logistica", moderato da Federica Montaresi, AdSP. Alexio Picco di Circle ha moderato la sessione sulle reti Ten-t e le opportunità offerte dal Cef2. Iveta Radiová, coordinatrice Ue per il Corridoio Mediterraneo, ha dato un annuncio importante: «Nel 2021 - ha detto -, il mio corridoio sarà il vostro». Ciò significa che La Spezia e il suo porto entreranno nel Corridoio Mediterraneo (Est-Ovest) a pieno titolo, con le conseguenti maggiori opportunità di finanziamento, e il raddoppio della connettività dello scalo che già insiste su un'ulteriore direttrice, quella del Corridoio Scandinavia Mediterraneo (Nord-Sud). L'evento è partito dal dialogo tra due territori che, come dice Carla Roncallo «possiedono forti connessioni. Partendo da questo presupposto abbiamo provato a ragionare più in grande e ci siamo riusciti, facendo di questa realtà locale un punto di partenza per ampliare i ragionamenti a livello nazionale ed europeo sui temi che ci interessano e sui quali dobbiamo confrontarci». Una importante collaborazione sollecitata anche dal sindaco di Piacenza che ha sottolineato come il dialogo tra territori rappresenti la strategia vincente: «La nostra regione ha porti strategici ma è indubbio che è fondamentale lavorare anche con i porti liguri come quello della Spezia, naturale sbocco a mare del nostro territorio che vanta 11.000 addetti nella logistica, comparto che genera un fatturato di oltre un miliardo di euro». Il contesto e la presenza del presidente Toti hanno offerto l'occasione per riparlare del raddoppio della linea Pontremolese, infrastruttura fondamentale che non può più attendere. Lo ha ribadito anche il sindaco Peracchini che ha lanciato da Bilog, un appello a tutte le istituzioni e alla politica perché non si perda più tempo.

SODDISFAZIONE Il vice presidente: «Dovuto un grande lavoro»
Tutti gli interventi per avere palestre più sicure a scuola
La Provincia di Savona mette a norma le strutture usate anche da società sportive

PARTITI I LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA
Estate 2020, bagni sulla spiaggia della Marinella

FINE SETTIMANA CON LE TRADIZIONI
A Busalà si festeggia l'autunno con le trote di castagne fatte a mano

APPUNTAMENTO AL TEATRO DELL'OPERA
Il Casinò di Sanremo si interroga su come sono cambiate le ragazze

L' alleanza logistica con i porti liguri «Piacenza sul corridoio Ue dei mari»

La sindaca Barbieri al convegno Bilog che si è svolto a La Spezia Sostenibilità, resilienza e connessioni: questi i temi al centro della seconda edizione del Bilog, il convegno internazionale dedicato a trasporti e logistica, nato all' interno del Protocollo sottoscritto nel 2015 tra **Autorità Portuale** di La Spezia e Comune di Piacenza. Dopo la prima edizione, tenutasi a Piacenza nel 2017, è quest' anno la città ligure ad ospitare l' importante due giorni. Ad aprire i lavori del convegno, insieme alla presidente dell' **Autorità Portuale** di La Spezia, Carla Roncallo, al presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, al Sindaco di La Spezia, Pierluigi Peracchini e al vice presidente vicario della Camera di Commercio della Riviera di Liguria, Davide Mazzola, è intervenuta la sindaca e presidente della Provincia, Patrizia Barbieri, che ha sottolineato «la centralità di Piacenza e del suo territorio provinciale nel sistema logistico del Nord Ovest», evidenziando come la «nostra piattaforma logistica si stia specializzando e qualificando con un elevato orientamento alla sostenibilità, alla ricerca e all' innovazione». Ha partecipato anche Giuseppe Cavalli, amministratore unico di Piacenza Expo. «Piacenza - ha sottolineato Patrizia Barbieri - è baricentrica a livello infrastrutturale nella pianura padana e si colloca a ridosso dei due principali corridoi europei della rete Ten -T, il corridoio V Lisbona-Kiev e il corridoio dei due mari Genova Rotterdam. Rappresenta quindi una piattaforma logistica "naturale" per l' area del Nord -Ovest e siamo da tempo convinti - e stiamo lavorando per questo - che il nostro territorio possa essere inserito in un sistema di aree logistiche con funzioni di retroporto dei porti liguri». Partendo dallo sviluppo, quantitativo e qualitativo, registrato negli ultimi 20 anni, Barbieri ha quindi ricordato alcuni numeri del comparto: «Con oltre 11.000 lavoratori - ha sottolineato - e un peso sul totale dell' economia locale del 12 per cento, il doppio di quello che si rileva a livello regionale e nazionale, il settore dei trasporti e della logistica in provincia di Piacenza è quello che è cresciuto di più a livello locale in termini assoluti e relativi dal 2011, creando un' occupazione aggiuntiva di più di 2mila addetti. Il polo logistico di Le Mose copre, oggi, una superficie di 2,5 milioni di metri quadri, con tutti i depositi occupati e di dimensione media doppia rispetto agli altri dell' Emilia Romagna, rispondendo così maggiormente ai modelli della Lombardia». «Oggi - ha evidenziato ancora Barbieri - nel terminal ferroviario di Piacenza sono movimentate oltre 4 milioni e mezzo di tonnellate di merci su treno, il 25% del totale regionale, primi in Emilia Romagna precedendo anche il porto di Ravenna».

red.cro. Ogni giorno Libertà pubblica un tagliando con cui puoi votare la classe che preferisci, a tua scelta tra scuola materna, elementare, media inferiore. Ogni voto vale un punto. Le 138 classi che avranno ottenuto più punti vinceranno un buono da 2.500 a 100 crediti da convertire in prodotti tecnologici e kit didattici da scegliere nell' apposito catalogo on line. Regolamento completo su www.liberta.it/checlasse. SEZIONE SCUOLA MATERNA SCUOLA ELEMENTARE SCUOLA MEDIA INFERIORE CLASSE NOME SCUOLA INDIRIZZO / LOCALITÀ SCUOLA VOTO QUESTA CLASSE PERCHÉ (facoltativo)



Porti: Bilog, Spezia e Piacenza unite per lo sviluppo della logistica

Barbieri: 'Dialogo strategico'. Peracchini rilancia Pontremolese

(ANSA) - LA SPEZIA, 16 OTT - Al via alla Spezia Bilog, la biennale della Logistica che vede la collaborazione della Spezia con Piacenza, appuntamento organizzato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. "E' l' occasione di confrontarsi e ragionare su connettività, tecnologie, sostenibilità - ha detto in apertura la presidente Carla Roncallo - con un dialogo che coinvolge due territori complementari ma che tocca temi di carattere internazionale". Piacenza rappresenta il retroporto ideale per la logistica del porto spezzino, "per cui questo è un dialogo strategico" ha detto la sindaca Patrizia Barbieri. Fondamentale, ha aggiunto il primo cittadino della Spezia Pierluigi Peracchini, il tema del raddoppio della "ferrovia Pontremolese, non si perda altro tempo". Rispetto all' impatto del trasporto su gomma "è tempo di cambiare" ha confermato la coordinatrice per il corridoio del Mediterraneo Iveta Radicova, incoraggiando e supportando la scelta del trasporto su ferro. Il governatore della Regione Liguria Giovanni Toti ha parlato dei "tempi troppo lunghi in Italia per realizzare le infrastrutture, occorre un patto tra forze politiche per portarle avanti, a cominciare da una revisione del codice degli appalti". (ANSA).



Al via Bilog 2019, la biennale sulla logistica oggi e domani alla Spezia

Si è aperto oggi alla Spezia Bilog 2019 , il forum internazionale biennale sulla logistica in programma fino a domani alla SpeziaExpo . Il titolo scelto per questa seconda edizione è "The sustainable, resilient and connected road to 2030". La mostra-convegno è organizzata dalla Camera di Commercio Riviera di Liguria attraverso la propria azienda speciale Blue Hub e assieme a Circle, società specializzata nella consulenza e realizzazione di eventi internazionali nel mondo dei trasporti. Bilog 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. La prima edizione del forum, di cadenza biennale, si è tenuta nel 2017 a Piacenza Expo. In programma, tra oggi e domani, 13 sessioni di confronto (clicca qui per consultare il programma della biennale) su temi principalmente legati alle tre componenti fondamentali per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto: **sostenibilità, resilienza e connessione** . Incontri di approfondimento sulle diverse esigenze del mondo marittimo e logistico in un momento in cui le dinamiche legate all' innovazione e alle sfide economiche spingono gli operatori a rivedere modelli di business e posizionamenti strategici.



La Spezia inserita nel Corridoio Mediterraneo, l'annuncio alla Bilog

Ciò significa maggiori opportunità di finanziamento e il raddoppio della connettività dello scalo

La Spezia e il suo porto entreranno nel corridoio Mediterraneo (Est-Ovest). Lo ha dichiarato Iveta Radiová, coordinatrice Ue per il Corridoio Mediterraneo, alla Bilog (biennale della logistica) in corso alla Spezia. Ciò significa maggiori opportunità di finanziamento e il raddoppio della connettività dello scalo che già insiste su un'ulteriore direttrice, quella del corridoio Scandinavia-Mediterraneo (Nord-Sud). I territori, come dice Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: «Possiedono forti connessioni. Partendo da questo presupposto abbiamo provato a ragionare più in grande e ci siamo riusciti, facendo di questa realtà locale un punto di partenza per ampliare i ragionamenti a livello nazionale ed europeo sui temi che ci interessano e sui quali dobbiamo confrontarci». Una collaborazione sollecitata anche dal sindaco di Piacenza Patrizia Barbieri che ha sottolineato come il dialogo tra territori rappresenti la strategia vincente: «La nostra regione ha porti strategici ma è indubbio che è fondamentale lavorare anche con i porti liguri come quello della Spezia, naturale sbocco a mare del nostro territorio che vanta 11.000 addetti nella logistica, comparto che genera un fatturato di oltre un miliardo di euro». Domani, a partire dalle ore 9, altre cinque sessioni, la prima delle quali dedicata interamente al sistema La Spezia e al ruolo del retroporto di Santo Stefano.



Citta della Spezia

La Spezia

Radicová: "Nel 2021 il mio corridoio sarà anche il vostro corridoio"

La coordinatrice del Corridoio Mediterraneo appoggia le istanze della comunità portuale spezzina e degli operatori dell' area logistica del Piacentino. Per tutti i relatori la parola d' ordine è "fare presto".

La Spezia - Sono arrivati i giorni di Bilog, 48 ore concentrate per discutere sulla logistica marittima, ospitati nei locali di SpeziaExpò con oltre 400 partecipanti e 80 speaker da Europa e Stati Uniti. La manifestazione ha inizio con l' evento "Maritime and logistics facing the 2030 trends" che dà il via alla lunga serie di incontri davanti ad addetti ai lavori e stakeholders. Al tavolo introduttivo, coordinato da Angelo Scorza di Ship2Shore, oltre alla padrona di casa Carla Roncallo e i sindaci della Spezia Pierluigi Peracchini e di Piacenza Patrizia Barbieri, c' è soprattutto Iveta Radicová, coordinatore per il Corridoio Mediterraneo per l' Unione Europea. Pierluigi Peracchini scalda i motori della mattinata: "Non possiamo più perdere tempo perché dobbiamo migliorare il nostro record di movimentazione container attraverso le ferrovie e quindi attraverso la Pontremolese. Dobbiamo fare presto perché il mondo è cambiato: l' automazione spinta mette tutto in discussione. La politica dei dazi, dei cambiamenti repentini ci mette un po' in difficoltà. Noi dobbiamo trovare l' equilibrio, creare questo modello per garantire un futuro di qualità per i nostri clienti". A fargli eco la collega Patrizia Barbieri che sciorina i numeri della sua città: "Piacenza è naturale retroporto degli scali liguri. Normale per noi guardarci intorno, visto che ci troviamo a ridosso dei corridoi più importanti. La logistica non può essere vista come business immobiliare: noi facciamo formazione insieme a Its e Itl, per cercare di costruire le condizioni affinché La Spezia e Piacenza possano lavorare insieme in nome della logistica e dell' intermodalità". Al tavolo anche Davide Mazzola, vicepresidente della Camera di Commercio della Liguria, poi toccherà alla più attesa, la dottoressa Iveta Radicová. E' lei lo speaker più atteso della due giorni, visto il ruolo che ricopre: "Il livello politico della negoziazione coinvolge tutti i partner, anche i governi regionali e le istituzioni coinvolte nei trasporto. Noi stiamo cercando di far quello che possiamo. L' importante è organizzare workshop reali e alla fine di questi incontri si fanno delle roadmap concrete. Voglio supportare ciò che avete detto: per me dieci anni sono troppo tempo. Bisogna aumentare la velocità. Paradossalmente la preparazione del progetto spesso prende più tempo del vero momento di costruzione; se guardiamo ai finanziamenti paradossalmente il costo dell' amministrazione e la preparazione qualche volta non sono adeguati al vero costo della costruzione. Sono compiti che proviamo a negoziare dopo ogni meeting coi tempi giusti. Spingere e controllare, innanzitutto. E scusate se sono critica ma incredibilmente nel corridoio che io rappresento, che va dalla Spagna verso Ungheria, qualche volta serve meno denaro, ma la volontà di fare. Ci sono altri sette corridoi che rappresentano tantissimo ma senza le connessioni di terra e le connessioni alle frontiere hai un sacco di merci dentro ai porti. Bisogna interconnetterci. Sennò siamo come mister Bean che aspetta un treno che non passerà mai. L' "Interland connection" è il nostro problema e, per favore, provate a concentrarvi, così possiamo fare un passo avanti. Siamo qui per negoziare e togliere gli ostacoli. Sono qui perché nel 2021 il mio corridoio sarà anche il vostro. Troveremo il modo di riempirlo e toccarlo nella realtà il più rapidamente possibile. La connettività in Europa non è soltanto ciò che già c' è ma siamo europei: dobbiamo capire che il potere delle Regioni e dei singoli Stati è totalmente interconnesso con le altre. Se qualcuno è debole siamo deboli tutti, non è soltanto una questione italiana ma anche in Spagna, Austria e alcuni paesi dell' Europa centrale. La domanda non è il nostro futuro ma gli ostacoli e le barriere che dobbiamo rompere. Mi voglio congratulare che siete diventati parti di questo Corridoio Mediterraneo. Ce ne sono tanti di Paesi coinvolti, guardiamo



Citta della Spezia

La Spezia

al futuro ma quattro cose importanti le ribadisco: bisogna mettere i "ponti sui buchi", mancano collegamenti in alcuni tratti europei, mancano dei pezzi per migliorare l'intermodalità. Quello che vedo come sfida futura è un' Europa verde e non è una parola. La decarbonizzazione va fatta, questa è la sfida per porti e ferrovie. Giro l' Europa e specialmente nella parte più industrializzata c' è pieno di camion. Siamo ancora sulle strade, ma dobbiamo fare ferrovie più veloci e meno costose per avere abbastanza spazio per connessioni. Così vinciamo per orientare il business. E' molto meglio, credetemi, lavorare sulla competizione razionalmente". Chiude il governatore ligure Giovanni Toti: "Parlare a Spezia di infrastrutture significa parlare di Pontremolese. Programmare investimenti da parte degli enti, con efficacia ed efficienza ma soprattutto tempi certi. Ci vuole un impegno organico, che va oltre i cambi di governo. Non dare una Pontremolese funzionante è tarpare le ali ad un porto che più di tanti porti ha saputo aderire alla sfida del ferro. E poi servono leggi che ci consentono di fare le cose. Il codice degli appalti va rivisto, se non interveniamo sulla legge falliremo per proteggere i cantieri strategici. Queste sono risposte basilari, non possiamo perdere l' occasione straordinaria che gli altri ci hanno dato. Penso al Canale di Suez il cui traffico rende più competitivi tutti i porti del Mediterraneo. E poi c' è un lavoro straordinario da fare con le Ap, coi Ministeri, per velocizzare la burocrazia". FABIO LUGARINI Mercoledì 16 ottobre 2019 alle 11:45:53 Redazione lugarini@cittadellaspezia.com.

Citta della Spezia

La Spezia

Logistica, Toti: "Attendiamo risposte dal governo per non affondare la crescita dei porti"

La Spezia - "Lo stato della logistica in Liguria è buono perché continua a crescere: quest' anno abbiamo segnato record in alcuni porti per quanto riguarda il traffico di contenitori, crescono le autostrade del mare e i traghetti che trasportano semirimorchi, crescono i traghetti passeggeri e le crociere in tutti e tre i nostri principali scali. Inoltre stiamo aprendo nuovi terminal a Vado Ligure e Bettolo e abbiamo in programma un' opera di risistemazione dell' intero fronte del **porto** di spezia con i tombamenti legati ai lavori di Contship e con la nuova stazione crocieristica. Direi che è un lavoro effervescente e importante a cui serve un contraltare di infrastrutture terrestri e ferroviarie su cui aspettiamo ancora risposte convincenti dal Governo". Lo ha detto il presidente di Regione Liguria intervenendo questa mattina alla Spezia a Bilog, la Biennale della logistica. "Tra le opere necessarie - ha continuato Toti - si va dal raddoppio della Pontremolese partendo da Spezia per arrivare allo sblocco del cantiere del Nodo di Genova dove aspettiamo ancora che il governo prenda il mano la nomina di un commissario, fino ai lavori del Terzo Valico che procedono, ma vanno monitorati costantemente, e poi la ferrovia del ponente e soprattutto la Gronda che aspettiamo da una quindicina d' anni. Tutte infrastrutture indispensabili affinché la crescita dei porti non affondi appena sbarcata a terra". Mercoledì 16 ottobre 2019 alle 15:25:20 Redazione.



Citta della Spezia

La Spezia

Fondi da Ue, servono decisioni su Gnl, Pontremolese e aree militari

Il programma Cef 2 mette a disposizione miliardi di euro, ma servono progetti credibili e decisioni che coinvolgono Roma e Genova. Sopinski: "Poche città connesse come questa". Polce: "Reti di trasporto dual use civili-militari, un'opportunità"

La Spezia - La Spezia, dove si incrociano il corridoio sud europeo-scandinavo e quello mediterraneo. L'annuncio arriva nella prima sessione di Bilog 2019, i dettagli e gli scenari che si aprono diventano l'argomento dell'incontro pomeridiano, moderato da Alexio Picco (un passato in Contship e oggi Circle Group), in cui si parla delle reti Ten-T del programma CEF 2 che apre a nuove possibilità di finanziamento. "L'Ue vede nell'Europa un continente sempre più connesso. Ten-T definisce la rete di trasporto attraverso il continente individuando delle priorità che si muovono lungo nove corridoi principali. L'Italia è uno dei membri più attivi, perché appartiene a quattro corridoi ed è stato in prima fila per le Autostrade del mare e per l'uso della ferrovia. La rete sarà allargata dal 2021 e la Regione Liguria avrà un nuovo connessione da Marsiglia fino alla Spezia passando per Genova e poi fino a Novara, Milano e Bologna. Poche città saranno connesse così profondamente come La Spezia e in posizione così strategica rispetto agli altri corridoi". Questo il quadro fatto da Wojciech Sopinski, che si occupa del sistema di finanziamento di questa rete per conto dell'Unione Europea. Le cifre che ballano sono enormi. Il programma CEF 2014-2020 sfiorava i 50 miliardi di euro. Il prossimo budget sarà stabilito a breve. Servono chiaramente progetti credibili per attrarre parte di quei fondi. "Questo è un momento importante, presto ci sarà una nuova Commissione Europea e stiamo definendo un nuovo budget per i prossimi sette anni", illustra Sopinski. "Il fatto di ricadere su due reti significa che la Spezia avrà una doppia occasione di finanziamento - sottolinea Klaus Uwe Sondermann di Kombiconsult - Grandi prospettive ma anche questioni da risolvere. Per la Spezia abbiamo indicato la necessità di garantire un certo numero di connessione con porti anche non Ue, definire un piano di mobilità che tenga conto della presenza del presidio militare. E poi capire quali nuove connessioni otterrà La Spezia attraverso il corridoio Mediterraneo. La Pontremolese sarà parte di questo corridoio o si passerà dalla tradizionale via del mare per Genova? Passare da Parma sarebbe meglio in ottica Scan-Med ovviamente". Il messaggio è chiaro: l'Europa mette a disposizione i fondi ma non può fare il lavoro che spetta ai governi nazionali. Per La Spezia, oltre alla storica partita del miglioramento della connessione con la Bassa Pianura Padana, si apre anche lo scenario tutto nuovo del fare dialogare la presenza della Marina Militare (e non solo) e quella del porto commerciale. Starà a Federica Polce del Ministero dei trasporti fare un quadro. "Abbiamo già definito le richieste della forze armate per quanto riguarda i trasporti, sono confermate e adottate dal Ministero della Difesa - annuncia - Abbiamo identificato la parte dei trasporti transeuropei da condividere con i militari. Ora dobbiamo comporre una gap analysis e definire le modalità per l'uso duale, civile e militare, di questa rete di comunicazione. Non è un obbligo, ma è un'opportunità. La Spezia potrebbe di sicuro ricevere vantaggi da questo tipo di approccio". Completamento della rete Ten-T, modernizzazione delle infrastrutture già esistenti e spinta alla commistione tra quelle civili e quelle militari saranno oggetto di finanziamento. Ma una buona parte dei progetti riguarderà la decarbonizzazione. "La Cabina di regia del Nord Ovest, tra Liguria, Piemonte e Lombardia dovrebbe essere entro l'anno estesa a Piacenza - annuncia Jacopo Ruggeri della Regione Liguria - In Liguria il GNL è un po' in ritardo. Tra Panigaglia e Livorno si sta creando uno scheletro di infrastruttura grazie ai movimenti di Snam Come Regione abbiamo creato il primo protocollo interistituzionale d'Italia per l'uso del GNL che ci permette di avere una visione ampia. In questo le Regioni possono avere un ruolo importante. Un modello di lavorare insieme



Citta della Spezia

La Spezia

che dovremmo replicare in futuro per l' idrogeno". "I programmi europei ci possono aiutare molto nell' investire sulle infrastrutture di trasporto - dice il professor Roberto Zucchetti Di PTSCLAS - Non solo dal punto di vista finanziario, ma anche nel darci una guida di management delle operazioni. Sono stato coinvolto nelle questioni della Torino-Lione e ho vissuto la difficoltà di far capire all' opinione pubblica l' importanza dei corridoi Ten-T. Un disegno europeo ma flessibile, come hanno dimostrato le correzioni richieste dall' Italia e accolte negli ultimi anni. Questo è importante per un Paese come il nostro, un' economia di trasformazione che aggiunge valore. Nel Green New Deal le infrastrutture vengono viste come opere importanti e questo mi pare un cambio di paradigma del governo giallorosso rispetto ai suoi predecessori". A.Bo. Mercoledì 16 ottobre 2019 alle 18:00:17 Redazione bonatti@cittadellaspezia.com.

Citta della Spezia

La Spezia

Messina: "Gnl, è ora di dirlo: i trasporti devono costare di più"

Alla biennale della logistica si parla anche di sostenibilità ambientale. L' esponente di Assarmatori: "Se c' è un adeguamento mondiale può essere giusto imporre normative tassative".

La Spezia - Uno sguardo deciso al futuro del comparto marittimo e dello shipping in particolare con un orizzonte fissato al 2030 in un' ottica di autotutela, di sostenibilità, tradotto in una parola: di resilienza. Bilog abbandona i temi generali e nel corso della prima giornata affronta il tema dello sviluppo della logistica in seno ai valori della sostenibilità. Al tavolo sono chiamati a parlare i delegati delle più importanti realtà protagoniste del settore dei trasporti in Italia ma anche chi si occupa di altro come Axel Wenblad, uno dei più importanti personaggi del Wwf: "Il mese scorso a New York si è posto l' accento sul cambiamento climatico ed è fantastico che una ragazzina come Greta Thunberg abbia mobilitato milioni di persone. Il Gnl è già una risposta, se guardiamo il settore marittimo io credo fortemente nella tecnologia: tradotto, credo nella possibilità di avere nuove navi che tra dieci anni siano ad impatto zero. Di certo la necessità di trasporti aumenterà ed è una sfida grandissima, da affrontare per gradi. Studiando nuovi combustibili, anche: il problema dei biocarburanti di cui si parla tanto è che non sono ancora presenti. Tutti i settori lo vogliono ma prima di tutto serve uno studio. Sono stati proposti test per capire, elaborare e valutare queste infrastrutture informatiche per produrre dei cambiamenti in termini di combustibili. La discussione è importante per la catena logistica. C' è bisogno di investimenti, possiamo creare una tecnologia se siamo abbastanza intelligenti e tra dieci anni ci diremo a che punto siamo arrivati. Andiamo avanti per i nostri figli, per i nostri nipoti". Milena Benzi, di Ikea Distribution Italia, propone una carrellata riguardante tutte le azioni intraprese dall' azienda svedese in termini ambientali: "Ogni anno Ikea Italia Distribution Srl movimentata circa 3 milioni di metri cubi di merce presso i depositi di Piacenza. Di questi 3 milioni, il 67 per cento è di origine comunitaria e italiana mentre il 33 per cento è proveniente da Paesi terzi, non Europei. Il deposito di Piacenza serve oltre venti negozi italiani, 2 negozi svizzeri, 1 negozio croato e 25 negozi nel Medio Oriente. E le esportazioni superano di gran lunga le importazioni. Stiamo lavorando moltissimo sulla parte sostenibile: ogni piccolo step è importante e l' aiuto dei nostri fornitori è fondamentale. Nel punto vendita di Piacenza per esempio abbiamo un parco fotovoltaico che produce l' equivalente di 1,5 milioni di ricariche di iPhone. I porti utilizzati sono Genova e La Spezia per import ed export; Ravenna è utilizzata per export verso alcune destinazioni del Mediterraneo. Abbiamo sbarchi import anche a Catania, Ancona, Civitavecchia, che stanno crescendo". Stefano Messina rappresenta Assarmatori: "Sostenibilità sociale, ambientale ed economica sono le parole chiave. Gnl è l' alternativa oppure la soluzione: è giunto un momento in cui si deve dire che il trasporto deve costare di più. L' integrazione verticale è un tema che deve essere determinato dal mercato: se c' è un adeguamento mondiale ed omogeneo allora può essere giusto imporre normative tassative. Altrimenti lo Stato singolo non può stravolgere un' economia di mercato". Tocca poi a Zeno D' Agostino, numero uno del porto di Trieste in rappresentanza di Espo: "Sfaterei un po' di miti sulle differenze fra portualità del nord e del sud Europa. L' economia deve diventare sferica: prendendo ad esempio la testimonianza di Ikea, sembra quasi, ed è un difetto occidentale, che deleghiamo al privato una serie di cose che dovrebbero partire dal pubblico. Dobbiamo bloccare il gigantismo navale? Benissimo, lo sappiamo tutti eppure continua ad andare avanti perché nell' est del mondo c' è un modus operandi che mira a drogare il settore della cantieristica. Elettrificare le banchine? Il problema è quanto costa l' energia: oggi più del carburante usato delle navi. E allora? Il pubblico dovrebbe avere la forza di regolamentare". Mercoledì 16 ottobre 2019 alle 16:00:52 Redazione.



Citta della Spezia

La Spezia

Bilog prosegue anche giovedì con panel e tavole rotonde su retroporti, Gnl e futuro

La Spezia - Non si esaurisce con gli appuntamenti di oggi Bilog, la biennale della logistica promossa dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale e dal Comune di Piacenza in corso di svolgimento a SpeziaExpò. Domani, a partire dalle ore 9, altre cinque sessioni, la prima delle quali dedicata integralmente al **Sistema** La Spezia e al ruolo del retroporto di Santo Stefano. I relatori, moderati da Anna Pucci capo servizio de La Nazione, sono Pablo Hoya, Zaldesa e Europlatform ed i rappresentanti degli operatori locali tra cui Alessandro Laghezza,; Giorgio Bucchioni; Andrea Fontana; 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; Renzo Provedel di SOS LOG; Dario Cingolani di LC3; Ugo Peruch di Mutti; Gabriele Marin di Air Liquide Biometano; Massimo Santori di IVECO; Sergio Renato Caimi di Dentro il Sole. ATENA organizza un panel dal titolo "Dalle navi intelligenti alle navi autonome" con Vincenzo Galati di Carnival Corporation; Matteo Masi di Wärtsilä, Giorgio Barbini di ABS; Alessandro Concialini di SeaSistema. A seguire la Tavola Rotonda: "Il porto connesso e la sua logistica", moderata da Richard Morton, International Port Community Systems Association; Hans Rook; Peter Brasselers ; Fabrizio Perrone di Logistica Digitale; Marco Marsili di DG TAXUD; Mikael Lind; Sephanie Kleine; Vladimiro Durante. Ultima sessione, moderata da Alberto Quarati, The Medi Telegraph, quella dedicata a "Il Porto del Futuro" con Beatrice D' Auria; Roberto Cinquegrani, M.R.G. Consulting; Leonidas Pitsikas, PEOPLE TSolutions; Domenico Lattuca, CNIT. Le sessioni sono parte in lingua italiana e parte in lingua inglese con servizio di traduzione simultanea a disposizione dei partecipanti . www.bilog.it Mercoledì 16 ottobre 2019 alle 19:01:57 Redazione.



Al via il corso arbitri FIGC della Sezione della Spezia

La Pineta dà

Bilog: al via 2a edizione a La Spezia. Barbieri, per Piacenza ruolo strategico nel sistema logistico del Nord Ovest

(FERPRESS) - PL Spezia, 16 OTT - Sostenibilità, resilienza e connessioni: questi i temi al centro della seconda edizione del Bilog, il convegno internazionale dedicato a trasporti e logistica, nato all' interno del Protocollo sottoscritto nel 2015 tra Autorità Portuale di La Spezia e Comune di Piacenza. Dopo la prima edizione, tenutasi a Piacenza nel 2017, è quest' anno la città ligure ad ospitare l' importante due giorni che grazie all' intervento di amministratori, associazioni di categoria e addetti ai lavori, affronta le principali tematiche e opportunità in campo di trasporti, corridoi logistici, infrastrutture, con un occhio di riguardo all' innovazione tecnologica e alla sostenibilità ambientale. Ad aprire i lavori del convegno, insieme alla Presidente dell' Autorità Portuale di La Spezia, **Carla Roncallo**, al Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, al Sindaco di La Spezia, Pierluigi Peracchini e al Vice Presidente vicario della Camera di Commercio della Riviera di Liguria, Davide Mazzola, è intervenuta il Sindaco e Presidente della Provincia, Patrizia Barbieri, che ha sottolineato "la centralità di Piacenza e del suo territorio provinciale nel sistema logistico del Nord Ovest", evidenziando come la "nostra piattaforma logistica si stia specializzando e qualificando con un elevato orientamento alla sostenibilità, alla ricerca e all' innovazione". "Piacenza - ha sottolineato Patrizia Barbieri - è baricentrica a livello infrastrutturale nella pianura padana e si colloca a ridosso dei due principali corridoi europei della rete TEN-T, il corridoio V Lisbona-Kiev e il corridoio dei due mari Genova-Rotterdam. Rappresenta quindi una piattaforma logistica "naturale" per l' area del Nord-Ovest e siamo da tempo convinti - e stiamo lavorando per questo - che il nostro territorio possa essere inserito in un sistema di aree logistiche con funzioni di retroporto dei porti liguri".

Partendo dallo sviluppo, quantitativo e qualitativo, registrato negli ultimi 20 anni, Patrizia Barbieri ha quindi ricordato alcuni numeri del comparto: "Con oltre 11.000 lavoratori - ha sottolineato - e un peso sul totale dell' economia locale del 12%, il doppio di quello che si rileva a livello regionale e nazionale, il settore dei trasporti e della logistica in provincia di Piacenza è quello che è cresciuto di più a livello locale in termini assoluti e relativi dal 2011, creando un' occupazione aggiuntiva di più di 2.000 addetti. Il polo logistico di Le Mose copre, oggi, una superficie di 2,5 milioni di metri quadri, con tutti i depositi occupati e di dimensione media doppia rispetto agli altri dell' Emilia Romagna, rispondendo così maggiormente ai modelli della Lombardia. Una superficie che raggiunge i 5 milioni di metri quadri considerando anche le aree logistiche della provincia (Castel San Giovanni, Monticelli, Fiorenzuola/Pontenure). In questo quadro Piacenza si sta sempre più qualificando come un polo logistico intermodale, sempre più raccordato con la ferrovia, punto di forza evidente anche in un' ottica di sviluppo dei rapporti con gli operatori liguri". "Oggi - ha evidenziato ancora Patrizia Barbieri - nel terminal ferroviario di Piacenza sono movimentate oltre 4 milioni e mezzo di tonnellate di merci su treno, il 25% del totale regionale, primi in Emilia Romagna precedendo anche il porto di Ravenna. Da questo punto di vista, diventa ancora più strategico il progetto per il trasferimento di tutto lo scalo merci ferroviario dalla stazione urbana al polo logistico di Le Mose, con la prossima realizzazione del terminal Piacenza Intermodale, che segnerà importanti aumenti di efficienza di tutto il sistema, in un' ottica di maggiore sostenibilità ambientale". Ma "per attrarre competenza occorre formare competenza" ha sottolineato il Sindaco, che a tal proposito ha voluto ricordare il grande impegno sulla formazione, grazie al lavoro svolto dalla fondazione ITS, Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità e la Logistica che si unisce a quello dell' Università Cattolica di Piacenza, del Politecnico di Milano e dell' ITL (Istituto per i Trasporti e la Logistica della Regione). Inoltre, in ambito di



FerPress

La Spezia

sostenibilità ambientale, abbiamo programmato, grazie a fondi comunitari, la trasformazione in APEA, area produttiva ecologicamente attrezzata, del polo logistico di Le Mose, che vogliamo sempre più efficiente ed attrattivo sull' esempio dei più moderni parchi tecnologici". Il Bilog - realizzato sotto l' Alto Patronato del Parlamento UE - prosegue i suoi lavori suddivisi in due giornate, con 13 sessioni, oltre 80 relatori e moderatori provenienti da Europa e Stati Uniti, 400 speaker e la significativa presenza di Iveta Radicova, coordinatrice UE per il corridoio Mediterraneo.

Bilog primo giorno. La Spezia nel 2021 nel Corridoio Mediterraneo. Domani altre 5 sessioni

(FERPRESS) - La Spezia, 16 OTT - I 450 iscritti a BILOG, realizzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale con il supporto organizzativo della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Blue Hub, Circle e la collaborazione del comune di Piacenza, hanno assistito oggi all' inaugurazione (cui erano presenti il Presidente dell' AdSP Carla Roncallo; il Sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini; il sindaco di Piacenza, Patrizia Barbieri; il Presidente della Liguria, Giovanni Toti; il VicePresidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Davide Mazzola) e alle sette sessioni in programma, tra cui quella dedicata al futuro del settore marittimo e navale nel 2030, moderata da Umberto Masucci, International Propeller Club, con la partecipazione, tra gli altri di Daniele Rossi, Presidente **Assoporti**; quella incentrata sui cyber rischi e la sicurezza informatica; la conferenza WestMed sulla Crescita Blu - DG MARE", moderata da Laura Parducci, Blue Hub; "L' ultimo miglio ferroviario e la e-logistica", moderato da Federica Montaresi, AdSP. Alexio Picco di Circle ha moderato la sessione sulle reti Ten-t e le opportunità offerte dal Cef2. Iveta Radiová, coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo, ha dato stamani un annuncio importante: "Nel 2021 - ha detto - , il mio corridoio sarà il vostro". Ciò significa che La Spezia e il suo porto entreranno nel Corridoio Mediterraneo (Est-Ovets) a pieno titolo, con le conseguenti maggiori opportunità di finanziamento, e il raddoppio della connettività dello scalo che già insiste su un' ulteriore direttrice, quella del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (Nord-Sud). L' evento è partito dal dialogo tra due territori che, come dice Carla Roncallo: "Possiedono forti connessioni. Partendo da questo presupposto abbiamo provato a ragionare più in grande e ci siamo riusciti, facendo di questa realtà locale un punto di partenza per ampliare i ragionamenti a livello nazionale ed europeo sui temi che ci interessano e sui quali dobbiamo confrontarci". Una importante collaborazione sollecitata anche dal Sindaco di Piacenza che ha sottolineato come il dialogo tra territori rappresenti la strategia vincente : "La nostra regione ha porti strategici ma è indubbio che è fondamentale lavorare anche con i porti liguri come quello della Spezia, naturale sbocco a mare del nostro territorio che vanta 11.000 addetti nella logistica, comparto che genera un fatturato di oltre un miliardo di euro". Il contesto e la presenza del Presidente Toti hanno offerto l' occasione per riparlare del raddoppio della linea Pontremolese, infrastruttura fondamentale che non può più attendere. Lo ha ribadito anche il sindaco Peracchini che ha lanciato da Bilog, un appello a tutte le istituzioni e alla politica perché non si perda più tempo. "E' arrivato il momento delle risposte, e di un cambiamento di come è interpretato il futuro: non è più possibile una politica legata al minuto, ci vuole il coraggio di dare una prospettiva di grande respiro". "La presenza dei principali attori industriali del settore, tutte le autorità, i patrocini del MISE, del MIt e del Parlamento UE ci dicono che abbiamo percorso la direzione giusta, portando La Spezia, il nostro Porto, le nostre imprese e le infrastrutture del territorio al centro di un dibattito Europeo ed internazionale". "Lo stato della logistica in Liguria, è buono perché continua a crescere. Quest' anno abbiamo segnato record quanto riguarda il traffico di contenitori, crescono le autostrade del mare e i traghetti che trasportano semirimorchi, crescono i traghetti passeggeri e le crociere in tutti e tre i nostri principali scali - ha detto Toti - . A questo punto serve un contraltare di infrastrutture terrestri e ferroviarie su cui aspettiamo ancora risposte convincenti dal governo, per non fare affondare la crescita dei nostri porti. E, tra le opere necessarie, c' è anche il raddoppio della Pontremolese". Domani, a partire dalle ore 9, altre cinque sessioni, la prima delle quali dedicata interamente al Sistema La Spezia e al ruolo del retroporto di Santo Stefano. I relatori, moderati da



FerPress

La Spezia

Anna Pucci capo servizio de La Nazione, sono Pablo Hoya, Zaldesa e Europlatform ed i rappresentanti degli operatori locali tra cui Alessandro Laghezza,; Giorgio Bucchioni,; Andrea Fontana; 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; Renzo Provedel di SOS LOG; Dario Cingolani di LC3; Ugo Peruch di Mutti; Gabriele Marin di Air Liquide Biometano; Massimo Santori di IVECO; Sergio Renato Caimi di Dentro il Sole. ATENA organizza un panel dal titolo "Dalle navi intelligenti alle navi autonome" con Vincenzo Galati di Carnival Corporation; Matteo Masi di Wärtsilä, Giorgio Barbini di ABS; Alessandro Concialini di SeaSistema. A seguire la Tavola Rotonda: "Il porto connesso e la sua logistica", moderata da Richard Morton, International Port Community Systems Association; Hans Rook; Peter Brasselers ; Fabrizio Perrone di Logistica Digitale; Marco Marsili di DG TAXUD; Mikael Lind; Sephanie Kleine; Vladimiro Durante. Ultima sessione, moderata da Alberto Quarati, The Medi Telegraph , quella dedicata a "Il Porto del Futuro" con Beatrice D' Auria; Roberto Cinquegrani, M.R.G. Consulting; Leonidas Pitsikas, PEOPLE TSolutions; Domenico Lattuca, CNIT.

Informazioni Marittime

La Spezia

Nel 2021 La Spezia raddoppierà i corridoi Ten-T

Oltre a quello scandinavo-mediterraneo (nord-sud), entrerà nella rete transeuropea mediterranea (est-ovest) aumentando le possibilità di finanziamento

Nel 2021 il **porto** di La **Spezia** sarà incluso in un secondo corridoio delle Ten-T, le reti transeuropee di trasporto, quello mediterraneo (Est-Ovest). Lo ha annunciato Iveta Radiová, coordinatrice Ue per il Corridoio Mediterraneo, nel corso del BILOG, la fiera della logistica organizzata dall' Autorità di sistema portuale della Liguria orientale, con il supporto organizzativo della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Blue Hub, Circle e il patrocinio del comune di Piacenza. Sette sessioni in programma tra oggi e domani, tra cui quella dedicata al futuro del settore marittimo e navale del 2030 - moderata da Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Club -; quella sulla cyber sicurezza; la conferenza di DG MARE e una sull' ultimo miglio ferroviario e la logistica elettronica. «Nel 2021 il mio corridoio sarà il vostro», ha detto Radiová. Ciò significa che La **Spezia** e il suo **porto** entreranno nel corridoio Est-Ovest a pieno titolo, con le conseguenti maggiori opportunità di finanziamento, e il raddoppio della connettività dello scalo che già è incluso nel Corridoio scandinavo-mediterraneo (Nord-Sud). Un nuovo step per il **porto** di La **Spezia** che, secondo la presidente del sistema portuale, Carla Roncallo, diventa «un punto di partenza per ampliare i ragionamenti a livello nazionale ed europeo sui temi che ci interessano e sui quali dobbiamo confrontarci». Per il sindaco di Piacenza, Patrizia Barbieri, «la nostra regione ha porti strategici ma è indubbio che è fondamentale lavorare anche con i porti liguri come quello della **Spezia**, naturale sbocco a mare del nostro territorio che vanta 11 mila addetti nella logistica, comparto che genera un fatturato di oltre un miliardo di euro». Per quanto riguarda il raddoppio della linea Pontremolese, il governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha sottolineato che si tratta di un' infrastruttura fondamentale che non può più attendere, come rimarcato anche dal sindaco di La **Spezia**, Pierluigi Peracchini. La Liguria, sottolinea Toti, quest' anno ha «segnato un record quanto riguarda il traffico di contenitori. Crescono le autostrade del mare e i traghetti che trasportano semirimorchi. Crescono i traghetti passeggeri e le crociere in tutti e tre i nostri principali scali. A questo punto serve un contraltare di infrastrutture terrestri e ferroviarie su cui aspettiamo ancora risposte convincenti dal governo, per non fare affondare la crescita dei nostri porti. E, tra le opere necessarie, c' è anche il raddoppio della Pontremolese».

Bilog: un evento internazionale

Giulia Sarti

LA SPEZIA Con il patrocinio dell'Unione europea, 411 partecipanti, 80 relatori, 20 da Paesi europei, uno dagli Usa, Bilog 2019 si dimostra un evento internazionale, così come ha voluto sottolineare il presidente **AdSp** del mar Ligure orientale Carla Roncallo nel suo saluto. Sono seguiti quelli di Pierluigi Peracchini, sindaco di La Spezia, che ha evidenziato la necessità di un modello per sviluppare un futuro di qualità, e a cui ha fatto eco Patrizia Barbieri, sindaco di Piacenza, comune con cui è stato organizzato Bilog, sulla necessità di azioni per risorse condivise tra i porti liguri e dell'Emilia-Romagna. La cadenza biennale dell'evento, ha evidenziato Davide Mazzola, vicepresidente Camera Commercio Riviere di Liguria, deve servire a creare un panel che dia una visione di quello che si sta facendo sulla strada verso il 2030, con la disponibilità dell'ente di dare sempre il suo supporto. Prima del saluto del presidente della Liguria Giovanni Toti, che ha chiesto un patto tra governi locali e nazionali che si susseguono perchè almeno su opere strategiche ci sia un accordo complessivo, ha preso la parola Iveta Radiová, coordinatrice del corridoio mediterraneo dell'Unione europea. A volte -ha detto- i costi delle amministrazioni sono più alti di quelli dei progetti veri e propri, con tempi morti nella loro realizzazione. Spesso -ha sottolineato- quello che manca non è la possibilità economica, ma la volontà di fare e di colmare quei gap che esistono a livello europeo. Per la coordinatrice, i Governi avrebbero le possibilità di migliorare le condizioni non più sostenibili del settore e di far passare le merci da camion a ferrovia e ha chiesto alle istituzioni di fare la propria parte quanto lei potrà fare la sua. A dare un'idea della situazione attuale dell'area mediterranea sui traffici container, ci ha pensato Alessandro Panaro di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) che ha evidenziato come il 33% del mercato transiti nei porti mediterranei, il 23% in quelli italiani. Nota positiva è come gli scali che si affacciano sul Mediterraneo stiano guadagnando terreno su quelli del Nord Europa e di come continuino a crescere le Free zone, ma non sempre con successo. Non basta istituirle, è necessario saperle gestire e, per i porti, puntare su alcuni aspetti che si sono dimostrati vincenti: internazionalizzazione, intermodalità, rapporti con i centri di ricerca, innovazione, il tutto in modo sostenibile. Quello che gli studi hanno evidenziato come attrattivo sono i contenuti di quelle Free zone, ai primi due posti della classifica gli incentivi fiscali e i regimi particolari garantiti. Ma in questo scenario dove giocano i porti italiani? In campo internazionale o locale? E' Daniele Testi, La Spezia Terminal Container, a provare a dare una risposta. I porti italiani stanno crescendo e continueranno a farlo, con un tasso medio del 3% e picchi fino all'8% per Trieste e Venezia. Ed è proprio il Nord Adriatico che gioca già in ambito internazionale, con il 30 % dei volumi europei che si spostano nella zona sud del continente allungandosi fino a questi scali. Lì, nel Sud Europa, c'è la torta più grande dei traffici, lì si deve puntare. Un passo in avanti si farà con la nuova linea del Gottardo che si amplierà nel 2021, con il potenziamento del Brennero nel 2026, e con il completamento della Tavnon si sa quando. Abbiamo bisogno di diventare internazionali e per l'Italia significa necessariamente passare le Alpi. Ma una volta passate devono cambiare anche i porti che non possono ancora accogliere le nuove strutture ferroviarie che si andranno a creare. Allora sarà importante lavorare con gli interporti. Pensare sì ai porti, con fondali di almeno 15-18 metri, gru in grado di lavorare almeno 25 file, banchine da almeno 500 metri, ma anche guardare a sistemi ferroviari estesi e servizi legati a Lng. A chiudere la prima sessione Danilo Ricci di Tarros e Andrea Bardi, Itl, per una panoramica sul sistema dei territori del loro operato.



Panaro e la competitività dei porti italiani

Al tredicesimo posto del Liner Shipping Connectivity Index

Veziro Benetti

LA SPEZIA I porti italiani sono competitivi? A questa domanda ha risposto Alessandro Panaro, responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Mediterranean Economy di SRM (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). Presente a Bilog, Panaro ha rivelato che l'Italia si trova al tredicesimo posto al mondo del Liner Shipping Connectivity Index. Un indice, che semplificando, classifica i Paesi secondo la loro competitività in materia portuale e marittima. La posizione dei porti italiani, ha precisato Panaro, è determinata anche dal comportamento degli altri Paesi, soprattutto per le scelte strategiche operate da quelli che si trovano sulla sponda Sud del Mediterraneo. In primo luogo questi hanno aumentato gli investimenti in ambito logistico e portuale; in secondo luogo vantano alle spalle dei loro porti delle grandi e forti Free Zone con incentivi fiscali e doganali che consentono di attirare industrie manifatturiere, riuscendo così ad ispessire il tessuto logistico e marittimo



Al Bilog si parla di gigantismo navale, sostenibilità e resilienza

Giulia Sarti

LA SPEZIA Esponenti dei vari settori coinvolti nei cambiamenti che porteranno al 2030, anno zero soprattutto per la svolta ambientale attesa, si sono confrontati durante la tavola rotonda che ha chiuso la prima mattinata del Bilog 2019 in corso a La Spezia. Luigi Capitani, a rappresentare Uir, guarda alla resilienza (Looking to the maritime and shipping sector in 2030: how to boost competitiveness safeguarding a sustainable and resilient future era il titolo della tavola rotonda) come alla determinazione dei vari soggetti coinvolti di andare verso un obiettivo comune. Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** si domanda se la strada che stiamo percorrendo, inseguendo quella che definisce bulimia da container sia quella giusta. O piuttosto sarebbe meglio guardare a tutto quello che porterebbe un vero beneficio ambientale. Oltre alla sostenibilità ambientale, bisognerebbe tenere in considerazione anche a quella sociale ha detto Nereo Marcucci di Confetra. Il trend a cui assistiamo ha una logica che risponde a quelle del sistema a livello planetario? C'è una domanda a cui hanno provato a rispondere le Autorità portuali europee durante l'Espo a Livorno: il gigantismo navale è sostenibile in questo contesto? Gli risponde Zeno D'Agostino, al Bilog in rappresentanza proprio dell'associazione, che spiega come continuare a crescere, non porterà beneficio a livello operativo perchè è dimostrato che sopra un certo livello le cose non cambiano. Il gigantismo si deve fermare ma se nell'Est del mondo si hanno i costi per produrre grandi navi non sarà facile farlo. Grazie alle normative sempre più stringenti, forse siamo a un punto di svolta in cui si vedono i segnali dell'effetto della riduzione della capacità sottolinea il presidente Assarmatori Stefano Messina. Se solo 142 grandi navi, poco più di un milione di teu, si sono adeguate alla normativa sugli scrubber e sull'utilizzo di carburanti con basso tenore di zolfo, questo ci fa porre alcuni interrogativi conclude. Su questo aspetto per D'Agostino, tanto conta l'aspetto politico: Un Governo ritiene ad esempio che la ferrovia -spiega esemplificando- sia la cosa migliore per l'ambiente, per quello successivo meglio la strada allora come comportarci? Forse andrebbe rivisto quel rapporto pubblico-privato per arrivare a una soluzione condivisa. Chiude la mattina Bilog Rfi con Giulia Costagli, portando ad esempio il protocollo Envision che guarda alle opere dalla loro nascita, passando per il loro inserimento nei territori, fino al loro esercizio. Una soluzione che per l'ambiente non potrà forse essere la soluzione definitiva, ma che lancia verso un nuovo approccio, che non guarda soltanto all'investimento da mettere in campo per dare vita a quell'opera, ma all'intero ciclo di attività.



Bilog, La Spezia nel 2021 nel Corridoio Mediterraneo

I 450 iscritti a BILOG, realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale con il supporto organizzativo della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Blue Hub, Circle e la collaborazione del comune di Piacenza, hanno assistito oggi all'inaugurazione (cui erano presenti il Presidente dell'AdSP Carla Roncallo; il Sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini; il sindaco di Piacenza, Patrizia Barbieri; il Presidente della Liguria, Giovanni Toti; il VicePresidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Davide Mazzola) e alle sette sessioni in programma, tra cui quella dedicata al futuro del settore marittimo e navale nel 2030, moderata da Umberto Masucci, International Propeller Club, con la partecipazione, tra gli altri di Daniele Rossi, Presidente Assoporti; quella incentrata sui cyber rischi e la sicurezza informatica; la conferenza WestMed sulla Crescita Blu DG MARE, moderata da Laura Parducci, Blue Hub; L'ultimo miglio ferroviario e la e-logistica, moderato da Federica Montaresi, AdSP. Alexio Picco di Circle ha moderato la sessione sulle reti Ten-t e le opportunità offerte dal Cef2. Iveta Radiová, coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo, ha dato stamani un annuncio importante: Nel 2021 ha detto -, il mio corridoio sarà il vostro. Ciò significa che La Spezia e il suo porto entreranno nel Corridoio Mediterraneo (Est-Ovets) a pieno titolo, con le conseguenti maggiori opportunità di finanziamento, e il raddoppio della connettività dello scalo che già insiste su un'ulteriore direttrice, quella del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (Nord-Sud). L'evento è partito dal dialogo tra due territori che, come dice Carla Roncallo: Possiedono forti connessioni. Partendo da questo presupposto abbiamo provato a ragionare più in grande e ci siamo riusciti, facendo di questa realtà locale un punto di partenza per ampliare i ragionamenti a livello nazionale ed europeo sui temi che ci interessano e sui quali dobbiamo confrontarci. Una importante collaborazione sollecitata anche dal Sindaco di Piacenza che ha sottolineato come il dialogo tra territori rappresenti la strategia vincente :La nostra regione ha porti strategici ma è indubbio che è fondamentale lavorare anche con i porti liguri come quello della Spezia, naturale sbocco a mare del nostro territorio che vanta 11.000 addetti nella logistica, comparto che genera un fatturato di oltre un miliardo di euro. Il contesto e la presenza del Presidente Toti hanno offerto l'occasione per riparlare del raddoppio della linea Pontremolese, infrastruttura fondamentale che non può più attendere. Lo ha ribadito anche il sindaco Peracchini che ha lanciato da Bilog, un appello a tutte le istituzioni e alla politica perché non si perda più tempo. E' arrivato il momento delle risposte, e di un cambiamento di come è interpretato il futuro: non è più possibile una politica legata al minuto, ci vuole il coraggio di dare una prospettiva di grande respiro. La presenza dei principali attori industriali del settore, tutte le autorità, i patrocini del MISE, del MI e del Parlamento UE ci dicono che abbiamo percorso la direzione giusta, portando La Spezia, il nostro Porto, le nostre imprese e le infrastrutture del territorio al centro di un dibattito Europeo ed internazionale. Lo stato della logistica in Liguria, è buono perché continua a crescere. Quest'anno abbiamo segnato record quanto riguarda il traffico di contenitori, crescono le autostrade del mare e i traghetti che trasportano semirimorchi, crescono i traghetti passeggeri e le crociere in tutti e tre i nostri principali scali - ha detto Toti -. A questo punto serve un contraltare di infrastrutture terrestri e ferroviarie su cui aspettiamo ancora risposte convincenti dal governo, per non fare affondare la crescita dei nostri porti. E, tra le opere necessarie, c'è anche il raddoppio della Pontremolese. Domani, a partire dalle ore 9, altre cinque sessioni, la prima delle quali dedicata interamente al Sistema La Spezia e al ruolo del retroporto di Santo Stefano. I relatori, moderati da Anna Pucci capo servizio de La Nazione, sono Pablo Hoya, Zaldesa e Europlatform



Transportonline

La Spezia

ed i rappresentanti degli operatori locali tra cui Alessandro Laghezza,; Giorgio Bucchioni,; Andrea Fontana; 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; Renzo Provedel di SOS LOG; Dario Cingolani di LC3; Ugo Peruch di Mutti; Gabriele Marin di Air Liquide Biometano; Massimo Santori di IVECO; Sergio Renato Caimi di Dentro il Sole. ATENA organizza un panel dal titolo Dalle navi intelligenti alle navi autonome con Vincenzo Galati di Carnival Corporation; Matteo Masi di Wärtsilä, Giorgio Barbini di ABS; Alessandro Concialini di SeaSistema. A seguire la Tavola Rotonda: Il porto connesso e la sua logistica, moderata da Richard Morton, International Port Community Systems Association; Hans Rook; Peter Brasselers ; Fabrizio Perrone di Logistica Digitale; Marco Marsili di DG TAXUD; Mikael Lind; Sephanie Kleine; Vladimiro Durante. Ultima sessione, moderata da Alberto Quarati, The Medi Telegraph , quella dedicata a Il Porto del Futuro con Beatrice D'Auria; Roberto Cinquegrani, M.R.G. Consulting; Leonidas Pitsikas, PEOPLE TSolutions; Domenico Lattuca, CNIT. Le sessioni sono parte in lingua italiana e parte in lingua inglese con servizio di traduzione simultanea a disposizione dei partecipanti . www.bilog.it

Cristina Bianchi nuova Segretaria generale di Autorità portuale

RAVENNA Si era trattato di una delle richieste che erano echeggiate in maniera più insistita nel giorno in cui il commissario della **Autorità di sistema portuale**, Paolo Ferrecchi, si presentò alla comunità ravennate. Ma anche il primo intendimento espresso dalla stessa guida divia Antico Squero. Gli operatori avevano chiesto un "rafforzamento dell' organico dell' Adsp", e Ferrecchi aveva proposto "una veloce nomina di un nuovo segretario generale". In realtà da ieri è noto di come si tratti di una segretaria generale. L' ingegner Ferrecchi infatti ha proposto al Comitato di Gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi, che l' ha accolta. L' ingegner Bianchi, esperta di comprovata esperienza e quali ficazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico -amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, è dunque «da oggi nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero - commentano dall' Adsp -, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell' Ente». La Bianchi acquisisce le funzioni prima assolute da Paolo Ferrandino, sospeso dal gip Janos Barlotti a seguito dell' inchiesta sul semi -affondamento della Berkan B che ha interdetto dai pubblici uffici per un anno anche il presidente Daniele Rossi e il direttore tecnico Fabio Maletti.

Cristina Bianchi nuova Segretaria generale di Autorità portuale

Installazione artistica per riqualificare il giardino Deserto rosso

Start Romagna: «Al lavoro per risolvere il problema delle fermate»

Grecx - L'obiettivo è il recupero di spazi verdi attraverso l'arte e il coinvolgimento dei cittadini

Nati Romano



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Adsp, Bianchi segretario generale

Nei giorni scorsi il commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, ingegner Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi quale segretario generale facente funzioni della stessa **Autorità**. Il Comitato di gestione ha accolto la proposta positivamente e da ieri l' ing. Bianchi ricoprirà il ruolo di segretario generale (facente funzioni) dell' **AdSP** del Mare Adriatico centro settentrionale, sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino. «Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna - si legge in una nota dell' **Adsp** - è dunque da oggi nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell' ente».

NOTIZIE DAL TERRITORIO Ravenna

Si allungano le passerelle costruite sulle dune a Marina



Una passeggiata per le dune di Marina di Ravenna è stata realizzata in questi giorni. Le passerelle in legno, costruite sulle dune, si allungano di oltre 200 metri. L'opera è prevista in due fasi. La prima è stata completata nel corso dell'estate e la seconda è in corso di realizzazione. Le passerelle saranno in legno di pino e avranno una larghezza di 2,50 metri. La lunghezza totale delle passerelle sarà di oltre 200 metri. L'opera è prevista in due fasi. La prima è stata completata nel corso dell'estate e la seconda è in corso di realizzazione. Le passerelle saranno in legno di pino e avranno una larghezza di 2,50 metri. La lunghezza totale delle passerelle sarà di oltre 200 metri.

«Vongola, senza deroghe. Ue passa a rischio»



Adsp, Bianchi segretario generale

Nei giorni scorsi il commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, ingegner Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi quale segretario generale facente funzioni della stessa **Autorità**. Il Comitato di gestione ha accolto la proposta positivamente e da ieri l' ing. Bianchi ricoprirà il ruolo di segretario generale (facente funzioni) dell' **AdSP** del Mare Adriatico centro settentrionale, sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino.

ANNUNZIARIO

17 ottobre 2019



Caratterizzato da un'esperienza di oltre 50 anni nel settore della consulenza e della gestione aziendale, è disponibile per incarichi di natura professionale e amministrativa.

ANNUNZIARIO

17 ottobre 2019



Consulente aziendale con oltre 20 anni di esperienza nel settore della gestione amministrativa e contabile.

Imprenditore Azienda

cerca un professionista per la Ricerca e Sviluppo Commerciale (R&D) nel settore delle macchine utensili.

VENDESI ATTICO 215 MQ

NEL CENTRO DI RAVENNA, VIA DE GASPERI

Attico di 215 mq, in stile classico, con vista panoramica sulla città e sul mare. Completamente ristrutturato con materiali di alta qualità.

CONFERENZA

Il 20 ottobre 2019, alle ore 10.00, si terrà una conferenza pubblica per la partecipazione al procedimento di concessione delle autorizzazioni per la costruzione di un impianto fotovoltaico.



AdSP Mar Adriatico centrosettentrionale: Bianchi ricoprirà il ruolo di Segretario Generale

(FERPRESS) - **Ravenna**, 16 OTT - Il giorno 11 ottobre 2019 il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, ingegner Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di Gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi quale Segretario Generale facente funzioni della stessa Autorità. Il Comitato di Gestione - riferisce una nota dell' AdSP - ha accolto la proposta positivamente e da oggi, 16 ottobre 2019, l' ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo di Segretario Generale f.f. dell' AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale, sino al ripristino del Segretario Generale dottor Paolo Ferrandino. L' ingegner Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del **Porto di Ravenna** in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, è dunque da oggi nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell' Ente.



Il Nautilus

Ravenna

L'ingegner Cristina Bianchi nominata Segretario Generale AdSP Mare Adriatico centro settentrionale

Il Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale**, ingegner Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di Gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi quale Segretario Generale facente funzioni della stessa **Autorità**. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da oggi, 16 ottobre 2019, l' ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo di Segretario Generale f.f. dell' AdSP del **Mare Adriatico centro settentrionale**, sino al ripristino del Segretario Generale dottor Paolo Ferrandino. L' ingegner Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, è dunque da oggi nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell' Ente.



Cristina Bianchi nominata segretario generale facente funzioni dell' AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale

È componente del Comitato di gestione designato dalla Regione Emilia-Romagna L' ingegner Cristina Bianchi è stata nominata segretario generale facente funzioni dell' **Autorità** di Sistema Portuale del **Mare Adriatico Centro Settentrionale**. La nomina è stata proposta dal commissario straordinario dell' ente portuale, Paolo Ferrecchi, ed è stata accolta dal Comitato di gestione. Bianchi ha assunto l' incarico oggi e ricoprirà il nuovo ruolo sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino attualmente sospeso dalla funzione a seguito di un recente provvedimento giudiziario che ha determinato anche la sospensione del presidente e di un dirigente tecnico dell' ente (del 10 settembre 2019). Cristina Bianchi è già membro del Comitato di gestione dell' **AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale** quale componente designato dalla Regione Emilia-Romagna.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informARE. The main headline reads 'Cristina Bianchi nominata segretario generale facente funzioni dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale'. Below the headline, there is a sub-headline 'È componente del Comitato di gestione designato dalla Regione Emilia-Romagna' and a small portrait of Cristina Bianchi. The main text of the article is visible, detailing her appointment and the reasons for the interim arrangement. At the bottom of the screenshot, there is a search bar with a date range from October 16 to 17, 2019, and a language selection dropdown set to 'Italiano'. The footer contains contact information for informARE in Genova, Italy.

Cristina Bianchi nell'AdSp Ravenna

Massimo Belli

RAVENNA Cristina Bianchi è stata nominata segretario generale facente funzioni dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale. L' 11 Ottobre, Paolo Ferrecchi, commissario straordinario della stessa Autorità di Sistema, aveva proposto al Comitato di Gestione la nomina dell'ingegner Cristina Bianchi a tale carica. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da oggi, 16 Ottobre 2019, l'ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo di segretario generale facente funzioni dell'AdSp del Mare Adriatico centro settentrionale, sino al ripristino del segretario generale dottor Paolo Ferrandino. L'ingegner Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna. Dunque da oggi è nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell'Ente.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALCO SPAZIO SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. The article title is 'Cristina Bianchi nell'AdSp Ravenna' with a sub-headline 'Da oggi è segretario generale facente funzioni'. The author is 'Massimo Belli' and the date is '16 ottobre 2019'. There is a photo of Cristina Bianchi in an office setting. Below the photo is a detailed text block repeating the information from the main text on the page.

RAVENNA - Cristina Bianchi è stata nominata segretario generale facente funzioni dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale. L' 11 Ottobre, Paolo Ferrecchi, commissario straordinario della stessa Autorità di Sistema, aveva proposto al Comitato di Gestione la nomina dell'ingegner Cristina Bianchi a tale carica. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da oggi, 16 Ottobre 2019, l'ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo di segretario generale facente funzioni dell'AdSp del Mare Adriatico centro settentrionale, sino al ripristino del segretario generale dottor Paolo Ferrandino. L'ingegner Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del porto di Ravenna in rappresentanza della Reg...

AGENZIA MESSAGGERO MARITTIMO
 SERVIZIO INFORMATICO DEL PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE
 CRISTINA BIANCHI - RAVENNA
 SEGRETARIO GENERALE FACENTE FUNZIONI

Ravenna Today

Ravenna

Autorità Portuale, fumata bianca per il segretario generale: è l'ingegner Cristina Bianchi

Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da mercoledì l'ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino

Il commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di Gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi come segretario generale facente funzioni della stessa **Autorità**. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da mercoledì l' ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino. Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, è dunque nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell' ente. Nella foto Cristina Bianchi.

Auchan **IPERSIMPLY** **SIMPLY** **La convenienza sa d'Italia.** Dal 10 al 20 ottobre

RAVENNA TODAY **Economia**

Autorità Portuale, fumata bianca per il segretario generale: è l'ingegner Cristina Bianchi

Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da mercoledì l'ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino

Redazione
16 OTTOBRE 2019 13:58

I più letti di oggi

- Padre Pio: il santone e il suo ruolo di vescovo
- Classifica dei più letti
- A Lugo: il nuovo centro per la cultura e la ricerca
- Autorità Portuale, fumata bianca per il segretario generale: è l'ingegner Cristina Bianchi

Expo Elettronica
19-20 OTTOBRE 2019
FIERA DI FAENZA

Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di Gestione la nomina dell'ingegner Cristina Bianchi come segretario generale facente funzioni della stessa Autorità. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da mercoledì l'ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino.

Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, è dunque nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell'ente.

Stella Rosa Pizzetti - Ravenna Today

Cristina Bianchi nuova Segretaria Generale dell' Autorità Portuale

Il giorno 11 ottobre 2019 il Commissario Straordinario dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, ingegner Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di Gestione la nomina dell' ingegner Cristina Bianchi quale Segretario Generale facente funzioni della stessa **Autorità**. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e da oggi, 16 ottobre 2019, l' ingegner Bianchi ricoprirà il ruolo di Segretario Generale f.f. dell' AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale, sino al ripristino del Segretario Generale dottor Paolo Ferrandino. L' ingegner Bianchi, esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa, già membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, è dunque da oggi nelle condizioni di poter garantire quotidianamente la propria presenza in via Antico Squero, al fine di contribuire ad assicurare la piena e continuativa operatività dell' Ente.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below this is a search bar and a logo for 'moreno'. The main article is titled 'Cristina Bianchi nuova Segretaria Generale dell'Autorità Portuale' and is dated 16 October 2019. The article includes a photograph of Cristina Bianchi in an office setting. To the right of the main article, there are several smaller news snippets with images and brief headlines. At the bottom right, there is a 'YOUNGER COMMUNITY DAYS' banner.

The Medi Telegraph

Ravenna

Ravenna, nominato il nuovo segretario generale

Genova - Il Commissario Straordinario dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, ingegner Paolo Ferrecchi, ha proposto al Comitato di Gestione la nomina di **Cristina Bianchi** quale Segretario Generale facente funzioni della stessa **Autorità**. Il Comitato di Gestione ha accolto la proposta positivamente e «da oggi Bianchi ricoprirà il ruolo sino al ripristino del segretario generale Paolo Ferrandino» scrive l' Authority in una nota. Bianchi è «esperta di comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge 84/1994 nonché in materia tecnico-amministrativa» è già stata membro del Comitato di Gestione del Porto di Ravenna in rappresentanza della Regione Emilia Romagna.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Super navi, l' attracco ora si complica»

Italia Nostra esulta dopo la decisione della Regione di sottoporre il progetto crocieristico a valutazione: «Ne vedremo delle belle»

«Il decreto della Regione sulle valutazioni e le autorizzazioni ambientali e di protezione naturalistica ha chiesto, imposto in realtà, l' applicazione della Vas, la Verifica ambientale strategica sulla banchina al molo Clementino per le super navi da crociera. È una vittoria per noi certo, sempre attenti alle battaglie per la salvaguardia di persone e beni contro ogni forma di inquinamento, ma soprattutto per i cittadini di Ancona e per chi non la pensa come l' attuale amministrazione comunale». Esulta Maurizio Sebastiani, presidente di Italia Nostra Ancona dopo la delibera della Regione che ha decretato la necessità di sottoporre il progetto crocieristico ad un vaglio delle **autorità** competenti in materia: «**Autorità portuale**, ma soprattutto Comune di Ancona - aggiunge Sebastiani -, pensavano di procedere spediti, senza intoppi, verso la definizione del progetto ed il via libera alla progettazione esecutiva e addirittura ai lavori, così non sarà. Come minimo ora l' iter si fermerà per sei mesi, tempo durante il quale gli enti preposti dovranno fornire dati, approfondimenti tecnici e mille dettagli su cosa intendono fare al molo Clementino e come procedere. Successivamente si aprirà una finestra di un mese in cui chiunque, associazioni, cittadini e quant' altro, potranno presentare documenti e richieste di chiarimento. In pratica si apre una sorta di fase bis, un' inchiesta pubblica e aperta. Ne vedremo davvero delle belle. Ora la palla passa ai loro esperti, in tempi certi dovranno produrre un rapporto ambientale per correggere le carenze attuali, che sono parecchie». Sebastiani e l' architetto Riccardo Picciafuoco, membro della Commissione regionale bellezze naturali ed esperto del settore, entrano nel dettaglio e fanno una specie di lista di promossi e bocciati tra gli organismi chiamati a giudicare il progetto: «Dall' Asur, ma soprattutto dall' Arpam sono arrivate delle strigliate importanti. Finalmente l' agenzia regionale per l' ambiente è abbastanza autonoma. Le loro valutazioni impongono ad Ap e Comune di chiarire bene ogni punto della questione legata al rischio inquinamento. L' Arpam richiede approfondimenti e garanzie su acqua, aria, rifiuti e rumore, ossia su tutto lo spettro in discussione. Se non è una bocciatura quella. Bene ha fatto anche l' Asur a chiedere delle verifiche più puntuali ed esaustive. Certo non abbiamo parole sul comportamento tenuto dalla soprintendenza ai beni culturali delle Marche. Dare parere non ostativo alla colata di cemento in quella zona del porto e affermare che sotto il profilo paesaggistico non rappresenta un problema è davvero qualcosa di assurdo». Per essere precisi, la soprintendenza fornisce anche un parere a livello di rischio nei confronti delle testimonianze archeologiche dell' area e pone, al contrario, alcune valutazioni. Il riferimento è, ovviamente, all' Arco di Traiano, il simbolo storico più importante della città, aggredito da sempre dalle lavorazioni dell' attiguo cantiere navale, prezioso per quanto fragile. Di certo per la soprintendenza non è di importanza strategica il sito del porto Traiano, distante poche centinaia di metri, in abbandono quasi totale da anni. Al progetto hanno invece dato parere positivo Regione, **Autorità** d' Ambito e la Regione.

Il Resto del Carlino - 17 ottobre 2019 - ANCONA

«Super navi, l' attracco ora si complica»

Italia Nostra esulta dopo la decisione della Regione di sottoporre il progetto crocieristico a valutazione: «Ne vedremo delle belle»

di **ANCONA** - Il decreto della Regione sulle valutazioni e le autorizzazioni ambientali e di protezione naturalistica ha chiesto, imposto in realtà, l' applicazione della Vas, la Verifica ambientale strategica sulla banchina al molo Clementino per le super navi da crociera. È una vittoria per noi certo, sempre attenti alle battaglie per la salvaguardia di persone e beni contro ogni forma di inquinamento, ma soprattutto per i cittadini di Ancona e per chi non la pensa come l' attuale amministrazione comunale». Esulta Maurizio Sebastiani, presidente di Italia Nostra Ancona dopo la delibera della Regione che ha decretato la necessità di sottoporre il progetto crocieristico ad un vaglio delle **autorità** competenti in materia: «**Autorità portuale**, ma soprattutto Comune di Ancona - aggiunge Sebastiani -, pensavano di procedere spediti, senza intoppi, verso la definizione del progetto ed il via libera alla progettazione esecutiva e addirittura ai lavori, così non sarà. Come minimo ora l' iter si fermerà per sei mesi, tempo durante il quale gli enti preposti dovranno fornire dati, approfondimenti tecnici e mille dettagli su cosa intendono fare al molo Clementino e come procedere. Successivamente si aprirà una finestra di un mese in cui chiunque, associazioni, cittadini e quant' altro, potranno presentare documenti e richieste di chiarimento. In pratica si apre una sorta di fase bis, un' inchiesta pubblica e aperta. Ne vedremo davvero delle belle. Ora la palla passa ai loro esperti, in tempi certi dovranno produrre un rapporto ambientale per correggere le carenze attuali, che sono parecchie». Sebastiani e l' architetto Riccardo Picciafuoco, membro della Commissione regionale bellezze naturali ed esperto del settore, entrano nel dettaglio e fanno una specie di lista di promossi e bocciati tra gli organismi chiamati a giudicare il progetto: «Dall' Asur, ma soprattutto dall' Arpam sono arrivate delle strigliate importanti. Finalmente l' agenzia regionale per l' ambiente è abbastanza autonoma. Le loro valutazioni impongono ad Ap e Comune di chiarire bene ogni punto della questione legata al rischio inquinamento. L' Arpam richiede approfondimenti e garanzie su acqua, aria, rifiuti e rumore, ossia su tutto lo spettro in discussione. Se non è una bocciatura quella. Bene ha fatto anche l' Asur a chiedere delle verifiche più puntuali ed esaustive. Certo non abbiamo parole sul comportamento tenuto dalla soprintendenza ai beni culturali delle Marche. Dare parere non ostativo alla colata di cemento in quella zona del porto e affermare che sotto il profilo paesaggistico non rappresenta un problema è davvero qualcosa di assurdo». Per essere precisi, la soprintendenza fornisce anche un parere a livello di rischio nei confronti delle testimonianze archeologiche dell' area e pone, al contrario, alcune valutazioni. Il riferimento è, ovviamente, all' Arco di Traiano, il simbolo storico più importante della città, aggredito da sempre dalle lavorazioni dell' attiguo cantiere navale, prezioso per quanto fragile. Di certo per la soprintendenza non è di importanza strategica il sito del porto Traiano, distante poche centinaia di metri, in abbandono quasi totale da anni. Al progetto hanno invece dato parere positivo Regione, **Autorità** d' Ambito e la Regione.

Waterfront, nuove luci C'è l'ok definitivo



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il presidente Giampieri invoca la Vas: «La banchina deve essere in sicurezza»

Molo Clementino, valutazione ambientale strategica per evitare problemi: «Il progetto è stato realizzato per garantire tutti»

di Pierfrancesco Curzi Fare ricorso alla Vas. Non stiamo parlando della Var, il tecnologico sistema di valutazione calcistica, la moviola di un tempo per intenderci, quanto della Valutazione ambientale strategica, ossia la procedura che dovrà accertare eventuali problematiche legate alla variante al Piano regolatore portuale di Ancona per il banchinamento del Molo Clementino. In soldoni il nuovo terminal di attracco delle supernavi da crociera, con cadenza giornaliera per cinque mesi l'anno, progetto che molte discussioni ha sollevato e continuerà a sollevare. In campo si affrontano due visioni, quella dell' **Autorità portuale** e del Comune di Ancona, enti promotori dello sviluppo crocieristico e del traffico passeggeri in genere, mentre all'altra parte ci sono tutti quelli che prevedono rischi per l'inquinamento della città. In mezzo, come ente terzo, possiamo annoverare l'Arpam, l'agenzia regionale per l'ambiente, che nel decreto presentato dalla dirigenza dell'ente di valutazione preposto, interno alla Regione, solleva i dubbi maggiori. Secondo il direttore dell'Arpam, Giancarlo Marchetti «non si tratta di dubbi, ma di quesiti che noi abbiamo posto, come è normale che sia, per avere un'idea chiara di quelli che potranno essere i vari impatti sulle varie tipologie di potenziale inquinamento, acustico, delle polveri e così via». Una delle due parti coinvolta in questa discussione a distanza è rappresentata, principalmente, dall' **Autorità portuale** di Ancona, capofila assieme al Comune per la realizzazione dell'opera, prevista entro il 2023. Un primo approccio con la cittadinanza, proprio sul tema del progetto crociera, c'era stato pochi mesi fa durante un incontro pubblico a palazzo Ferretti, sede del Museo Archeologico delle Marche. Ora si entra nel vivo. Ne parliamo col presidente, Rodolfo Giampieri. **Presidente, l'applicazione della Vas per voi rappresenta un problema?** «No, tutt'altro, sapevamo che sarebbe venuto il momento di superare questa fase, ne eravamo consapevoli. Guardi, a chiedere l'esercizio della Vas siamo stati proprio noi per il massimo della tutela. Avere, per legge, i requisiti a posto è un vantaggio e una sicurezza anche per noi. Il progetto deve essere a garanzia di tutti». **Una tappa del percorso insomma?** «Esatto, nella road map c'è anche la Vas come, più avanti, ci sarà anche la Via, la valutazione di impatto ambientale, con una differenza». Cioè? «Mentre la Vas poteva non servire, o meglio poteva non sollevare alcuna richiesta, la Via sarà appannaggio del Ministero dell'Ambiente e sarà un passaggio obbligatorio. Deve essere chiaro, lo avevo ricordato anche nella serata al Museo Archeologico, noi vogliamo, come tutti i cittadini di Ancona, sostenibilità e trasparenza. Non abbiamo secondi fini, per questo esistono queste figure di garanti terzi delle procedure». **Quindi nessun intoppo di natura operativa e temporale?** «No, sapevamo di questi passi da fare e quindi il processo di visione del progetto ce lo aspettavamo».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Siamo nei tempi, nessun intoppo fino a questo punto. Una cosa deve essere chiara inoltre» Dica. «La Valutazione Ambientale Strategica della variante del Prg del porto non boccia e non promuove nessuno, semplicemente, fornisce soltanto delle linee guida entro le quali attenersi nel momento di realizzare un' opera, in questo caso importante, come la nuova banchina per l' approdo delle grandi navi da crociera». **Presidente Giampieri, con 2 ettari di cementificazione per la banchina e l' ormai imminente via libera al raddoppio della capacità di ormeggio e di lavoro dello stabilimento Fincantieri nella stessa area, non pensa si possa correre il rischio di un sovraffollamento delle attività?** «Domanda legittima, ma quanto fatto fino ad ora in fase di studio ha consentito di eliminare qualsiasi tipo di problema in tal senso. Eventualmente sarebbe complicato far convivere i due progetti qualora i lavori di adattamento strutturale vengano svolti nello stesso periodo, ma questo non accadrà». **Però a livello di spazi di manovra non potrebbero sorgere delle problematiche?** «Le assicuro che è stata fatta un' attenta valutazione e non si correrà alcun problema».

Porti: Ancona, variante Molo clementino assoggettabile a Vas

Per nuovo terminal crociere. Autorità sistema, iter è garanzia

(ANSA) - **ANCONA**, 16 OTT - "Al momento si è nella fase della Vas (Valutazione ambientale strategica) per l'attuazione della variante localizzata al Molo Clementino del **porto** di **Ancona**. La Via (Valutazione impatto ambientale) sarà un ulteriore passaggio previsto dalla legge per la richiesta al ministero dell' Ambiente nella fase di progettazione definitiva ed esecutiva". Così l' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale sull' iter che porterà a realizzare un nuovo terminal crociere. L' Authority "ha fatto richiesta di verifica di assoggettabilità a Vas alla Regione", ottenendo una risposta positiva: "Ora comincia la procedura di Vas che riteniamo imprescindibile per la corretta prosecuzione del progetto". La verifica di assoggettabilità a Vas sul banchinamento del molo Clementino da parte della Regione, osserva l' Autorità di sistema portuale, "è un passaggio obbligatorio per legge, indispensabile nell' iter autorizzativo a tutela e garanzia della salvaguardia dell' ambiente, dei cittadini e di chi lavora in **porto**, non un elemento straordinario ma di normale amministrazione". La Vas "avrà il compito di dare le indicazioni e le prescrizioni che dovranno essere fatte proprie nella progettazione definitiva ed esecutiva da parte dei progettisti". L' esito di assoggettabilità a Vas, con le "prime indicazioni sugli approfondimenti e valutazioni di carattere ambientale da effettuare", consentirà all' Autorità di sistema portuale di "redigere un rapporto che analizzi tutti gli aspetti di carattere ambientale prevedendo le relative mitigazioni a tutela dell' ambiente, della salute dei cittadini e di chi lavora in **porto** in un corretto rapporto dei rispettivi ruoli delle diverse amministrazioni dello Stato".(ANSA).



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Waterfront, nuove luci C'è l'ok definitivo

La Giunta dà il via libera al progetto per illuminare il percorso fino al centro Investimento importante

Via libera alla nuova illuminazione del Waterfront di Ancona. Presto il nuovo profilo urbano nella zona più suggestiva del capoluogo grazie ad una riprofilatura garantita da 350 punti luce. La visione rivoluzionaria dell'immagine della città. La Giunta comunale dorica, nella consueta riunione del martedì, ha approvato il progetto definitivo di illuminazione waterfront fino al centro città. Il bando di gara sarà emesso entro l'anno. Grazie al partenariato tra Comune di Ancona, **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico centrale, Soprintendenza, Università Politecnica delle Marche (in rete per l'attuazione dell'imponente progetto del Piano strategico del capoluogo Iti Waterfront 3.0 e destinatario di un finanziamento di 6,32 milioni di euro) si mette mano ad una componente essenziale dell'intervento complessivo, costituita dall'illuminazione del waterfront, con 350 punti luce principali che ne ridisegneranno il profilo e la zona più antica e pregevole della città. Oltre alla riduzione dei consumi energetici (fonti luminose ad alto risparmio e alta durata, con notevole riduzione dell'inquinamento luminoso) si procede alla valorizzazione di quest'area che si avvia verso una importante trasformazione e rifunzionalizzazione, e alla non meno importante e parallela attivazione di servizi tecnologici integrati, in termini di sicurezza e fruibilità (wi-fi), necessari in un'area **portuale** e di grande movimento passeggeri e merci. «Stiamo lavorando per rendere Ancona più bella, più attenta all'ambiente, più innovativa e più sicura _ afferma il sindaco Valeria Mancinelli_. Così sarà la nuova illuminazione del waterfront, che va dal Porto Antico alla Mole, dal Guasco a corso Mazzini. Essa prevede 500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l'accesso Wi-Fi e, in alcune aree sensibili, dotati di telecamere di videosorveglianza. E' un programma molto articolato come suggerisce il progetto definitivo approvato ieri in giunta. Lo avevamo previsto nel Piano Strategico, abbiamo ottenuto le risorse necessarie, oltre 2 milioni, con finanziamenti europei e la partnership col porto. Ora, a breve, si parte con la gara d'appalto».

«Super navi, l'attracco ora si complica»
Inizia l'attesa multi-anno per la decisione della Regione di autorizzare il progetto crocieristico a valutazione «da zero» delle Infrastrutture. La Regione Marche ha deciso di autorizzare il progetto crocieristico a valutazione «da zero» delle Infrastrutture. La Regione Marche ha deciso di autorizzare il progetto crocieristico a valutazione «da zero» delle Infrastrutture.

Waterfront, nuove luci C'è l'ok definitivo
La Giunta dà il via libera al progetto per illuminare il percorso fino al centro. Investimento importante. La Giunta comunale dorica, nella consueta riunione del martedì, ha approvato il progetto definitivo di illuminazione waterfront fino al centro città.

Gli studenti a caccia di rinnovi anni sneg
L'Università Politecnica delle Marche ha deciso di autorizzare il progetto crocieristico a valutazione «da zero» delle Infrastrutture.



Luci hi-tech, telecamere e internet Via libera al progetto Waterfront

Nuova illuminazione tra il porto antico e Porta Pia. Connessioni Wi-Fi e spycam nelle zone più a rischio

IL RESTYLING ANCONA Non solo un effetto scenografico, garantito da un' illuminazione hi-tech dal porto antico a Porta Pia, dal Guasco a corso Mazzini, puntando fari a led su venti palazzi e monumenti simbolo di Ancona. Ma anche una connessione più smart alla rete ed effetti concreti sulla sicurezza, garantiti sia dalla riduzione delle zone buie in città, sia per le nuove spycam che saranno attivate. In più, mettere in conto una riduzione della bolletta energetica del 50% nelle vie e nelle piazze interessate dalla nuova illuminazione del waterfront. Lavori in 180 giorni Il progetto definitivo, come annunciava ieri di buon mattino via social il sindaco Valeria Mancinelli, è stato approvato martedì dalla giunta comunale e «ora a breve - promette il primo cittadino - si parte con la gara d' appalto». Nel progetto sono previsti 180 giorni per l' esecuzione delle opere, ma prima si dovrà attendere la pubblicazione del bando europeo e l' aggiudicazione dell' appalto. Difficile fare previsioni puntuali, ma a Palazzo del popolo sperano di poter selezionare la ditta (o il raggruppamento di imprese) in tempo utile per avviare i lavori per l' estate del prossimo anno e vederli conclusi nel giro di 4 o 5 mesi, in tempo per il Natale 2020, magari con una cerimonia d' illuminazione unica per l' accensione delle luci sul porto e delle luminarie in centro, ruota panoramica compresa. Cos' è previsto, lo spiega in sintesi il sindaco, accennando ai «500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l' accesso Wi Fi e (in alcune aree sensibili) dotati di telecamere di videosorveglianza». Un intervento «previsto nel Piano Strategico, abbiamo ottenuto le risorse necessarie (oltre 2 milioni) con finanziamenti europei e la partnership col porto». Si tratta di un investimento da 2 milioni e 260mila euro, coperto dai fondi europei del bando lti assegnati al Comune di Ancona e dai 400mila euro messi a disposizione dall' **Autorità portuale**, perché tra i lavori previsti ci sono anche la rimozione della torre faro in prossimità dell' Arco Clementino e la nuova illuminazione del percorso pedonale e delle mura tra Portella della Loggia e gli ex-magazzini del sale. L' iter si era rimesso in moto un mese fa con il via libera della conferenza di servizi tra gli enti coinvolti: Comune, **Autorità portuale**, Capitaneria di porto, Soprintendenza, Curia Vescovile, Anconambiente e gestori delle reti. Durante l' estate avevano esaminato, proponendo alcuni correttivi, il progetto di fattibilità presentato dal pool di progettisti guidato dallo Studio Sardellini Marasca Architetti di Ancona che a dicembre aveva vinto il bando europeo di progettazione. I fondi europei Poi c' è stato un ultimo controllo da parte di una società esterna incaricata dal Comune e l' altro ieri la giunta ha dato via libera. Ora l' amministrazione conta di pubblicare il bando europeo per la fornitura e la posa in opera della nuova illuminazione entro dicembre, anche per esigenze di rendicontazione nel 2019 dei fondi europei assegnati al progetto lti Waterfront 4.0, di cui la nuova illuminazione è solo una tranche. Il progetto appena passato in giunta propone un itinerario scenografico di luci a geometria variabile, controllato da una telegestione che con un semplice pc permette di selezionare anche quali monumenti o scorci urbani illuminare in base alle situazioni e agli eventi. Saranno valorizzati dalla nuova illuminazione circa 20 beni monumentali, simboli laici e religiosi di Ancona, che si snodano sia sul fronte mare che sui tre colli affacciati sul mare, il Duomo sul colle Guasco, il Faro Vecchio sul colle dei Cappuccini e la Cittadella sul colle Astagno. Corso Mazzini Tra gli edifici che saranno illuminati da una luce studiata apposta per valorizzarne



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il pregio, ci sono palazzo degli Anziani, luoghi di culto come San Ciriaco e Santa Maria della Piazza, porta Santa Maria e la loggia dei Mercanti, la statua di Traiano e Porta Pia, ma anche il vecchio faro, la cupola degli Scalzi e alcune parti delle mura della Cittadella. Accogliendo una richiesta dei commercianti del centro, si è deciso di inserire anche una prolunga che dalle Muse risale corso Mazzini fino a piazza Roma, uno scorcio ora scarsamente illuminato. Sostituendo vecchi fari e lampioni, il Comune potrà dimezzare il costo della bolletta energetica nelle zone interessate: merito dei nuovi fari a led a basso assorbimento di energia e degli alimentatori elettronici connessi a un sistema di controllo per la regolazione dell' emissione luminosa. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dalla scalinata in piazza Dante agli scavi romani

Inaugurate ad aprile le sale del basamento appena restaurate nei sotterranei di Palazzo degli Anziani, l'illuminazione del waterfront è la seconda tappa della riqualificazione del fronte mare che prevede investimenti per 7 milioni e 790 mila euro. Il bando regionale vinto dal Comune nel 2016 ha assegnato al progetto Ili Waterfront 4.0 ben 6 milioni 230 mila euro di fondi europei, mentre 1 milione e 560 mila euro è la quota di finanziamento dei partner: l' **autorità portuale**, l' Ismar Cnr, la Soprintendenza e il Comune. Previsti i nuovi gradoni della scalinata De Carlo, da palazzo degli Anziani fino a piazza Dante, la nuova sede Ismar-Cnr, a fianco di Fincantieri, la valorizzazione degli scavi accanto alla scalinata, la ristrutturazione dell' attraversamento del porto romano, e la valorizzazione della Casa del capitano del porto e il restyling delle facciate di palazzo degli Anziani.

Primo piano • Ancona

I numeri

- 7.790.000 € Fondo della nuova illuminazione waterfront da fondi europei e ex ASSETTA e dell'Autorità portuale
- 6.230.000 € I nuovi punti luce, soprattutto tra i nodi di installazione di lampade di tecnologia smart a spettro
- 1,560.000 € I capitali comunali da sottoporre all'asta sul waterfront e per il resto, che garantirà il resto
- 1,560.000 € Il maggior valore a livello energetico garantito dalle nuove lampade nelle aree illuminate dal progetto



Dalla scalinata in piazza Dante agli scavi romani

Luci hi-tech, telecamere e internet
Via libera al progetto Waterfront

Nuova illuminazione tra il porto antico e Porta Pia. Connessioni Wi-Fi e spymon nelle zone più a rischio

Le altre opere

Dalla scalinata in piazza Dante agli scavi romani

Le altre opere

Le altre opere



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La giunta ha approvato il progetto definitivo per l' illuminazione del Waterfront

Il progetto prevede 500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l' accesso Wi Fi e (in alcune aree sensibili) dotati di telecamere di videosorveglianza

La Giunta nella consueta riunione del martedì ha ieri approvato il progetto definitivo di illuminazione waterfront fino al centro. Il bando di gara sarà emesso entro l' anno. "Stiamo lavorando per rendere **Ancona** più bella, più attenta all' ambiente, più innovativa e più sicura- afferma il sindaco Valeria Mancinelli -. Così sarà la nuova illuminazione del waterfront, che va dal **Porto** Antico - **Ancona** alla Mole, dal Guasco a corso Mazzini. Essa prevede 500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l' accesso Wi Fi e (in alcune aree sensibili) dotati di telecamere di videosorveglianza. E' un programma molto articolato come suggerisce il progetto definitivo approvato ieri in giunta. Lo avevamo previsto nel Piano Strategico, abbiamo ottenuto le risorse necessarie (oltre 2 milioni) con finanziamenti europei e la partnership col **porto**. Ora, a breve, si parte con la gara d' appalto". Grazie al partenariato tra Comune di **Ancona**, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Soprintendenza, Università Politecnica delle Marche- in rete per l' attuazione dell' imponente progetto del Piano strategico del capoluogo lti Waterfront 3.0 e destinatario di un finanziamento di 6,32 milioni di euro- si mette mano ad una componente essenziale dell' intervento complessivo, costituita dall' illuminazione del waterfront, con 350 punti luce che ne ridisegneranno il profilo e la zona più antica e pregevole della città. Oltre alla riduzione dei consumi energetici (fonti luminose ad alto risparmio e alta durata, con notevole riduzione dell' inquinamento luminoso) si procede alla valorizzazione di quest' area che si avvia verso una importante trasformazione e rifunzionalizzazione, e alla non meno importante e parallela attivazione di servizi tecnologici integrati, in termini di sicurezza e fruibilità (wi-fi), necessari in un' area portuale e di grande movimento passeggeri e merci. L' investimento per la nuova illuminazione - che interesserà un percorso che dalla lanterna si snoda fino a piazza della Repubblica e di lì a Porta Pia, interessando anche il Duomo, Santa Maria della Piazza, Loggia dei Mercanti, Arco Clementino e Arco di Traiano e la via Maestra, da piazza del Senato a piazza della Repubblica- è pari a 2 milioni e 260.000 euro.

Da noi, la PRIMA SPESA con scorda mai

ANCONA TODAY Politica

La giunta ha approvato il progetto definitivo per l'illuminazione del Waterfront

Il progetto prevede 500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l'accesso Wi Fi e (in alcune aree sensibili) dotati di telecamere di videosorveglianza

1 **Realizzazione**
16 ottobre 2019

2 **Valia di controllo del nuovo comandante della guardia di finanza, in comando il generale Giuseppe**

3 **Incendio nei salotti a Traiano, Roberto Diogene rimasta da Roberto Di Piazza**

4 **La giunta ha approvato il progetto definitivo per l'illuminazione del Waterfront**

La Giunta nella consueta riunione del martedì ha ieri approvato il progetto definitivo di illuminazione waterfront fino al centro. Il bando di gara sarà emesso entro l'anno. "Stiamo lavorando per rendere Ancona più bella, più attenta all'ambiente, più innovativa e più sicura- afferma il sindaco Valeria Mancinelli -. Così sarà la nuova illuminazione del waterfront, che va dal Porto Antico - Ancona alla Mole, dal Guasco a corso Mazzini. Essa prevede 500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l'accesso Wi Fi e (in alcune aree sensibili) dotati di telecamere di videosorveglianza. E' un programma molto articolato come suggerisce il progetto definitivo approvato ieri in giunta. Lo avevamo previsto nel Piano Strategico, abbiamo ottenuto le risorse necessarie (oltre 2 milioni) con finanziamenti europei e la partnership col porto. Ora, a breve, si parte con la gara d' appalto". Grazie al partenariato tra Comune di Ancona, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Soprintendenza, Università Politecnica delle Marche- in rete per l'attuazione dell'imponente progetto del

Approvata dalla Giunta comunale di Ancona la nuova illuminazione waterfront

Prevista l'installazione di 500 punti luce a basso consumo energetico

La Giunta nella consueta riunione del martedì ha ieri approvato il progetto definitivo di illuminazione waterfront fino al centro. Il bando di gara sarà emesso entro l'anno. "Stiamo lavorando per rendere **Ancona** più bella, più attenta all'ambiente, più innovativa e più sicura- afferma il sindaco Valeria Mancinelli -. Così sarà la nuova illuminazione del waterfront, che va dal **Porto Antico - Ancona** alla Mole, dal Guasco a corso Mazzini. Essa prevede 500 nuovi punti luce a basso consumo energetico, predisposti per l'accesso Wi Fi e (in alcune aree sensibili) dotati di telecamere di videosorveglianza. E' un programma molto articolato come suggerisce il progetto definitivo approvato ieri in giunta. Lo avevamo previsto nel Piano Strategico , abbiamo ottenuto le risorse necessarie (oltre 2 milioni) con finanziamenti europei e la partnership col **porto**. Ora, a breve, si parte con la gara d' appalto". Grazie al parternariato tra Comune di **Ancona**, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Soprintendenza, Università Politecnica delle Marche - in rete per l' attuazione dell' imponente progetto del Piano strategico del capoluogo lti Waterfront 3.0 e destinatario di un finanziamento di 6,32 milioni di euro - si mette mano ad una componente essenziale dell' intervento complessivo, costituita dell' illuminazione del waterfront, con 350 punti luce che ne ridisegneranno il profilo e la zona più antica e pregevole della città. Oltre alla riduzione dei consumi energetici (fonti luminose ad alto risparmio e alta durata, con notevole riduzione dell'inquinamento sonoro) si procede alla valorizzazione di quest' area che si avvia verso una importante trasformazione e rifunzionalizzazione, e alla non meno importante e parallela attivazione di servizi tecnologici integrati, in termini di sicurezza e fruibilità (wi-fi), necessari in un' area portuale e di grande movimento passeggeri e merci. L' investimento per la nuova illuminazione - che interesserà un percorso che dalla lanterna si snoda fino a piazza della Repubblica e di lì a Porta Pia, interessando anche il Duomo, Santa Maria della Piazza, Loggia dei Mercanti, Arco Clementino e Arco di Traiano e la via Maestra, da piazza del Senato a piazza della Repubblica - è pari a 2 milioni e 260.000 euro.



Port Mobility, il Tribunale dà ragione alla Medov

SENTENZA «Port Mobility spa ha abusato della posizione dominante garantita nel porto di Civitavecchia dai provvedimenti dell' **Autorità** di **Sistema portuale** e così ha potuto imporre all' utenza, per anni, tariffe maggiorate a piacimento e del tutto ingiustificate. Con grave danno degli utenti». E' quanto deciso dal Tribunale di Roma. A darne notizia è la società ricorrente Medov che parla di «picconata sia per Port Mobility che per Molo Vespucci. La sentenza conferma quanto Medov ribadisce da anni, e cioè che attraverso abusi e conflitti di interesse, Port Mobility ha operato differenziazioni tariffarie ingiustificate a danno dell' utenza e della Medov. Il Tribunale ha stabilito di conseguenza il diritto di Medov ad un congruo risarcimento, comprensivo di interessi e rivalutazione monetaria. Per un importo totale nell' ordine del mezzo milione. Con il beneplacito dell' Authority, Port Mobility - ribadisce Medov - ha imposto gabelle ingiustificate a carico di armatori e agenti marittimi. In questa situazione stride il silenzio di Molo Vespucci, che dopo aver difeso la posizione di Port Mobility, ora tace di fronte a pronunce giudiziarie che sanciscono il fallimento di una politica orientata a favore di un operatore e a danno di tutto il porto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a page from the newspaper 'Il Messaggero' (Civitavecchia edition). The main headline is 'Mozione Enel, ancora niente accordo'. Below it, there are several smaller articles and photos. One article is titled 'Lavori stradali male eseguiti, Frascarelli contrattacca'. Another is 'Porto, si riunisce il Comitato di gestione giornata chiave per il futuro delle merci'. There are also photos of people and a small advertisement for 'Il Messaggero' at the bottom right.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, si riunisce il Comitato di gestione giornata chiave per il futuro delle merci

AUTHORITY Oggi è la giornata decisiva per il futuro delle merci nello scalo. Il Cfft è stato chiaro, se entro oggi non arriverà una decisione dell' **Autorità portuale** sulle possibilità di accosto, saranno a rischio i contratti in essere, ma anche i futuri traffici. «Per la prossima settimana sono in calendario fa sapere Cfft una serie di incontri con probabili nuovi clienti e dobbiamo arrivare con risposte certe. In caso contrario tutti i contatti presi nei mesi scorsi saranno inutili. Ma da questa decisione dell' **Authority** non dipende solo il futuro della nostra azienda. Come ha rimarcato anche il presidente della Compagnia **portuale**, si ipotizza il destino di tutte le imprese portuali». Un destino sul quale influirà molto anche la posizione che assumerà oggi il Comitato di gestione. Tra gli argomenti all' ordine del giorno, oltre alle comunicazioni del presidente Francesco Maria di Majo sull' accordo Comune-**Authority**, c' è la banchina 24. «Banchina 24 provvisoria interdizione per motivi di sicurezza/aggiornamento delle attività commerciali del porto funzionali allo sviluppo dell' interporto», queste le righe che spiegano l' ordine del giorno, in cui si accenna all' impossibilità di utilizzo dell' accosto pubblico per problemi strutturali. Per le merci deperibili l' unica alternativa è lo scarico all' attigua 25 sud (spesso però utilizzata dalle navi da crociera). «La scelta degli accosti e l' utilizzo della banchine - spiega il rappresentante del Pincio, Giuseppe Lotto - non è oggetto di votazione, è una decisione che spetta al presidente dell' Adsp. Noi daremo solo un parere ed è chiaro che siamo per favorire l' arrivo di nuovi traffici». La riunione odierna non si terrà a Molo Vespucci, ma alle 11,30 alla Regione, spostamento richiesto dal rappresentante della Pisana, Roberto Fiorelli. **RISERVATA.**

The screenshot shows a newspaper page with several articles. The main headline is 'Mozione Enel, ancora niente accordo'. Below it, there are smaller headlines: 'Porto, si riunisce il Comitato di gestione giornata chiave per il futuro delle merci' and 'Port Mobility, il Tribunale dà ragione alla Medov'. There are also some photos and smaller text blocks. At the bottom right, there is a small advertisement for 'Il Messaggero' newspaper.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE

Civitavecchia, Medov batte Port Mobility

Genova - «Port Mobility Spa ha abusato della posizione dominante garantita nel porto di Civitavecchia dai provvedimenti dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale e così ha potuto imporre all' utenza, per anni, tariffe maggiorate a piacimento e del tutto ingiustificate. Con grave danno degli utenti». È il commento dell' agenzia Medov in riferimento alla sentenza del Tribunale di Roma, sezione per le imprese, che ha condannato Port Mobility per la sua posizione all' interno del porto. «È un colpo tanto per la società quanto per Molo Vespucci (sede dell' Authority portuale di Civitavecchia, ndr)il cui silenzio di queste ore restituisce perfettamente il comprensibile imbarazzo del suo management» scrive ancora Medov. La sentenza di ieri «conferma una volta per tutte quanto Medov ribadisce da anni: Port Mobility ha agito in porto in posizione di monopolista (circostanza sulla quale anche il Tar del Lazio aveva già espresso gravi censure nei mesi scorsi) e ha operato differenziazioni tariffarie ingiustificate a danno dell' utenza e della Medov, concretizzando una condotta abusiva». Il Tribunale - continua la nota dell' agenzia - ha stabilito di conseguenza il diritto di Medov «ad un congruo risarcimento comprensivo di interessi e rivalutazione monetaria. Per un importo totale nell' ordine del mezzo milione di euro». «Medov, che sta conducendo una battaglia per un mercato portuale regolare e disciplinato da regole corrette e trasparenti, non può non esternare la preoccupazione che il perdurare di questo atteggiamento dell' amministrazione conduca a conseguenze ancora più pesanti, sotto forma della rinuncia dei grandi gruppi armatoriali a scalare il nostro porto».



Napoli: Massimo Clemente designato componente del Comitato di Gestione dell' AdSP Mar Tirreno centrale

LUIGI NAPOLI

(FERPRESS) - Napoli, 16 OTT - Il sindaco metropolitano di Napoli, Luigi de Magistris ha designato, quale componente del Comitato di Gestione dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale** il dott. Massimo Clemente. Massimo Clemente, laureato in architettura, è attualmente dirigente di ricerca nel Consiglio Nazionale delle Ricerche IRISS (Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo) e direttore del Comitato scientifico internazionale di RETE International Association for Collaboration between Ports and Cities. La sua attività di ricerca è focalizzata sulle città di mare e portuali con particolare attenzione alla dimensione pubblica di mare e waterfront come beni comuni.



Cronache di Salerno

Salerno

DOMENICO DE ROSA SMET

Si consolida l' eccellenza nel traffico rotabile con una crescita del 5%

«La crescita ro/ro testimonia che il futuro del pianeta è legato ai trasporti intermodali» Si consolida ulteriormente l' eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall' **Autorità Portuale** del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018. "La crescita del segmento ro/ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza - ha dichiarato Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET - Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l' intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto". Ed ha aggiunto: "Per il network di Autostrade del Mare, Salerno è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto inter modale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer". red.cro.

Cronache Salerno 17 ottobre 2019

I FATTI DEL GIORNO 7

Lex sindaco era accusato di appropriazione indebita degli affitti

Compendio di Nettuno, Voza proscioltto dall'accusa

Di Sciala (FI), cosa dice De Luca dei 1000 bambini senza terapie a Salerno?

Si consolida l' eccellenza nel traffico rotabile con una crescita del 5%



Salerno Terminal patto per rilanciare traghetti e crociere

Diletta Turco

Quasi 700mila persone nei mesi del 2019 hanno usato traghetti e aliscafi in partenza e in arrivo dal porto Masuccio, e altri 160mila, invece, hanno avuto come scalo la Stazione marittima. Si traduce con queste cifre il peso dell' economia turistica blu del territorio salernitano. Il dato viene fuori anche dall' ultimo bollettino statistico dell' **Autorità di sistema** del mar Tirreno centrale che, analizzando le cifre ferme al mese di agosto, parla di un aumento del 17% dei passeggeri in transito rispetto ai primi otto mesi dell' anno precedente. E sono proprio questi i numeri che fanno da carta d' identità alla nascita della Salerno Terminal Passeggeri, la nuova società di gestione del terminal crociere formata dall' unione tra Salerno Stazione Marittima SpA (con i suoi 53 soci) e Salerno Cruises srl, che sarà presentata ufficialmente domani nell' ambito dell' Italia Cruise Day, ovvero il forum nazionale della crocieristica italiana in programma a Cagliari. All' Italian Cruise Day aderiscono 19 porti italiani: a quello di Salerno è stato riconosciuto inoltre il privilegio di avere a disposizione venti minuti di spazio informativo aggiuntivo nell' ambito de «La Casa dei Porti», un attestato a livello nazionale e internazionale che testimonia dell' importanza che il mondo vacanziero-marittimo riserva allo scalo salernitano. Una vetrina privilegiata, insomma, per illustrare l' offerta crocieristica dello scalo salernitano che nell' anno 2019 ha fatto registrare una crescita rispetto al 2018. LE CIFRE E a dirlo sono i numeri che stanno per andare in archivio, relativi al 2019 e che fanno tutti registrare un significativo segno più alle voci turisti, navi, imbarchi, scali: 85.463 i passeggeri sbarcati da navi crociera (a fine anno saranno 99.000), +36% rispetto al 2018; 75 le navi (63 lo scorso anno) da crociera che hanno attraccato tra la banchina al Molo Manfredi e quella al porto commerciale. Con un calendario di approdi, tra le altre cose, diverso rispetto a quello dello scorso anno, e che considerato nei soli mesi estivi, non è stato positivo. Tra giugno ad agosto il segno meno è stato una presenza costante. Si è partiti da un -2,37% del primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (con circa 800 passeggeri in meno) al -9,33% di luglio (oltre 5mila in meno) e al -4,34% di agosto (2.500 turisti in meno). È l' altro segmento, ovvero quello delle piccole crociere o degli spostamenti brevi, che ha dato il maggiore segno positivo: 160mila i passeggeri che hanno utilizzato traghetti o aliscafi alla Stazione Marittima (680mila quelli al Masuccio). Segno chiaro che le rotte estive - feriali e non - programmate verso il Cilento e verso la Costiera Amalfitana oltre che per le isole del golfo di Napoli, rappresentano una forte richiesta da parte di chi viene a scoprire il territorio salernitano. L' EVENTO Il forum sarà un momento nel quale il terminal crocieristico illustrerà numeri e soprattutto l' offerta davanti a una platea qualificata composta da giornalisti del settore, compagnie di navigazione, **autorità** portuali ed enti. Antonio Brigantino e Orazio De Nigris (rispettivamente presidente e amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima SpA), Giuseppe Amoruso (presidente Salerno Cruises srl), Francesca Amoruso (vice-presidente di Salerno Stazione Marittima SpA e di Salerno Cruises srl) e Anna D' Imporzano (consulente commerciale) accenderanno i riflettori su una realtà che si prepara a una stagione ambiziosa, poggiandosi su basi consolidate. «Un' occasione da non farsi scappare - sottolineano Orazio De Nigris e Francesca Amoruso - non solo per la Stazione Marittima intesa in senso lato ma per tutto il porto di Salerno, per la città di Salerno, per la nostra provincia, per l' intera regione. È il momento adatto per dare l' impulso decisivo ad un settore che può conferire alla nostra economia



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

un apporto notevole e che consentirà a Salerno di diventare davvero una città turistica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, in crescita il traffico commerciale De Rosa: navi più grandi dopo i dragaggi

I DATI È positivo il bilancio del traffico commerciale **portuale** a bordo dei rotabili, e cioè quel segmento delle attività commerciali in cui le compagnie di navigazione fanno sbarcare e imbarcare direttamente i tir pieni di prodotti. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno Centrale: nei primi otto mesi del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5,35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018. Che si traducono in quasi 164mila tir circolati, 43mila veicoli privati e oltre 182 mezzi commerciali imbarcati e sbarcati. «La crescita del segmento ro/ro nel porto di Salerno - ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet - testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza. Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l' intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto». **LO SCENARIO** Proprio il segmento dei rotabili è l' unico che, stando al periodico report diffuso dall' **autorità** di sistema del mar Tirreno Centrale, ha chiuso i primi otto mesi di quest' anno con il segno positivo, e cioè con una crescita del volume di merce in arrivo e in partenza rispetto ai primi otto mesi dello scorso anno. Sta di fatto che le previsioni di crescita parlavano di aumenti a due cifre, ma, stando ai dati riportati dal bollettino dell' **autorità** unica di sistema del mar Tirreno centrale, in realtà l' incremento nei primi otto mesi del 2019 si è attestato intorno al 5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, sebbene il 2019 fosse iniziato con un +7,4% che aveva posto le basi per un andamento decisamente differente. Un aumento che, nel primo bimestre dell' anno, era arrivato a sfiorare il 9%, per poi perdere, mese dopo mese, un punto percentuale. Fino ad arrivare al 4 per cento - sempre di aumento - nel mese di giugno. Il valore al momento definitivo del +5,35% è arrivato dopo una progressiva risalita nei due mesi estivi. «Per il network di Autostrade del Mare - ha aggiunto De Rosa - Salerno è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer».



I sindacati: ma c'è chi fa lavorare gente inesperta

Carmen Incisivo

LA PROTESTA Lavoratori portuali sul piede di guerra. Al centro delle rimostranze, espresse attraverso missive indirizzate dai rappresentanti sindacali all' **Autorità di Sistema Portuale** del mar Tirreno centrale e alla Capitaneria di porto, ci sono due questioni essenziali: la sicurezza e la tutela dei livelli occupazionali. In quest' ultimo caso, la denuncia non risulta essere - per il momento - particolarmente circostanziata ma ciò che emerge dalla segnalazione delle organizzazioni sindacali è piuttosto inquietante. «Ci viene comunicato - si legge nella missiva siglata da Filt Cgil, Uil trasport e Fit Cisl - che pare che all' interno dello scalo marittimo di Salerno si stiano verificando delle attività portuali (nel caso specifico si tratta di conduttori tug-muster), svolte da personale non appartenente a nessuna impresa operante nel porto. Le attività portuali sono contemplate dalla legge 84/94 e necessitano di autorizzazioni che l' **Autorità** di **sistema**, come ente vigilante, conferisce alle imprese con atti formali e previo coinvolgimento degli organismi deputati a farlo. Il non rispetto su tale norme impedisce ai lavoratori portuali ex art.16 e conseguentemente ex art.17, di svolgere le mansioni per le quali sono formati e assunti». La denuncia si fa poi più precisa: «L' impiego di personale non formato - affermano i sindacati - valutando l' elevata pericolosità dell' attività, riduce in modo drastico la sicurezza delle operazioni portuali. In una logica di concorrenza sleale e di ribasso sconsiderato dei costi, sembrerebbe - e invitiamo alla vigilanza gli organi preposti - che alcune società eludano il **sistema** creando problemi occupazionali e di sicurezza all' interno del porto salernitano». LA MOBILITAZIONE Chiedendo un incontro per verificare il rispetto delle leggi, le organizzazioni sindacali hanno anche già annunciato «iniziative atte a denunciare comportamenti scorretti e deleteri della qualità del lavoro e della sicurezza interna al porto». E proprio la sicurezza è argomento di una richiesta di «attivazione di una urgente attività ispettiva, volta a superare il rischio di incidenti che, data la tipicità dell' attività **portuale**, potrebbero avere anche conseguenze estreme». Tra le criticità espresse ci sono le condizioni delle aree di stoccaggio, spesso compromesse da dislivelli, sconnessioni e buche presenti soprattutto al molo 8, molo 10 e banchina rossa; sull' inadeguata illuminazione del porto e sulla qualità delle pulizie delle banchine e dell' intero porto, dove sono presenti rottami ferrosi, residui meccanici e polveri sottili che se respirate contribuiscono ad aggravare eventuali malattie cardiovascolari.



Porto Salerno, +5,35% traffico merci nei primi 8 mesi del2019

De Rosa (Smet), scalo sempre più strategico per autostrade mare

(ANSA) - **SALERNO**, 16 OTT - Si consolida ulteriormente l' eccellenza del **porto di Salerno** nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall' Autorità Portuale del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018. "La crescita del segmento ro/ro nel **porto di Salerno** testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza - ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet - Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l' intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro **porto**". Ed ha aggiunto: "Per il network di Autostrade del Mare, **Salerno** è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a **Salerno** le nuove navi da 500 trailer".



Cronache Della Campania

Salerno

Porto di Salerno: +5,35% traffico merci nei primi 8 mesi del 2019

Si consolida ulteriormente l' eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall' Autorita' Portuale del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018.

Si consolida ulteriormente l' eccellenza del **porto** di Salerno nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall' Autorita' Portuale del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018. "La crescita del segmento ro/ro nel **porto** di Salerno testimonia che il futuro del pianeta e' sempre piu' legato a modalita' di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilita' ed efficienza - ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet - Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l' intermodalita', operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro **porto**". Ed ha aggiunto: "Per il network di Autostrade del Mare, Salerno e' uno scalo sempre piu' strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiche' consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer". Renato Pagano.



Informazioni Marittime

Salerno

De Rosa (SMET): "Con la crescita dei rotabili, porto di Salerno strategico nelle Autostrade del Mare"

Per l'amministratore delegato dell'azienda di trasporti "il futuro del pianeta è sempre più legato all'intermodalità"

I dati resi pubblici in questi giorni dall' Autorità Portuale del Mar Mediterraneo Centrale, confermano un incremento significativo del traffico rotabile nel **porto** di **Salerno**, rendendo lo scalo sempre più strategico nel network delle Autostrade del Mare. "La crescita del segmento ro/ro nel **porto** di **Salerno** testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza - ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo SMET - Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l'intermodalità, operando in partnership con il gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro **porto**". "Per il network di Autostrade del Mare - ha aggiunto l'ad di SMET - **Salerno** è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al gruppo Grimaldi di posizionare proprio a **Salerno** le nuove navi da 500 trailer", ha concluso De Rosa.



Aumenta il traffico rotabile nel porto di Salerno

De Rosa: scalo strategico per le Autostrade del mare

Massimo Belli

image_pdfimage_print SALERNO Si consolida ulteriormente l'eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5,35% rispetto allo stesso periodo dell'anno 2018. La crescita del traffico rotabile nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo Smet (nella foto). Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l'intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto. De Rosa ha poi aggiunto: Per il network di Autostrade del mare, Salerno è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. At the top left is the logo for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADACINI SRL'. Below it are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The main navigation bar includes 'Messaggero Marittimo.it', a 'Login' button, and a search icon. A secondary navigation bar lists 'SHIPPERI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The article title is 'Aumenta il traffico rotabile nel porto di Salerno' with a sub-headline 'De Rosa: scalo strategico per le Autostrade del mare'. The author is identified as Massimo Belli. A large photograph shows Domenico De Rosa, a man in a blue suit, standing in front of a red and white truck. Below the photo is a social media share section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn, followed by a short summary of the article's content.

Salerno Today

Salerno

Salerno Terminal Passeggeri gestirà la Stazione Marittima di Salerno

Si occuperà del terminal crociere. Le novità saranno annunciate durante l' Italian Cruise Day, in programma a Cagliari il 18 ottobre

Salerno Terminal Passeggeri srl sarà la nuova società di gestione del terminal crociere. Un nuovo "timone" per la Stazione Marittima di Salerno, che diventa punto di riferimento nel Mediterraneo. Tutte le novità saranno presentate durante l' Italian Cruise day, in programma venerdì 18 ottobre a Cagliari. Il progetto Il futuro non si attende: si naviga. Potenzialità, produttività, investimenti, itinerari turistici, accoglienza, accessibilità, servizi: l' intera filiera crocieristica è stampata sul biglietto da visita che "Salerno Stazione Marittima SpA" e "Salerno Cruises srl", l' associazione temporanea d' impresa che governa la Stazione Marittima di Salerno, presenterà nel corso dell' Italian Cruise Day, il forum sulla crocieristica italiana la cui nona edizione si svolgerà venerdì 18 ottobre negli spazi congressuali della Manifattura Tabacchi, a Cagliari. Appuntamento nodale per le compagnie di navigazione, per i tour perator, per i terminal, per i Comuni, per le **Autorità** di **Sistema**, e per tutte le altre realtà che operano nel mondo dello scalo marittimo delle vacanze colorate dal blu del mare. La vetrina Sarà illustrata l' offerta crocieristica dello scalo salernitano che nell' anno 2019 ha fatto registrare una crescita esponenziale rispetto al 2018 ma anche l' occasione per presentare, e presentarsi, con una novità sostanziale, punto di forza, leva e volò verso il futuro: la "Salerno Termi al passeggeri srl", la nuova società di gestione del terminal crociere formata dall' unione tra Salerno Stazione Marittima SpA (53 soci) e Salerno Cruises srl. Il matrimonio tra due realtà consolidatesi nei decenni che permetteranno così alla Stazione Marittima di Salerno - gioiello dell' architettura moderna rogettato dall' archistar Zaha Hadid - di diventare sempre più punto di riferimento assoluto, ed indipendente, per il comparto turistico marittimo nell' intero specchio del Mare Nostrum. Esperienza, competitività, professionalità, territorialità. In una parola, know-how: l' unione tra la parte tecnica ed operativa proprie della Salerno Stazione Marittima SpA e la parte amministrativa-commerciale che sono nel dna della Salerno Cruises srl del gruppo Amoruso, consentiranno di relazionarsi come l' interlocutore naturale nella gestione delle crociere all' interno del porto di Salerno. All' Italian Cruise Day aderiscono 19 porti italiani: a quello di Salerno è stato riconosciuto inoltre il privilegio di avere a disposizione venti minuti di spazio informativo aggiuntivo nell' ambito de "La Casa dei Porti", un attestato a livello nazionale ed internazionale che testimonia dell' importanza che il mondo vacanziero-marittimo riserva allo scalo salernitano. Sarà un momento nel quale il terminal crocieristico illustrerà numeri e soprattutto l' offerta davanti ad una platea qualificata composta da giornalisti del settore, compagnie di navigazione, **autorità** portuali ed Enti. Antonio Brigantino (presidente Salerno Stazione Marittima SpA), Orazio De Nigris (a. d. di Salerno Stazione Marittima SpA), Giuseppe Amoruso (presidente Salerno Cruises srl), Francesca Amoruso (vice-presidente di Salerno Stazione Marittima SpA e di Salerno Cruises srl) e Anna D' Imporzano (consulente commerciale) accenderanno i riflettori su una realtà che si prepara ad una stagione ambiziosa, poggiandosi su basi consolidate. I numeri Quelli relativi al 2019 fanno registrare un significativo incremento alle voci turisti, navi, imbarchi, scali: 85.463 i passeggeri sbarcati da navi crociera (a fine anno saranno 99.000), +36% rispetto al 2018; 75 le navi (63 lo scorso anno) da crociera che hanno attraccato tra la banchina al Molo Manfredi e quella al porto commerciale, 160.000 i passeggeri che hanno utilizzato traghetti o aliscafi alla Stazione Marittima (680.000 quelli al Masuccio). La presentazione "Un' occasione da non farsi scappare - sottolineano Orazio De Nigris e Francesca Amoruso - non solo per la Stazione Marittima intesa in senso lato ma per tutto il porto di Salerno, per la città

The screenshot shows a news article on the website 'SALERNO TODAY'. The main headline is 'Salerno Terminal Passeggeri gestirà la Stazione Marittima di Salerno'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Si occuperà del terminal crociere. Le novità saranno annunciate durante l'Italian Cruise Day, in programma a Cagliari il 18 ottobre'. The article text is partially visible, starting with 'Salerno Terminal Passeggeri srl sarà la nuova società di gestione del terminal crociere. Un nuovo "timone" per la Stazione Marittima di Salerno...'. To the right of the main text, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn) and a 'HYBRID BONUS' offer of €6,000. Below the main article, there is a section titled 'Il progetto' with a sub-headline 'Il futuro non si attende: si naviga. Potenzialità, produttività, investimenti, itinerari turistici, accoglienza, accessibilità, servizi: l'intera filiera crocieristica è stampata sul biglietto da visita che "Salerno Stazione Marittima SpA" e "Salerno Cruises srl", l'associazione temporanea d'impresa che governa la Stazione Marittima di Salerno, presenterà nel corso dell'Italian Cruise Day, il forum sulla crocieristica italiana la cui nona edizione si svolgerà venerdì 18 ottobre negli spazi congressuali della Manifattura Tabacchi, a Cagliari. Appuntamento nodale per le compagnie di navigazione, per i tour perator, per i terminal, per i Comuni, per le Autorità di Sistema, e per tutte le altre realtà che operano nel mondo dello scalo marittimo delle vacanze colorate dal blu del mare.'

Salerno Today

Salerno

di Salerno, per la nostra provincia, per l'intera regione. E' il momento adatto per dare l'impulso decisivo ad un settore che può conferire alla nostra economia un apporto notevole e che consentirà a Salerno di diventare davvero una città turistica. Chi sbarca dalle navi crociera in un attimo è nella ostra città, a due passi dal cuore del centro storico. Si potranno dunque valorizzare ancora di più i siti più belli e prestigiosi della città, così carichi di storia e di fascino. Salerno dunque non solo più il punto di partenza per escursioni verso la Costiera Amalfitana, Pompei, Paestum, Capri, Ischia ma tappa cruciale della crocieristica nazionale ed internazionale". La Stazione Marittima, vera e propria opera d'arte contemporanea, si candida ad essere il miglior biglietto da visita della città, la prima tappa verso la valorizzazione e la scoperta delle grandi attrattive turistiche, che significano prestigio ed economia. Anche perché, a novembre, dopo annunci sempre disattesi, dovrebbero finalmente partire al Molo Manfredi i lavori (l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale lo ha ribadito appena dieci giorni fa) di dragaggio dei fondali che consentiranno alle grandi navi da crociera di poter attraccare alla banchina della Stazione Marittima.

Salerno Today

Salerno

Porto di Salerno: +5,35% di traffico merci nei primi 8 mesi, la soddisfazione del gruppo Smet

Il traffico merci pari a +5,35% nei primi 8 mesi del 2019. De Rosa (Smet): "Scalo sempre più strategico per le autostrade del mare"

Confermata l' eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile , grazie ai dati resi pubblici in questi giorni dall' **Autorità Portuale** del Mar Mediterraneo Centrale. In particolare, nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell' anno 2018. Parla Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet "La crescita del segmento ro/ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta e' sempre piu' legato a modalita' di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilita' ed efficienza. Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l' intermodalita', operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto. Per il network di Autostrade del Mare, Salerno e' uno scalo sempre piu' strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiche' consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer".

Auchan **IPERSIMPLY** **SIMPLY** **Del 10 al 20 ottobre La convenienza sa d'Italia.**

SALERNOTODAY **Economia**

Economia
Porto di Salerno: +5,35% di traffico merci nei primi 8 mesi, la soddisfazione del gruppo Smet

Il traffico merci pari a +5,35% nei primi 8 mesi del 2019. De Rosa (Smet): "Scalo sempre più strategico per le autostrade del mare"

Redazione
 16 OTTOBRE 2019 10:14

I più letti di oggi

1 **Assistenza di Protezione civile**
 servizio Salerno: Pagine ar via il servizio pronto del centro di collegamento

LA NEGOCIO SHIMMER OUTLET
 il Porto di Salerno +5,35% di traffico merci nei primi 8 mesi, la soddisfazione del gruppo Smet

SHIMMER OUTLET **HAPPY WEEK**
 -30%
 il tuo stile è il tuo stile

Confermata l' eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile, grazie ai dati resi pubblici in questi giorni dall' **Autorità Portuale del Mar Mediterraneo Centrale**. In particolare, nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5,35% rispetto allo stesso periodo dell'anno 2018.

Parla Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet

"La crescita del segmento ro/ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta e' sempre piu' legato a modalita' di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilita' ed efficienza. Noi siamo

REPORTAGE
 Ritorno di un collegamento commerciale con il continente americano
 16 gennaio 2019

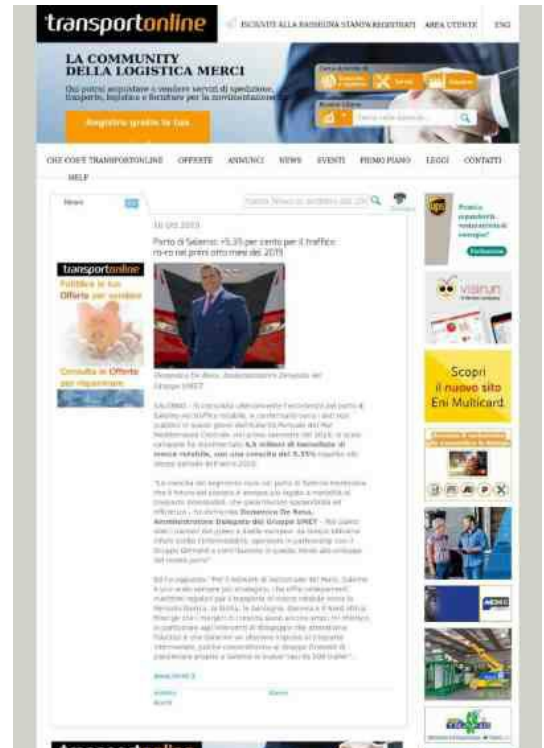
REPORTAGE
 "Nepesina è il cuore dell'Economia generata" il del della Camera di Commercio
 17 maggio 2019

Transportonline

Salerno

Porto di Salerno: +5,35 per cento per il traffico ro-ro nei primi otto mesi del 2019

SALERNO Si consolida ulteriormente l'eccellenza del porto di Salerno nel traffico rotabile. A confermarlo sono i dati resi pubblici in questi giorni dall'Autorità Portuale del Mar Mediterraneo Centrale: nel primo semestre del 2019, lo scalo campano ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate di merce rotabile, con una crescita del 5.35% rispetto allo stesso periodo dell'anno 2018. La crescita del segmento ro-ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza ha dichiarato Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET. Noi siamo stati i pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l'intermodalità, operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto. Ed ha aggiunto: Per il network di Autostrade del Mare, Salerno è uno scalo sempre più strategico, che offre collegamenti marittimi regolari per il trasporto di merce rotabile verso la Penisola Iberica, la Sicilia, la Sardegna, Genova e il Nord Africa. Ritengo che i margini di crescita siano ancora ampi: mi riferisco in particolare agli interventi di dragaggio che attendiamo fiduciosi e che daranno un ulteriore impulso al trasporto intermodale, poiché consentiranno al Gruppo Grimaldi di posizionare proprio a Salerno le nuove navi da 500 trailer. www.smet.it



Protocollo d' intesa tra AdSP MAM e ITS Regionale per sviluppo economia del mare

(FERPRESS) - Brindisi, 16 OTT - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, e la presidente della Fondazione "ITS Regionale della Puglia per l' Industria della Ospitalità del Turismo Allargato", **Giuseppa Antonaci**, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa e partenariato nel campo dello sviluppo dell' economia del **mare**, dei turismi e dei beni culturali e ambientali della Puglia e dello sviluppo dell' istruzione tecnica superiore nell' area 5 MIUR, tecnologie innovative per i beni e le attività culturali- turismo. Molteplici gli obiettivi dell' accordo che mira a definire un quadro che potenzi l' applicazione delle migliori pratiche e la sperimentazione di strumenti di innovazione gestionale per lo sviluppo dell' economia del **mare** e della correlata matrice intersettoriale di sviluppo delle attività economiche, con particolare riguardo a quelle del comparto turistico allargato. Tra le iniziative che si intende perseguire, l' attivazione in via sperimentale, a Brindisi, su iniziativa della Fondazione, di un corso specifico biennale di istruzione, relativo alla figura nazionale di "Tecnico Superiore in Yachting & Tourism Services Management", in partnership con Costa Crociere. Non solo. Saranno, infatti, avviati anche diversi corsi di specializzazione, di minor durata, finalizzati a coprire il fabbisogno di figure altamente qualificate nel campo della ricettività e dei servizi turistici. **AdSP MAM** e ITS, inoltre, hanno previsto l' avvio di un campus denominato "Accademia Mercantile del **Mare**", con operatività da estendersi ai diversi ambiti della Puglia, anche in collaborazione con **AdSP Ionio** e con la rete degli altri ITS regionali.

"Il macro settore dell' economia del **mare**- commenta il presidente di **AdSP MAM**-, riunisce diverse filiere, da quella propriamente turistica alla mobilitazione di passeggeri e merci, fino alle estrazioni marine, in grado di delineare un modello di sviluppo, utile anche per comprendere a fondo le esigenze di questi territori. In questo scenario in continua evoluzione e internazionalizzazione,-conclude **Patroni Griffi**- è necessario fornire ai giovani una formazione specialistica superiore, una ulteriore qualificazione dell' istruzione terziaria e l' occupazione esperta e competente come strumenti di consolidamento delle iniziative di crescita del territorio e della società." Grande spinta propulsiva alla realizzazione e sottoscrizione dell' accordo è stata data dal Comandante della Capitaneria di porto, C.V. (CP) Giovanni Canu. "Ringrazio il Presidente **Patroni Griffi** e la professoressa Antonaci per la sensibilità dimostrata nel voler dare avvio a questo corso di studi, commenta il Comandante. Si tratta di nuove, preziose, opportunità messe a disposizione di tutti i giovani, anche quelli che per formazione scolastica fino ad ora non erano stati ancora coinvolti nella grande famiglia marittima. Formazione e cultura significano opportunità e conoscenza. Opportunità di sviluppare una carriera professionale sul **mare** e conoscenza mirata alla diffusione della sicurezza in **mare**. Il **mare** è una risorsa inclusiva e non deve rimanere dominio culturale di pochi. Anche i professionisti terrestri, con questa opportunità messa disposizione da animi generosi, potranno 'navalizzarsi'." "La Puglia è caratterizzata da una posizione geografica strategica e da una costa che si snoda per ben 865 km che possono offrire al potenziale turista tutto l' anno un' offerta che, accanto alla bellezza del **mare**, associa un entroterra ricchissimo di risorse storiche, naturali e culturali"- commenta la Presidente ITS Antonaci. "Per lo sviluppo delle potenzialità del turismo nautico occorre costruire reti tra l' offerta turistica delle città portuali con l' entroterra, creando un modello di proposte coerenti con le esigenze dei visitatori sempre più orientati a vivere la vacanza come un' esperienza unica ed identitaria. I porti turistici creano occupazione



FerPress

Bari

diretta ed indiretta e favoriscono lo sviluppo di un turismo di qualità. In quest' ottica l' azione dell' ITS per il Turismo della Puglia è incentrata a costruire risorse umane competenti che sappiano creare prodotti turistici integrati, gestire servizi di qualità a favore delle imprese turistiche e culturali e operare in maniera sinergica con tutti gli stakeholder territoriali per promuovere sviluppo ed innovazione nella filiera in particolar modo della nautica. Sono grata, a nome della Fondazione che presiedo sia al Presidente **Patroni Griffi** che al Comandante Canu, per la collaborazione ed il sostegno che stanno mettendo a disposizione per l' avvio del nuovo biennio ITS: 'Yachting and Tourism Services Management'. In collaborazione con Costa Crociere il profilo professionale da costruire vuole centrare le giuste competenze nei giovani per l' offerta di servizi di qualità nell' accoglienza, nell' informazione, nella gestione della clientela e più in generale nella integrazione tra porto e territorio."

The Medi Telegraph

Bari

"Semplificazione amministrativa per competere con i big dei porti"

Bari - «L' Autorità di Sistema portuale è un ente pubblico non economico avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l' organizzazione di beni e servizi in ambito portuale. Il sistema portuale dell' Adsp del Mare Adriatico Meridionale è composto da 5 porti. E precisamente Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli - premette il presidente **Ugo Patroni Griffi** in questa intervista - Lo scopo principale dell' Autorità è di creare le condizioni ottimali per consolidare i traffici esistenti e di attrarne di nuovi». Quali sono i vantaggi che può offrire il vostro sistema portuale, in termini di servizi logistici e assistenza? «Il sistema crea delle economie di scala a vantaggio della portualità e della logistica, e permette di diffondere buone pratiche amministrative. Ciò si traduce in un incremento di efficienza concretamente misurabile tanto in termini di incremento dei traffici, quanto in termini di qualità di servizi offerti (complice anche la informatizzazione dei processi e l' utilizzo di nuove performanti tecnologie), quanto ancora nell' incremento delle dotazioni infrastrutturali e nella manutenzione di quelle esistenti». Che cosa pensa della competitività delle infrastrutture italiane? «Le infrastrutture italiane, tra cui i porti, hanno potenzialità competitive del tutto inesprese. Ciò è legato alla difficoltà di realizzare le infrastrutture che il mercato chiede nei tempi necessari a sfruttare le opportunità che lo stesso mercato offre. I porti italiani soffrono per la farraginosità dei processi autorizzativi e per i bizantinismi del codice degli appalti. Il tempo di realizzazione delle infrastrutture più elementari è spesso di molti anni, per quelle complesse il tempo necessario supera abbondantemente il decennio. Nel meridione, complice anche il proliferare di movimenti antagonisti allo sviluppo industriale e alla diffusione perniciosa di fake news e post verità, il tempo necessario per inaugurare infrastrutture, finanche essenziali, è ancora più lungo. Acuendo così il ritardo infrastrutturale del mezzogiorno e la forbice economica con il nord Italia. Tra le opere di più difficile realizzazione vi sono i dragaggi, vale a dire l' opera in difetto della quale l' operatività stessa del porto è compromessa». Quali opportunità possono nascere dall' ultimazione di grandi opere come Tav e Terzo valico? «Innanzitutto un recupero di fiducia da parte degli investitori istituzionali. La continuità amministrativa è un valore prezioso. Le opere in cantiere devono essere ultimate (il che non esclude che esse possano essere, quando necessario, riviste). Si tratta peraltro di opere da tempo attese di cui sicuramente profitterà l' intero Paese». Quali dovrebbero essere, a suo avviso, le priorità del governo appena insediato in materia di trasporti e logistica? «Dovrebbero essere rimossi tutti i lacci e i laccioli che impediscono al sistema logistico italiano di competere ad armi pari sul mercato globale. La chiave di volta è la semplificazione amministrativa e la concentrazione dei controlli. La semplificazione porta in dono la maggiore trasparenza dell' agire della pubblica amministrazione, e con essa la possibilità di reprimere più facilmente comportamenti opachi o illeciti. La semplificazione conforta i molti diligenti e valenti funzionari pubblici, distogliendoli dalla immanente tentazione di evitare di assumere responsabilità: il fenomeno italico ed economicamente distruttivo della cosiddetta "burocrazia difensiva"». Il settore dei trasporti sarà giocoforza sempre più green. Voi come vi state attrezzando? «Abbiamo, primi in Italia, adottato il piano energetico e ambientale che ci proponiamo di implementare tramite una ESCo utilizzando il virtuoso strumento dell' Energy Performance Contract (EPC), in italiano Contratto di Rendimento Energetico. Un contratto che rientra nell' alveo del partenariato pubblico-privato e in qualche modo prossimo alla finanza di progetto. Inoltre noi siamo sansimoniani, crediamo che un futuro eco sostenibile sarà assicurato dallo sviluppo tecnologico e che - come insegna Gunter Pauli, fondatore dell' ambientalismo scientifico conosciuto



The Medi Telegraph

Bari

come "Blue Economy" - l' implementazione di innovazioni e tecnologie ispirate ai sistemi naturali ci consentirà di garantire crescita economica, buona occupazione e tutela dell' ambiente».

Autorità Portuale dello Stretto, Oliverio: rivedere la decisione

Di seguito si riporta l'intervento del Presidente della Regione, Mario Oliverio, davanti alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per l'Audizione informale nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto:

"Presidente, innanzitutto la ringrazio e ringrazio la Commissione per avere convocato questa audizione. Per noi è importante che la Commissione ascolti le valutazioni della Regione in relazione ad una problematica che, per quanto riguarda la nostra regione, assume particolare valore strategico. La Calabria è la regione dove ha sede l'importante porto di transhipment di Gioia Tauro. Nel corso degli anni che abbiamo alle spalle abbiamo lavorato per costruire intorno a questo porto o, meglio, assumendo il porto di Gioia Tauro per la sua importanza e per la sua valenza strategica, un sistema della portualità calabrese. Siamo riusciti a realizzare, non senza difficoltà, un traguardo importante. E questo perché, appunto, attraverso una governance di sistema, la portualità calabrese (parlo del porto di Gioia Tauro, quello di Vibo, quello di Schiavonea sul versante jonico, quello di Crotone, quello di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni) ha avuto una collocazione precisa in un disegno indirizzato anche alla specializzazione delle attività delle infrastrutture portuali. Non solo. Siamo riusciti a realizzare un obiettivo importante, che è quello della Zes (Zona Economica Speciale), realizzata, come sapete, per la prima volta in un Paese dell'occidente europeo, ed abbiamo scelto proprio il sistema della portualità come perno per individuare le aree da sottendere a Zone Economiche Speciali in un disegno generale. Tutto questo lavoro che è stato costruito e che cominciava a dare i suoi frutti perché, per esempio, mentre il porto di Gioia Tauro è prevalentemente un porto di transhipment, il porto di Reggio Calabria è specializzato nella crocieristica e quello di Villa San Giovanni in attività commerciali e soprattutto come infrastruttura di collegamento da e per la Sicilia, rischia ora di essere azzerato. Il Disegno di Legge che ha modificato questo sistema ha determinato, infatti, un indebolimento e, soprattutto, un ritorno all'indietro perché, come sapete, lo scorso anno il Parlamento, su iniziativa del Governo, ha scomposto questa autorità di sistema. Chiaramente rispetto a questa decisione, prima ancora che il Parlamento decidesse, noi abbiamo assunto un'iniziativa per porre all'attenzione del Parlamento queste problematiche e per evidenziare che, appunto, ritornare indietro sarebbe stato un errore ma, soprattutto, sarebbe stato un errore sganciare dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro due importanti infrastrutture portuali che sono prossime come quelle di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria. Il porto di Gioia Tauro, inoltre, è nella rete TEN-T e, quindi, noi abbiamo adesso un'Autorità Portuale che ha sede fuori regione con due infrastrutture portuali prossime a Reggio Calabria che sono state scomposte e portate fuori regione. Perché tutto questo? Per rispondere a quale logica e a quale disegno di interesse nazionale? Avrei capito questa decisione se ci fosse stato un interesse nazionale. Non c'è alcun interesse. C'è solo l'interesse a motivare la costituzione di una nuova Autorità Portuale. Questo si sarebbe potuto fare diversamente, senza scomporre un'Autorità di sistema per giustificare questa operazione. Vorrei evidenziare, infine, a questa autorevole Commissione, che la Regione è stata costretta a ricorrere alla Corte Costituzionale dove è pendente un nostro ricorso motivato nel merito, oltre che dal punto di vista della procedura attivata. Noi riteniamo sia necessario ripensare questa decisione. La poniamo al Parlamento come esigenza e come opportunità perché, attraverso l'Autorità di Sistema di Gioia Tauro avevamo, abbiamo messo in moto un processo virtuoso che, in seguito a tale decisione, ha subito un fortissimo rallentamento dal punto di vista della logistica, della razionalizzazione della utilizzazione delle risorse e anche delle opportunità.



Calabria Post

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Per questa ragione siamo fortemente contrari e, questo parere, lo abbiamo espresso formalmente comunicandolo alla Commissione. Lo avevamo fatto già prima, anche con altri atti, oltre a farlo anche oggi, depositando tutti gli atti che abbiamo prodotto in passato e copia del ricorso che abbiamo avanzato presso la Corte Costituzionale. Riteniamo, quindi, necessario rivedere una decisione che, tra l' altro, vede insieme la Regione, la Città Metropolitana di Reggio Calabria e il Comune di Villa San Giovanni. E' assurdo che il Sistema portuale di una Regione venga scomposto provocando un danno al suo territorio con motivazioni che non hanno alcun fondamento e che sono evidentemente determinate da altri elementi che non hanno alcuna rispondenza con gli obiettivi di efficienza, razionalizzazione e di corrispondenza con gli interessi del Paese. Non ho altro da aggiungere anche perché questa decisione mi sembra così evidentemente sbagliata e grossolana (utilizzo questo termine volutamente forzato per meglio evidenziare il senso di questa operazione) da non richiedere ulteriori commenti". f.d. ufficio stampa 16 ottobre 2019.

AP dello Stretto: Oliverio, rivedere la decisione. Audizione in Commissione Trasporti alla Camera

(FERPRESS) - Roma, 16 OTT - "Presidente, innanzitutto la ringrazio e ringrazio la Commissione per avere convocato questa audizione. Per noi è importante che la Commissione ascolti le valutazioni della Regione in relazione ad una problematica che, per quanto riguarda la nostra regione, assume particolare valore strategico". Così nel suo intervento il presidente della Regione Calabria, Mario Oliverio, davanti alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per l' Audizione informale nell' ambito dell' esame della proposta di nomina a presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto. "La Calabria - ha proseguito il presidente - è la regione dove ha sede l' importante porto di transhipment di Gioia Tauro. Nel corso degli anni che abbiamo alle spalle abbiamo lavorato per costruire intorno a questo porto o, meglio, assumendo il porto di Gioia Tauro per la sua importanza e per la sua valenza strategica, un sistema della portualità calabrese. Siamo riusciti a realizzare, non senza difficoltà, un traguardo importante. E questo perché, appunto, attraverso una governance di sistema, la portualità calabrese (parlo del porto di Gioia Tauro, quello di Vibo, quello di Schiavonea sul versante jonico, quello di Crotone, quello di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni) ha avuto una collocazione precisa in un disegno indirizzato anche alla specializzazione delle attività delle infrastrutture portuali. Non solo. Siamo riusciti a realizzare un obiettivo importante, che è quello della Zes (Zona Economica Speciale), realizzata, come sapete, per la prima volta in un Paese dell' occidente europeo, ed abbiamo scelto proprio il sistema della portualità come perno per individuare le aree da sottendere a Zone Economiche Speciali in un disegno generale". "Tutto questo lavoro che è stato costruito e che cominciava a dare i suoi frutti perché, per esempio, mentre il porto di Gioia Tauro è prevalentemente un porto di transhipment, il porto di Reggio Calabria è specializzato nella crocieristica e quello di Villa San Giovanni in attività commerciali e soprattutto come infrastruttura di collegamento da e per la Sicilia, rischia ora di essere azzerato. Il Disegno di Legge che ha modificato questo sistema ha determinato, infatti, un indebolimento e, soprattutto, un ritorno all' indietro perché, come sapete, lo scorso anno il Parlamento, su iniziativa del Governo, ha scomposto questa autorità di sistema. Chiaramente rispetto a questa decisione, prima ancora che il Parlamento decidesse, noi abbiamo assunto un' iniziativa per porre all' attenzione del Parlamento queste problematiche e per evidenziare che, appunto, ritornare indietro sarebbe stato un errore ma, soprattutto, sarebbe stato un errore sganciare dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro due importanti infrastrutture portuali che sono prossime come quelle di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria. Il porto di Gioia Tauro, inoltre, è nella rete TEN-T e, quindi, noi abbiamo adesso un' Autorità Portuale che ha sede fuori regione con due infrastrutture portuali prossime a Reggio Calabria che sono state scomposte e portate fuori regione. Perché tutto questo? Per rispondere a quale logica e a quale disegno di interesse nazionale? Avrei capito questa decisione se ci fosse stato un interesse nazionale. Non c' è alcun interesse. C' è solo l' interesse a motivare la costituzione di una nuova Autorità Portuale. Questo si sarebbe potuto fare diversamente, senza scomporre un' Autorità di sistema per giustificare questa operazione. Vorrei evidenziare, infine, a questa autorevole Commissione, che la Regione è stata costretta a ricorrere alla Corte Costituzionale dove è pendente un nostro ricorso motivato nel merito, oltre che dal punto di vista della procedura attivata. Noi riteniamo sia necessario ripensare questa decisione. La poniamo al Parlamento come esigenza e come opportunità perché, attraverso l' Autorità di Sistema di Gioia Tauro avevamo, abbiamo messo in moto un processo virtuoso



FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

che, in seguito a tale decisione, ha subito un fortissimo rallentamento dal punto di vista della logistica, della razionalizzazione della utilizzazione delle risorse e anche delle opportunità. Per questa ragione siamo fortemente contrari e, questo parere, lo abbiamo espresso formalmente comunicandolo alla Commissione. Lo avevamo fatto già prima, anche con altri atti, oltre a farlo anche oggi, depositando tutti gli atti che abbiamo prodotto in passato e copia del ricorso che abbiamo avanzato presso la Corte Costituzionale. Riteniamo, quindi, necessario rivedere una decisione che, tra l' altro, vede insieme la Regione, la Città Metropolitana di Reggio Calabria e il Comune di Villa San Giovanni. E' assurdo che il Sistema portuale di una Regione venga scomposto provocando un danno al suo territorio con motivazioni che non hanno alcun fondamento e che sono evidentemente determinate da altri elementi che non hanno alcuna rispondenza con gli obiettivi di efficienza, razionalizzazione e di corrispondenza con gli interessi del Paese. Non ho altro da aggiungere anche perché questa decisione mi sembra così evidentemente sbagliata e grossolana (utilizzo questo termine volutamente forzato per meglio evidenziare il senso di questa operazione) da non richiedere ulteriori commenti", conclude Oliverio.

Porto e Puc gli argomenti discussi nel Consiglio comunale di oggi a Golfo Aranci

OLBIA . Si è tenuta oggi la riunione del Consiglio comunale di Golfo Aranci. Vista la nutrita presenza di pescatori e diportisti il Sindaco ha voluto l' inversione dell' ordine del giorno in modo da affrontare prioritariamente il punto sul Lazzaretto su cui è in corso una procedura di concessione da parte dell' Autorità portuale. Dopo approfondita discussione il Consiglio ha unanimemente deciso di attendere la conclusione della procedura per poi convocare un' assemblea pubblica in modo da dar voce agli operatori del porto e all' Amministrazione comunale di verificare con l' aggiudicatario le migliori iniziative e i livelli economici di utilizzo dell' infrastruttura. E' stato anche approvato lo studio di compatibilità idraulica relativamente alla lottizzazione in loc. Marana dove un investitore ha in progetto di raddoppiare il porto esistente. Successivamente il Consiglio, prendendo atto degli esiti del tavolo tecnico preliminare fra Regione e Comune ha votato la correzione e l' integrazione di alcuni aspetti del PUC già approvato nello scorso mese di aprile. Decorsi quindi i termini per la presentazione di osservazioni sulle parti modificate, il Consiglio dovrà esaminarle e riapprovare definitivamente lo strumento urbanistico comunale. L' approvazione di una variazione al bilancio e la presa d' atto delle dichiarazioni programmatiche del Sindaco hanno concluso i lavori. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.

Il Nautilus

Cagliari

Il settore delle crociere, in futuro, dovrà coniugare turismo e destinazioni

Cagliari. Una città, un porto, una nave sono elementi della giornata dedicata all' industria crocieristica italiana che si svolgerà a

ABELE CARRUEZZO

Cagliari. Una città, un porto, una nave sono elementi della giornata dedicata all' industria crocieristica italiana che si svolgerà a Cagliari il prossimo 18 ottobre. Temi importanti saranno discussi in questo meeting dedicato all' industria della crocieristica, dalle navi ai porti e terminal crociere. La parola chiave per poter competere in questo settore è 'innovazione' nella gestione dei porti crocieristici. Innovare per aumentare le capacità di prodotto nel campo delle crociere, sia di massa e sia quelle di lusso. Cagliari, location ideale - ex Manifatture Tabacchi - per trattare di investimenti, di nuove filiere di prodotto, di nuovi itinerari e temi che saranno a confronto con le maggiori professionalità dello shipping crocieristico italiano e non solo. Si parte con la tavola rotonda di apertura con interventi di esponenti di vertice tanto di alcune compagnie attive in Italia quanto di realtà impegnate nella gestione di porti crocieristici. Presenti MSC Crociere, Costa Crociere, GPH' s Italian dei porti di Cagliari, Catania e Ravenna, con la supervisione di Risposte Turismo; con la partecipazione della Regione Autonoma della Sardegna e di aziende del cluster marittimo/portuale, oltre alla presenza dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale, nella persona del presidente, Prof Ugo Patroni Griffi. Il concetto di crociera e di porto e/o terminal crocieristico si trovano oggi ad affrontare nuovi scenari, dalla decarbonizzazione, informatizzazione alla digitalizzazione e all' Internet of Things. In questi nuovi orizzonti, 'innovare' diventa un must se si vuole generare vantaggi tanto in termini di generazione di soddisfazione e ricavi aggiuntivi, quanto di maggiore efficienza nei processi produttivi. Il settore delle crociere, in futuro, dovrà coniugare turismo e destinazioni: siti, non solo archeo/generalisti, non solo scali portuali, ma mete culturali in senso pieno del termine, capaci di coinvolgere i sistemi sociali, unitamente al tessuto economico/produttivo dei territori scalati dalle navi. Oggi, il settore delle crociere dovrà competere con nuovi focus di settore lungo le nuove rotte; ci riferiamo alle crociere del Mar del Nord, alle crociere dell' est asiatico e quelle nuove dei mari della Cina. Il nostro Mediterraneo, con i suoi porti e le affollate mete turistiche, per essere ancora e più competitivo, le grandi compagnie crocieristiche dovranno risolvere alcune criticità; ci riferiamo non solo a Venezia e Civitavecchia/Roma; le varie AdSP dovranno garantire efficienza portuale con banchine e fondali adeguati alle nuove navi (sempre più grandi); città che siano in grado di garantire accoglienza turistica piena e con nuove esperienze a terra. Qui, grazie alle trasformazioni dell' economia portuale in atto, si innesta un binomio 'città'- nave' che sta modificando il ruolo di un porto e la sua gestione; ogni città-porto può essere scalo e meta turistica di una crociera. L' esempio del Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale è da sottolineare: quest' anno, porti come Manfredonia e Monopoli hanno segnato una presenza importante di navi da crociera, testimoniando che quando si coniuga il sociale e il portuale, il turismo ne giova garantendo nuove esperienze. Crociere e navi del futuro saranno attenti verso l' ambiente che va sempre tutelato e valorizzato; diventa importante una efficiente propulsione navale, l' uso di combustibili green, una gestione dei rifiuti a terra: obiettivi da realizzare; come pure bandire l' uso della plastica e altri materiali inquinanti; tutte tematiche che saranno affrontate se si vuole un settore crocieristico efficiente/efficace nel rispetto delle norme internazionali IMO 2020/2021 e Agenda 2030. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.



Ministro De Micheli: commissario per i porti di Catania e Augusta

GAM EDITORI

16 ottobre 2019 - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha decretato il nome del Commissario che dovrà guidare l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, retta fino a qualche settimana fa dal Presidente **Andrea Annunziata**, destinatario di una temporanea misura cautelare interdittiva per 9 mesi disposto dal Gip di Catania. La scelta è ricaduta su Emilio Errigo, Generale di Brigata (aus.) della Guardia di Finanza, studioso di Diritto dei Trasporti e della Navigazione, Professore a contratto di Diritto Internazionale e del Mare al Corso di Laurea Magistrale in Economia Circolare presso l'Università degli Studi della Tuscia (VT). Emilio Errigo, in virtù delle sue pluriennali esperienze di comando a Trapani, Palermo e Messina (lavorando addirittura anche con il Giudice Giovanni Falcone), conosce molto bene la regione siciliana, con la sua posizione strategica all'interno della Rete TEN-t i cui porti di Catania e Augusta sono baricentrici rispetto alle rotte di traffico internazionale. Il neo Commissario Errigo è specializzato in comando di unità navali e reparti navali e nel corso della sua carriera è stato docente titolare e/o aggiunto di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Diritto Demaniale e dell'Ambiente presso gli Istituti di istruzione della Guardia di Finanza nonché presso l'Università degli Studi di Tor Vergata. Ha ricoperto gli incarichi di Presidente e/o componente di commissioni, comitati, gruppi di lavoro di interesse nazionale, nonché membro del Comando Generale presso la Commissione interministeriale tecnica per la difesa civile. È stato componente del Comitato operativo della Protezione Civile designato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. È abilitato all'esercizio di Consigliere Giuridico nelle Forze Armate ed è componente del Comitato Scientifico OSDIFE - Osservatorio sulla Sicurezza e Difesa CBRNe. Noto è il suo impegno nella diffusione del diritto all'ambiente e dell'ambiente in Italia, ambiti nei quali ha ottenuto riconoscimenti nazionali.

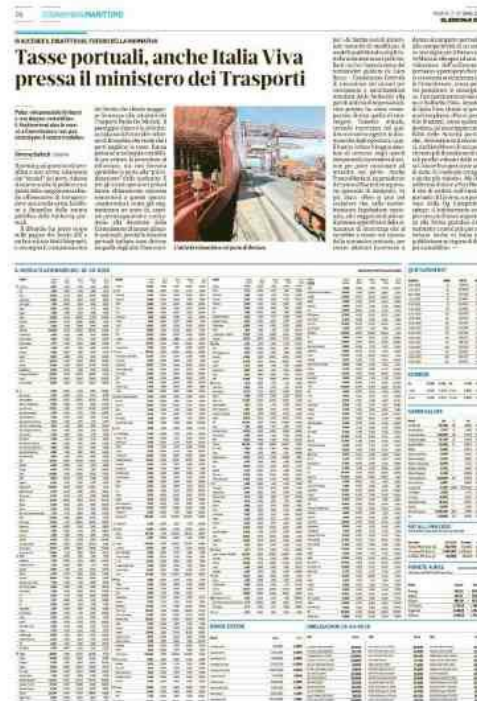


Il Secolo XIX

Focus

Tasse portuali, anche Italia Viva pressa il ministero dei Trasporti

Paita: «Impensabile limitarsi a una doppia contabilità». E Assiterminal alza la voce: «La Commissione non può stravolgere il nostro modello»
Simone Gallotti / GENOVA Il pressing sul governo si intensifica e non arriva solamente dai "tecnici" dei porti. Adesso si muove anche la politica e un pezzo della maggioranza chiede all' esecutivo di intraprendere una strada netta: la difesa a Bruxelles della natura pubblica delle Authority portuali. Il dibattito ha preso corpo sulle pagine del Secolo XIX e on line sul sito MediTelegraph, e ora segna il compattamento del fronte che chiede maggiore fermezza alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli. Il passaggio chiave è la debolezza italiana di fronte alle richieste di Bruxelles che vuole che i porti paghino le tasse. Roma pensa ad una doppia contabilità per evitare la procedura di infrazione, ma così facendo aprirebbe le porte alla "privatizzazione" delle Authority. E ieri gli stessi operatori privati hanno chiaramente espresso contrarietà a questa ipotesi: «Assiterminal, come già stigmatizzato un anno fa, esprime preoccupazione e contrarietà» alla decisione della Commissione di tassare gli scali nazionali, perché le Autorità portuali italiane sono diverse da quelle degli altri Paesi euro pei: «Si rischia così di alimentare tentativi di modificare il modello pubblicistico degli enti che amministrano i porti italiani - scrive l' associazione dei terminalisti guidata da Luca Becce - Considerare l' attività di riscossione dei canoni per concessioni e autorizzazioni introitati dalle Authority alla pari di attività di impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di stravolgere l' assetto attuale, creando incertezze nel quadro normativo vigente, in danno anche degli operatori, i quali hanno invece bisogno assoluto di certezze negli assetti istituzionali e normativi di settore per poter continuare ad investire nei porti». Anche Franco Mariani, ex presidente del porto di Bari ed ex segretario generale di **Assoport**, va giù duro: «Non si può poi escludere che, nella sovrabbondante legislazione nazionale, altri soggetti istituzionali possano approfittare della situazione di incertezza che si verrebbe a creare nel tessuto della normativa portuale, per creare ulteriori incertezze a danno al comparto portuale e alla competitività di un settore nevralgico per il Paese» scrive Mariani che apre ad una «rivisitazione dell' ordinamento portuale» a patto però che non ci si arrenda ai desiderata della Commissione, senza peraltro ponderare le conseguenze. I renziani intanto si muovono e Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, chiede al governo di svegliarsi: «Non è pensabile limitarsi, come qualcuno ipotizza, ad una doppia contabilità delle Authority portuali che, divenendo enti economici, rischierebbero di non poter ricevere più finanziamenti statali perché valutati dalla stessa Unione Europea come aiuti di stato. Ci vuole più coraggio e anche più visione». Ma Bruxelles tira dritto e a Port News, il sito di notizie dell' Autorità portuale di Livorno, un portavoce della Dg Competition spiega: «L' ordinamento europeo non attribuisce importanza alla forma giuridica delle Authority e non è poi così raro trovare anche in Italia enti pubblici con un regime di doppia contabilità». -



Assiterminal esprime nuovamente preoccupazione per la richiesta dell' UE alle AdSP italiane di pagare le tasse

L' associazione chiede al governo di difendere in sede europea l' attuale assetto normativo che disciplina le AdSP e le attività portuali L' Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) esprime nuovamente preoccupazione e contrarietà in ordine alla tassazione dei canoni demaniali percepiti dalle **Autorità** Portuali voluta dalla Commissione Europea in quanto ritiene che l' esenzione fiscale concessa a questi enti, che le normative italiane non assoggettano all' imposta sul reddito delle società, potrebbe configurarsi come aiuto di Stato. «Fare apparire le **Autorità** di **Sistema** Portuale italiane, che sono diverse da quelle degli altri Paesi europei sotto i profili istituzionale e fiscale, quali imprese impegnate in attività economiche - denuncia nuovamente in una nota Assiterminal - è giuridicamente sbagliato e controproducente rispetto alla normativa vigente ed alle scelte chiaramente contenute, ancora recentemente ribadite, nella legislazione nazionale. Si rischia di alimentare tentativi di modificare il modello pubblicistico degli enti che amministrano i porti italiani». «Considerare l' attività di riscossione dei canoni per concessioni e autorizzazioni introitati dalle AdSP alla pari di attività di impresa di diritto privato - sottolinea Assiterminal - ha come conseguenza diretta quella di stravolgere l' assetto attuale, creando incertezze nel quadro normativo vigente, in danno anche degli operatori, i quali hanno invece bisogno assoluto di certezze negli assetti istituzionali e normativi di settore per poter continuare ad investire nei porti». Assiterminal ha quindi rivolto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e all' intero governo italiano la richiesta di difendere in sede europea l' attuale assetto normativo che disciplina le AdSP e le attività portuali.

informARE
 Il quotidiano online per gli operatori e gli utenti del trasporto
 16 ottobre 2019

Assiterminal esprime nuovamente preoccupazione per la richiesta dell'UE alle AdSP italiane di pagare le tasse

L'associazione chiede al governo di difendere in sede europea l'attuale assetto normativo che disciplina le AdSP e le attività portuali. L'Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) esprime nuovamente preoccupazione e contrarietà in ordine alla tassazione dei canoni demaniali percepiti dalle **Autorità** Portuali voluta dalla Commissione Europea in quanto ritiene che l'esenzione fiscale concessa a questi enti, che le normative italiane non assoggettano all'imposta sul reddito delle società, potrebbe configurarsi come aiuto di Stato.

«Fare apparire le **Autorità** di **Sistema** Portuale italiane, che sono diverse da quelle degli altri Paesi europei sotto i profili istituzionale e fiscale, quali imprese impegnate in attività economiche - denuncia nuovamente in una nota Assiterminal - è giuridicamente sbagliato e controproducente rispetto alla normativa vigente ed alle scelte chiaramente contenute, ancora recentemente ribadite, nella legislazione nazionale. Si rischia di alimentare tentativi di modificare il modello pubblicistico degli enti che amministrano i porti italiani».

«Considerare l'attività di riscossione dei canoni per concessioni e autorizzazioni introitati dalle AdSP alla pari di attività di impresa di diritto privato - sottolinea Assiterminal - ha come conseguenza diretta quella di stravolgere l'assetto attuale, creando incertezze nel quadro normativo vigente, in danno anche degli operatori, i quali hanno invece bisogno assoluto di certezze negli assetti istituzionali e normativi di settore per poter continuare ad investire nei porti».

Assiterminal ha quindi rivolto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'intero governo italiano la richiesta di difendere in sede europea l'attuale assetto normativo che disciplina le AdSP e le attività portuali.

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






Categoria	Data di arrivo	Data di partenza	Categoria
0 altre destinazioni	[14] [Set]	[17] [Set]	
	[2019]	[2019]	

Assiterminal

Porti avvisati, mezzo salvati

Marco Casale

Gli scali portuali italiani vanno tassati nella misura in cui esercitano attività economica. Sul punto la Commissione UE avanza ormai come un treno: muovendosi sui binari del principio fondamentale della trasparenza dei conti pubblici e trascinandosi dietro i vagoni della giurisprudenza maturata sulle Port Authority di altri Paesi membri (Germania, Francia, Spagna e Belgio). Tutto il resto è irrilevante, appare anzi faziosa qualsiasi argomentazione in punta di diritto che miri a difendere la natura pubblica delle nostre Autorità Portuali. Ai piani alti di Bruxelles un esito diverso della controversia non viene nemmeno preso in considerazione. Lo conferma a PortNews un autorevole esponente della DG Competition, che per ovvi motivi preferisce restare anonimo. «L'ordinamento europeo non attribuisce importanza alla forma giuridica delle Port Authority spiega e non è poi così raro trovare in Italia, come in Europa, enti pubblici che abbiano un regime di doppia contabilità». Una nostra eventuale opposizione porterebbe soltanto a un allungamento dei tempi ma non risparmierebbe a Roma un sicuro verdetto sfavorevole: «La Commissione avvierà a novembre l'indagine formale a carico dell'Italia e in sei mesi potrebbe arrivare a formulare le proprie deduzioni, accertando formalmente se i porti nazionali abbiano fruito o no di aiuti di Stato illegittimi. A quel punto, nel caso in cui dovessero permanere le ragioni da cui è scaturita la controversia, il ricorso alla Corte Europea di Giustizia sarebbe inevitabile». In un anno, al massimo in un anno e mezzo, si arriverebbe così alla sentenza definitiva. Sentenza che appare però scontata, se non altro perché la stessa Corte, pronunciandosi su casi analoghi (vedi la Francia), ha già dato ragione alla Commissione. A quel punto lo step successivo sarebbe quello dell'apertura della procedura di infrazione. A Bruxelles sperano di non dover arrivare a tanto. Confidano in un nostro atteggiamento più collaborativo, che superi un ostruzionismo fine a se stesso. Per la Commissione non esistono infatti spazi di manovra. L'esenzione dal pagamento dell'Imposta sul reddito delle società (IRES) può essere ritenuta una forma di aiuto di Stato qualora sia riferita a redditi generati dalle attività economiche. A tal riguardo, è definibile come economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi in un determinato mercato. Un principio che vale anche per le concessioni portuali. Che un'entità eserciti una o più attività di competenza dello Stato o non economiche non è insomma condizione sufficiente perché non venga considerata alla stregua di un'impresa. Non ci sono scappatoie e l'Italia farebbe meglio a muoversi nel solco tracciato da Francia e Spagna. Entrambe hanno a suo tempo aperto una lunga trattativa sulle technicality, definendo punto per punto cosa sia o meno un'attività economica. Madrid, ad esempio, ha accettato di modificare il proprio sistema sulla base delle indicazioni della Commissione, chiedendo però che al contempo venisse approvato un piano di aiuti di Stato per i porti del sud, in diretta concorrenza con quelli nord-africani. Roma può ancora giocare una propria partita per strappare a Bruxelles il miglior accordo possibile. L'unico punto su cui l'UE non è disposta a trattare è sulla trasparenza dei finanziamenti. Le istituzioni comunitarie non vogliono che i soldi statali vengano usati per coprire le inefficienze del pubblico. Da questo punto di vista, l'introduzione del regime di doppia contabilità avrebbe agli occhi della Commissione un merito fondamentale: costringerebbe le Autorità Portuali a valorizzare meglio i propri asset, permettendo allo Stato di avere finalmente un metro di valutazione oggettivo per distinguere le **AdSP** virtuose da quelle che sono rimaste indietro. La verità è che nel grande gioco della geopolitica mondiale, i porti oggi sono sempre più contendibili e sempre più in competizione tra di loro. Sottrarsi alle regole della concorrenza è per l'UE non solo un errore ma una vera e propria aberrazione. «Le cose stanno in questo modo ed è bene che la politica italiana se ne renda conto», conclude la nostra fonte

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo + Me     



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

16 Ottobre 2019 — 11:00 AM

Una voce autorevole dalla Dg Competition
Porti avvisati, mezzo salvati
di Marco Casale

Gli scali portuali italiani vanno tassati nella misura in cui esercitano attività economica. Sul punto la Commissione UE avanza ormai come un treno: muovendosi sui binari del principio fondamentale della trasparenza dei conti pubblici e trascinandosi dietro i vagoni della giurisprudenza maturata sulle Port Authority di altri Paesi membri (Germania, Francia, Spagna e Belgio). Tutto il resto è irrilevante, appare anzi faziosa qualsiasi argomentazione in punta di diritto che miri a difendere la natura pubblica delle nostre Autorità Portuali. Ai piani alti di Bruxelles un esito diverso della controversia non viene nemmeno preso in considerazione. Lo conferma a PortNews un autorevole esponente della DG Competition, che per ovvi motivi preferisce restare anonimo. «L'ordinamento europeo non attribuisce importanza alla forma giuridica delle Port Authority spiega e non è poi così raro trovare in Italia, come in Europa, enti pubblici che abbiano un regime di doppia contabilità». Una nostra eventuale opposizione porterebbe soltanto a un allungamento dei tempi ma non risparmierebbe a Roma un sicuro verdetto sfavorevole: «La Commissione avvierà a novembre l'indagine formale a carico dell'Italia e in sei mesi potrebbe arrivare a formulare le proprie deduzioni, accertando formalmente se i porti nazionali abbiano fruito o no di aiuti di Stato illegittimi. A quel punto, nel caso in cui dovessero permanere le ragioni da cui è scaturita la controversia, il ricorso alla Corte Europea di Giustizia sarebbe inevitabile». In un anno, al massimo in un anno e mezzo, si arriverebbe così alla sentenza definitiva. Sentenza che appare però scontata, se non altro perché la stessa Corte, pronunciandosi su casi analoghi (vedi la Francia), ha già dato ragione alla Commissione. A quel punto lo step successivo sarebbe quello dell'apertura della procedura di infrazione. A Bruxelles sperano di non dover arrivare a tanto. Confidano in un nostro atteggiamento più collaborativo, che superi un ostruzionismo fine a se stesso. Per la Commissione non esistono infatti spazi di manovra. L'esenzione dal pagamento dell'Imposta sul reddito delle società (IRES) può essere ritenuta una forma di aiuto di Stato qualora sia riferita a redditi generati dalle attività economiche. A tal riguardo, è definibile come economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi in un determinato mercato. Un principio che vale anche per le concessioni portuali. Che un'entità eserciti una o più attività di competenza dello Stato o non economiche non è insomma condizione sufficiente perché non venga considerata alla stregua di un'impresa. Non ci sono scappatoie e l'Italia farebbe meglio a muoversi nel solco tracciato da Francia e Spagna. Entrambe hanno a suo tempo aperto una lunga trattativa sulle technicality, definendo punto per punto cosa sia o meno un'attività economica. Madrid, ad esempio, ha accettato di modificare il proprio sistema sulla base delle indicazioni della Commissione, chiedendo però che al contempo venisse approvato un piano di aiuti di Stato per i porti del sud, in diretta concorrenza con quelli nord-africani. Roma può ancora giocare una propria partita per strappare a Bruxelles il miglior accordo possibile. L'unico punto su cui l'UE non è disposta a trattare è sulla trasparenza dei finanziamenti. Le istituzioni comunitarie non vogliono che i soldi statali vengano usati per coprire le inefficienze del pubblico. Da questo punto di vista, l'introduzione del regime di doppia contabilità avrebbe agli occhi della Commissione un merito fondamentale: costringerebbe le Autorità Portuali a valorizzare meglio i propri asset, permettendo allo Stato di avere finalmente un metro di valutazione oggettivo per distinguere le **AdSP** virtuose da quelle che sono rimaste indietro. La verità è che nel grande gioco della geopolitica mondiale, i porti oggi sono sempre più contendibili e sempre più in competizione tra di loro. Sottrarsi alle regole della concorrenza è per l'UE non solo un errore ma una vera e propria aberrazione. «Le cose stanno in questo modo ed è bene che la politica italiana se ne renda conto», conclude la nostra fonte

Portnews

Focus

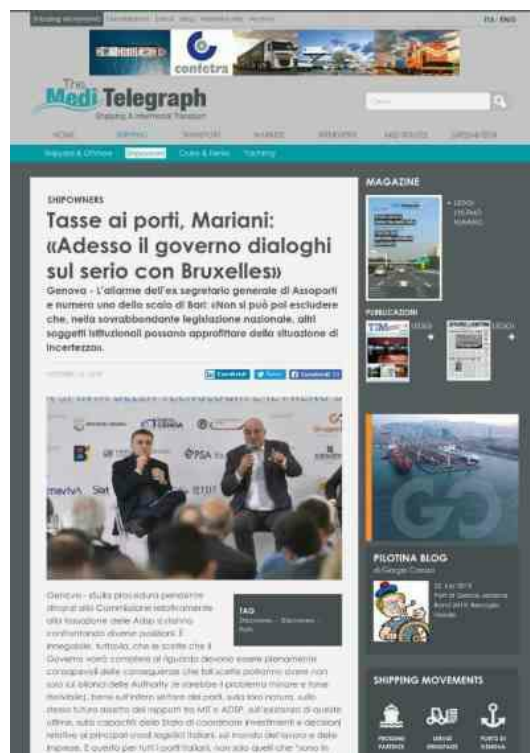
all'interno della DG Competition. Porti avvisati, mezzo salvati.

The Medi Telegraph

Focus

Tasse ai porti, Mariani: "Adesso il governo dialoghi sul serio con Bruxelles"

Genova - «Sulla procedura pendente dinanzi alla Commissione relativamente alla tassazione delle **Adsp** si stanno confrontando diverse posizioni. È innegabile, tuttavia, che le scelte che il Governo vorrà compiere al riguardo devono essere pienamente consapevoli delle conseguenze che tali scelte potranno avere non solo sui bilanci delle Authority (e sarebbe il problema minore e forse risolvibile), bensì sull'intero settore dei porti, sulla loro natura, sullo stesso futuro assetto dei rapporti tra MIT e **ADSP**, sull'esistenza di queste ultime, sulla capacità dello Stato di coordinare investimenti e decisioni relative ai principali snodi logistici italiani, sul mondo del lavoro e delle imprese. E questo per tutti i porti italiani, non solo quelli che sono in concorrenza con Rotterdam o Anversa». Franco Mariani ha guidato a lungo il porto di Bari, è stato il vertice di **Assoport** come vicepresidente e segretario generale poi. E ora chiama il governo ad una scelta netta di fronte alla mannaia che Bruxelles ha calato sulla tassazione dei porti italiani: «Non si può poi escludere che, nella sovrabbondante legislazione nazionale, altri soggetti istituzionali possano approfittare della situazione di incertezza che si verrebbe a creare nel tessuto della normativa portuale, per creare ulteriori incertezze in danno al comparto portuale e alla competitività di un settore nevralgico per il Paese, e per il Paese stesso. L'idea di negoziare con la Commissione la soluzione alla fine da loro desiderata presuppone che prima le si spieghi finalmente e con approccio costruttivo la nostra legislazione di settore. In questi anni, colpevolmente, si è solo annunciata la volontà del dialogo con la Commissione ma nei fatti non si è mai praticata con continuità e coerenza. E solo a valle di questo confronto, e valutato tutto quanto sopra, potranno essere adottate responsabilmente le più opportune decisioni anche attraverso una rivisitazione dell'ordinamento portuale teso alla semplificazione e migliore funzionamento del sistema portuale».



Il mondo portuale è cambiato, l'Italia sembra non rendersene conto / ANALISI

DAVIDE MARESCA E FRANCESCO PAROLA

La Commissione europea ha anticipato l'avvio di una procedura d'infrazione verso l'Italia per aiuti di stato alle **Autorità di Sistema Portuale**. Anche se formalmente si tratta di un tema fiscale, la realtà è più complessa. Questa procedura non è affatto una sorpresa. Dal 2013 si susseguono procedure d'infrazione verso diversi Stati membri (Germania, Francia, Belgio, Spagna) sul tema: per consolidata giurisprudenza, gli enti gestori di porti sono imprese nella misura in cui esercitano un'attività economica (ossia mettono a disposizione un bene - la banchina - a fronte di un corrispettivo monetario). I canoni sono il corrispettivo economico versato in cambio della disponibilità delle banchine e di spazi di piazzale. D'altra parte, la concessione sui terminal, per espressa richiesta e continua pressione dell'Italia, è stata equiparata dalla Corte di Giustizia (e poi dal Parlamento Europeo) ad un rapporto di locazione, in modo da escludere l'applicazione della Direttiva concessioni, ossia del codice appalti, ed evitare le gare europee per la loro assegnazione. Del resto, è noto che l'ordinamento italiano ha optato per un **Autorità di Sistema Portuale** di tipo "landlord", ossia di un soggetto "detentore del terreno" che ne concede a soggetti terzi lo sfruttamento economico, nel rispetto di una specifica destinazione d'uso, a fronte del versamento di un corrispettivo monetario. Pertanto, eventuali regimi fiscali agevolati sul corrispettivo (tutti noi paghiamo le tasse sui canoni di locazione) possono causare un vantaggio concorrenziale nella misura in cui gli altri "landlord" concorrenti (cioè gli altri enti gestori di porti) non sono soggetti a vantaggi analoghi. Cioè, nella misura in cui gli altri porti europei, in concorrenza con i nostri, pagano le tasse. In tante posizioni espresse anche recentemente si finge di non vedere, invece, la rilevanza delle peculiarità "giuridico-formali": l'ordinamento europeo non attribuisce rilevanza alla forma giuridica (ente pubblico non economico, ente pubblico economico o società per azioni): quello che conta è l'esistenza o meno di concorrenza tra porti e l'eventuale presenza di un vantaggio selettivo a favore di alcuni porti e, al contempo, a discapito di altri. Di conseguenza, il punto si concentra sull'analisi del mercato e delle relazioni competitive tra porti e **Autorità Portuali**. I porti italiani, anzi, le **autorità di sistema portuale** italiane, sono in concorrenza con altri enti di gestione portuale? Come noto, il mercato marittimo è radicalmente cambiato con l'avvento del gigantismo navale e del commercio elettronico. Inoltre, la progressiva realizzazione dei corridoi logistici TEN-T sta riducendo le "barriere" che tradizionalmente separavano i mercati "captive" dei porti localizzati in range portuali tra loro lontani. La riduzione dei costi logistici terrestri e l'aumento della capacità di trasporto lungo i corridoi TEN-T aumenteranno sempre di più la competizione tra i porti del Nord Europa e quelli del Mediterraneo. Di conseguenza, la competizione nel mercato delle operazioni portuali è diventata internazionale e gli hinterland portuali fortemente contendibili. Le compagnie marittime realmente globali si sono concentrate e ormai si contano sulle dita di una mano. I terminalisti anche: si pensi anche alla recente fusione tra VTE e Sech che "consegna", legittimamente, a PSA il traffico delle grandi navi a Genova (in attesa di Bettolo, controllato da MSC), nonché all'allungamento del Molo VII a Trieste che vede MSC come unico operatore container di grandi dimensioni nel nord est. È evidente che per questo tipo di traffico (di lontana origine/provenienza, ivi incluso il ro-ro internazionale) i porti sono evidentemente in concorrenza con gli altri grandi porti europei (Barcellona, Marsiglia, Rotterdam, Amburgo, Anversa). E sulle concessioni portuali che servono questo traffico è difficile sostenere che non vi sia competizione tra porti. Diverso è il discorso per il traffico necessariamente localizzato nei porti del sud ed escluso dalle logiche competitive continentali: sotto



The Medi Telegraph

Focus

questo profilo non può trascurarsi che la concorrenza con porti come Tangeri o Tunisi non può certo essere messa sullo stesso piano della competizione con Rotterdam; per i porti del sud, quindi, pare difficile configurare una distorsione della concorrenza nel mercato interno europeo. E su questi porti sarebbe, semmai, auspicabile instaurare un regime di aiuti permanente ex art. 108 TFUE proprio per compensare le problematiche concorrenziali con i porti del Nord Africa. Ed allora, è corretto criticare la generalizzazione operata dalla Commissione europea ma non del tutto. Occorre comprendere e accettare che il mondo è cambiato: gli hinterland portuali contendibili su scala Europa e il relativo traffico internazionale via mare (nell' ambito del quale l' Italia gioca un ruolo secondario rispetto al Nord Europa) sono effettivamente soggetti alle regole sulla concorrenza e, pertanto, sulle relative concessioni portuali non può che esserci un unico epilogo: la Commissione europea apre una procedura d' infrazione (chi si sorprende, forse, non si è reso conto che l' Italia ha persino goduto di un trattamento di favore perché la Commissione europea ha già sanzionato, a partire dal 2013, tutti gli altri paesi rilevanti - Germania, Francia, Belgio e Spagna - e la Corte di giustizia ha pure confermato i provvedimenti, laddove impugnati). Va, infine, accennato quale sia l' impatto della procedura: certamente il tema fiscale sembra preponderante ma, come accennato da diversi esperti, potrebbe avere un impatto esiguo e risolversi in una partita di giro. Un impatto ben maggiore potrebbe scaturire dalla procedura nella misura in cui i relativi effetti si estendessero, ad esempio (e come è ragionevole), ai trasferimenti di risorse pubbliche dallo Stato alle **Autorità** di **Sistema** Portuale garantendo che fossero discusse solo misure realmente anticompetitive, mentre i trasferimenti per attività non economiche (ossia per consentire alle ADSP di esercitare le proprie funzioni pubblicistiche) non devono subire limitazioni. Insomma, a ben vedere, l' ambito di una possibile intesa sul margine di applicazione delle norme in materia di aiuti di stato (soprattutto sul relativo impatto di mercato) con la Commissione europea è ben più ampio di quanto si possa pensare ed un approccio giuridico-economico approfondito potrebbe portare risultati accettabili se non, addirittura, propulsivi per la crescita. Allora, forse, l' invito alle **autorità** è quello di avere un approccio meno conservatore e più orientato all' analisi sostanziale giuridica e di mercato senza trincerarsi dietro a formalità e regimi speciali non ben chiari. La nostra portualità non presenta caratteristiche di "unicità", rispetto ai paesi membri sopra menzionati, tali da escludere l' applicazione dei principi generali della concorrenza al cui rispetto l' Europa ci richiama . Il precedente Governo aveva iniziato un' interlocuzione virtuosa su questo tema e, con la collaborazione della Rappresentanza permanente a Bruxelles, di alcuni parlamentari europei e di alcuni alti funzionari italiani, si stava iniziando un percorso serio di approfondimento che si spera possa continuare per consentire all' Italia di tornare a competere anche sui traffici internazionali e non solo sui traffici a di ambito nazionale.

The Medi Telegraph

Focus

I privati non vogliono entrare nelle Authority portuali

Genova - «Assiterminal, come già stigmatizzato un anno fa insieme alle altre associazioni e confederazioni del cluster marittimo portuale, esprime preoccupazione e contrarietà in ordine alla tassazione dei canoni demaniali voluta dalla Commissione Europea». Lo annuncia una nota della stessa associazione dei terminalisti italiani. «Fare apparire le **Autorità di Sistema** portuale italiane, che sono diverse da quelle degli altri paesi europei sotto i profili istituzionale e fiscale, quali imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato e controproducente rispetto alla normativa vigente ed alle scelte chiaramente contenute, ancora recentemente ribadite, nella legislazione nazionale. Si rischia di alimentare tentativi di modificare il modello pubblicistico degli enti che amministrano i porti italiani. Considerare l'attività di riscossione dei canoni per concessioni e autorizzazioni introitati dalle AdSP alla pari di attività di impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di stravolgere l'assetto attuale, creando incertezze nel quadro normativo vigente, in danno anche degli operatori, i quali hanno invece bisogno assoluto di certezze negli assetti istituzionali e normativi di settore per poter continuare ad investire nei porti. Assiterminal chiede quindi al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'intero Governo di difendere in sede europea l'attuale assetto normativo che disciplina le AdSP e le attività portuali».



The Medi Telegraph

Focus

Paita: "Il governo difenda la natura delle Authority portuali"

Genova - «Il nuovo governo deve essere molto più risoluto rispetto al precedente nel difendere l'attuale assetto delle **autorità di sistema portuale** nato dalla riforma Delrio». Lo dichiara Raffaella Paita, deputata di Italia Viva. «Dobbiamo contrastare la visione dell' Europa - continua - che vuole tassare i canoni demaniali. Ciò sarebbe assurdo visto che le AdSP gestiscono il Demanio per conto dello Stato. Il prevalere di questa impostazione determinerebbe il cambiamento della natura giuridica delle **Autorità di sistema portuale** da enti pubblici non economici a enti pubblici economici . Un vero e proprio terremoto di **sistema**. Occorre spiegare con fermezza e autorevolezza a Bruxelles che stanno sbagliando dal momento che il **sistema** italiano è profondamente diverso da quello degli altri paesi europei. Accettare questa impostazione sarebbe un salto nel vuoto le cui conseguenze oggi sono imprevedibili». «Non è pensabile limitarsi, come qualcuno ipotizza, ad una doppia contabilità delle AdSP che, divenendo enti economici, rischierebbero di non poter ricevere più finanziamenti statali perché valutati dalla stessa Unione Europea come aiuti di stato. Ci vuole più coraggio e anche più visione», conclude.

